

On Time Performance



PT PELNI (Persero)

Laporan Tahunan
2012
Annual Report

Daftar Isi

- 04 | Sambutan Komisaris Utama
- 08 | Sambutan Direktur Utama
- 14 | Profil Dewan Komisaris
- 18 | Profil Dewan Direksi
- 22 | Riwayat Perusahaan
- 26 | Peristiwa Penting
- 28 | Penghargaan
- 30 | Tujuan, Visi, Misi, dan Tata Nilai Perusahaan
- 32 | Komersial
- 36 | Anak Perusahaan Pelni
- 50 | Direktorat Operasi
- 62 | Direktorat Teknik
- 98 | Direktorat SDM & Umum
- 122 | Pemeliharaan Asset
- 124 | Teknologi Informasi
- 130 | Pengadaan
- 136 | PKBL
- 142 | Tata Kelola Perusahaan
- 180 | Direktorat Keuangan
- 196 | Daftar Alamat PT PELNI (Persero)



Table of Contents

- 
- 04 | Message from The President Commissioner
08 | Message from The President Director
14 | Profile of The Board of Commissioners
18 | Profile of The Board of Directors
22 | The Company's History
26 | Important Events
28 | Award
30 | Objectives, Vision, Mission, and Company's Values
32 | Commercial
36 | PELNI's Subsidiaries
50 | Operational Directorate
62 | Engineering Directorate
98 | Human Resources & General Affairs Directorate
122 | Asset Maintenance
124 | Information Technology
130 | Procurement
136 | Partnership and Community Development Program
142 | Corporate Governance
180 | Financial Directorate
196 | PT PELNI List of Addresses

A close-up portrait of a man with dark hair and a serious expression. He is wearing a traditional Indonesian batik shirt with a complex pattern of gold, red, and blue on a dark background. The background behind him is plain white.

Sambutan Komisaris Utama

Message from
The President Commissioner

“

Melihat keberhasilan PT PELNI (Persero) di tahun 2012 dalam meraih keuntungan dan penerapan *on time performance* yang baik, kami optimis PT PELNI (Persero) mampu untuk lebih baik lagi dalam persaingan pasar komersil maupun penumpang.

Seeing the success of PT PELNI (Persero) in the year 2012 in profit achievements and the implementation of good on-time-performance, we are optimistic PT PELNI (Persero) is able to be even better in the competition of passenger and commercial market.



MURYONO

Komisaris Utama | President Commissioner

Sampai dengan tahun 2012, kami masih terus menghadapi persaingan *low cost carrier* di jasa angkutan penumpang. Persaingan secara nyata terus kami hadapi dan tanpa henti kami melakukan inovasi termasuk di bidang armada dan strategi untuk merebut pasar komersial. Hingga di tahun ini, kami berhasil meningkatkan laba perusahaan hingga 24.086 Miliar Rupiah dibanding tahun lalu yaitu 1.311 Miliar Rupiah. Keberhasilan ini tidak lepas dari kerja keras Dewan Direksi PT PELNI (Persero), seluruh jajaran manajemen dan seluruh karyawan PT PELNI (Persero) dalam mencapai *on time performance*.

Tahun 2012, pertumbuhan ekonomi di Indonesia masih cukup tinggi yaitu sebesar 6,3% yang ditopang dari perekonomian domestik. Dibandingkan perekonomian global yang justru menurun. Perekonomian domestik sendiri masih dikuasai dari bidang industri seperti pengolahan, perdagangan, hotel, restoran, pengangkutan dan komunikasi. Hal ini menjadi peluang bagi PT PELNI (Persero) untuk terus mencari celah dan peluang strategi dalam bidang pelayaran penumpang dan *cargo*.

Peluang domestik ini ditangkap dengan baik oleh PT PELNI (Persero) hingga kami mampu meningkatkan jumlah penumpang. Tahun 2012 tren penumpang meningkat menjadi sekitar 5 juta lebih, dibandingkan tahun 2011 yang hanya 4,5 juta penumpang. Peningkatan tren penumpang

Until the year 2012, we continue to face competition in the low cost carrier passenger transportation services. We continue to face real competition, and we innovate relentlessly including in the field of fleet and strategy to win the commercial market. Until this year, we managed to increase the company's profit up to 24.086 billions rupiah, compared to last year 1.311 billions rupiah. This success is resulted from the hard work of the PT PELNI (Persero) Board of Directors, and the entire management team as well as the employees of PT PELNI (Persero) in achieving on-time-performance.

In the year 2012, the economic growth in Indonesia is still quite high up 6.3% supported from the domestic economy. The domestic economy itself is still dominated by industries such as processing, trade, hotels, restaurants, transports, and communication. This has been the opportunity for PT PELNI (Persero) to continue searching for gaps and opportunity strategies in the field of passenger and cargo shipping.

This domestic opportunity is captured well by PT PELNI (Persero) until we were able to increase the number of passengers. In 2012 the trend of passengers increased up to more than 5 millions, compares to the year 2011 which has only 4.5 millions passengers. This increase in the trend

ini menjadi kabar baik bagi PT PELNI (Persero), apalagi peningkatan ini juga ditunjang dengan peningkatan tren muatan dari tahun 2011 yaitu 403 ribu muatan menjadi 409 ribu muatan di tahun 2012.

PENILAIAN KINERJA DIREKSI

Meningkatnya laba perusahaan di tahun 2012 sudah tentu menjadi catatan baik bagi Dewan Direksi karena perusahaan telah bekerja sangat keras untuk mengembalikan keuangan perusahaan hingga mampu meningkatkan laba. Namun, perusahaan dalam hal ini PT PELNI (Persero) perlu untuk terus meningkatkan upaya - upaya dan perbaikan di segala lini, baik itu dari sisi komersial, operasional, teknik, maupun SDM.

Tahun 2012, PT PELNI (Persero) kembali memodifikasi salah satu armada PT PELNI (Persero) yaitu KM. Ciremai menjadi kapal *three in one* sehingga mampu mengangkut penumpang, muatan, dan kendaraan. Melaksanakan sinergi BUMN dengan PT. POSINDO untuk penjualan tiket penumpang, hingga pelayanan negara dengan menjadikan KM. Tilongkabila sebagai hotel terapung untuk Sail Morotai. Strategi ini akan terus dikembangkan menjadi suatu kerja sama dan prestasi yang lebih membanggakan lagi ke depannya.

Atas kerja keras Dewan Direksi, Dewan Komisaris menyampaikan apresiasi dan penghargaan kepada Manajemen atas segala program yang telah dilaksanakan di tahun 2012 untuk kemajuan PT PELNI (Persero). Selain itu, masih banyak pekerjaan rumah yang masih harus diselesaikan oleh Manajemen di tahun depan untuk meningkatkan kinerja perusahaan lebih baik lagi.

Secara khusus, Dewan Komisaris juga menyampaikan terima kasih dan rasa bangga sebesar-besarnya bagi Direktur Utama yang telah menunjukkan dedikasi dan kerja keras yang luar biasa bagi perusahaan, hingga perusahaan mampu meningkatkan keuntungan atau laba di tahun 2012.

KOMITMEN DEWAN KOMISARIS

Dewan Komisaris melihat komitmen yang kuat dari para Direksi dalam mencapai *on time performance*. Tidak hanya dari pelayanan, *performance* armada, tetapi juga dari kinerja SDM dan perusahaan secara keseluruhan. Komitmen akan terus kami dukung, awasi, dan tak segan kami memberi nasihat bagi kemajuan perusahaan.

Selain itu Dewan Komisaris juga melihat komitmen Dewan Direksi dalam rangka pelaksanaan Tata Kelola Perusahaan yang

of passengers is good news for PT PELNI (Persero), not only that this increase is also supported by increase in the trend of cargo, from 403 thousands cargo in 2011 into 409 thousands cargo in 2012.

EVALUATING THE PERFORMANCE OF THE BOARD OF DIRECTORS

The increase in the company's profit in 2012 is certainly a good record for the Board of Directors because the company has been working very hard to restore the company's finances to be able to increase profits. However, the company in this case, PT PELNI (Persero) need to continue to increase efforts and improvements in all levels, whether it is commercial, operational, engineering, and human resources.

In 2012, PT PELNI (Persero) again modified one of the fleet of PT PELNI (Persero) which is KM. Ciremai to become a three-in-one ship, that allows to carry passengers, cargo, and vehicles. Implementing the BUMN synergy with PT. POSINDO for the selling of passengers ticket, as well as services for the country by making KM. Tilongkabila as a floating hotel in Sail Morotai. This strategy will be developed continuously into a proud cooperation and achievements in the future.

For the hard work of the Board of Directors, the Board of Commissioner expressed appreciation and award for the Management, for all the programs implemented in 2012, for the advancement of PT PELNI (Persero). In addition to that there are plenty more homework that needs to be done by the Management next year to increase the company's performance even better.

In particular, the Board of Commissioner also expressed much thanks and feeling of pride for the President Director that has shown extraordinary dedication and hard work for the company, for the company to be able to increase profits in 2012.

COMMITMENT OF THE BOARD OF COMMISSIONER

The Board of Commissioner saw a strong commitment from the Board of Directors in achieving on-time-performance. Not only from services, fleet performance, but also from the human resources performance and the company as a whole. We will continue to support, supervise these commitments, and we will not hesitate to provide advices for the advancement of the company.

In addition, the Board of Commissioner also saw the commitment of the Board of Directors in implementing

baik di tahun 2012. Sosialisasi GCG tidak henti dilakukan oleh perusahaan kepada seluruh karyawan PT PELNI (Persero) baik di karyawan darat maupun laut. Upaya ini akan terus kami awasi demi aktifitas penerapan *Good Corporate Governance* dan Manajemen Resiko di PT PELNI (Persero).

PANDANGAN ATAS PROSPEK USAHA PERUSAHAAN

Melihat keberhasilan PT PELNI (Persero) di tahun 2012 dalam meraih keuntungan dan penerapan *on time performance* yang baik, kami optimis PT PELNI (Persero) mampu untuk lebih baik lagi dalam persaingan pasar komersil maupun penumpang. Namun, melihat persaingan *low cost carrier* dan gejolak perkenomian Indonesia yang semakin sulit, tidak dapat dipungkiri akan ada banyak tantangan ke depannya. Terutama dengan kemungkinan naiknya harga bahan bakar dan persaingan antar moda transportasi di Indonesia. Tantangan – tantangan ini nantinya akan sangat berpengaruh terhadap kinerja perusahaan, tetapi kami optimis PT PELNI (Persero) akan dapat mengatasi segala ancaman baik dari dalam maupun dari luar.

Dewan Komisaris juga akan selalu meningkatkan pengawasan di Tahun 2013 agar perusahaan dapat meningkatkan kinerja keuangan, *on time performance*, meningkatkan *market* penumpang, dan muatan kapal, sampai dengan meningkatkan kinerja SBU dan anak perusahaan, sehingga dapat memberikan hasil positif bagi perusahaan ke depannya.

Akhirnya, atas nama Dewan Komisaris, perkenankan saya untuk menyampaikan terima kasih kepada segenap Dewan Direksi, karyawan darat dan laut PT PELNI (Persero) atas upaya dan dedikasi terhadap perusahaan. Saya juga tidak henti berterima kasih kepada seluruh pelanggan kapal PT PELNI (Persero) atas kesetiannya dan dukungannya telah menggunakan jasa layanan kami.

Saya juga tidak lupa berterima kasih terhadap seluruh SBU dan anak perusahaan yang telah mendukung kinerja perusahaan, mengingat PT PELNI (Persero) mampu meraih kejayaan berkat peran dari seluruh pihak yang telah membantu secara langsung maupun tidak langsung.

Good Corporate Governance in the year 2012. Non-stop socialization of GCG is carried out by the company for the entire employees of PT PELNI (Persero), both for the employees on land, or out in the seas. This effort will continue to be on our watch for the sake of the implementation of Good Corporate Governance and Risk Management in PT PELNI (Persero).

VIEW ON THE BUSINESS PROSPECT OF THE COMPANY

Seeing the success of PT PELNI (Persero) in the year 2012 in profit achievements and the implementation of good on-time-performance, we are optimistic PT PELNI (Persero) is able to be even better in the competition of passenger and commercial market. However, seeing the difficulties in the low cost carrier competition and the turmoil in Indonesian economy, undeniable there will be a lot of challenges in the future. Especially with the possibility of rising fuel prices and competitions between mode of transportations in Indonesia. These challenges will greatly affect the company's performance, but we are optimistic PT PELNI (Persero) will be able to overcome all kinds of threats internally and externally.

Board of Commissioner will also increase supervision in 2013 so that the company can increase financial performance, on-time-performance, passenger market, and cargo ships, to improve the performance of SBU and subsidiaries, in order to provide positive result for the company in the future.

Finally, on behalf of the Board of Commissioner, please allow me to express my thanks to the entire PT PELNI (Persero) Board of Directors, employees on land and sea, for the efforts and dedication to the company. I also cannot stop thanking the entire shipping customers of PT PELNI (Persero) for their loyalty and support by using our services.

I also did not forget to thank the entire SBU and subsidiaries that has supported the company's performance, considering the success of PT. PELNI is thanked to all parties that has helped directly and indirectly.

Jakarta,
Komisaris Utama | President Commissioner



MURYONO



Sambutan Direktur Utama

Message from
The President Director

“

Menyusul keberhasilan kami dalam mencapai laba perusahaan dan nilai yang memuaskan untuk *on time performance* merupakan hasil dari kinerja perusahaan yang membanggakan di tahun 2012. Segala aspek saling berperan dan saling mendukung satu sama lain dalam menunjang keberhasilan ini.

Following our success in achieving profits for the company, and satisfactory value on-time-performance is the result of a remarkable performance of the company in 2012. All aspects play a role, and support one another in achieving this success.



Jussabella Sahea

Direktur Utama | President Director

Tahun 2012 menjadi tahun penting bagi PT PELNI (Persero) karena kami berhasil meningkatkan laba perusahaan sebesar 1837,04% dibanding tahun 2011 dengan pencapaian target laba 99,45% dari RKAP tahun 2012. Tidak hanya itu perusahaan juga berhasil mendapatkan nilai *on time performance* yang memuaskan untuk operasional kapal yaitu 96,15%. Penilaian ini menunjukkan *performance* kapal dalam melaksanakan *emplooi* telah sesuai dengan jadwal yang ditetapkan oleh *master schedule*. Selain itu, tahun ini konsentrasi kami juga dalam pengembangan strategi bisnis perusahaan yaitu melakukan inovasi bisnis di bidang armada kapal dan melaksanakan kerja sama dengan PT. POSINDO untuk pembelian tiket kapal di kantor POS seluruh Indonesia.

Namun kami tidak pernah melupakan tugas kami terkait misi sosial PT PELNI (Persero). Misi tersebut antara lain menjamin aksesibilitas masyarakat kepulauan, terutama di pulau-pulau terdepan Nusantara. Termasuk saat Presiden Susilo Bambang Yudhoyono meminta untuk membuka rute kapal menuju Morotai yang digunakan untuk pelaksanaan kegiatan nasional tahunan Sail Morotai 2012.

The year of 2012 has become an important year for PT. PELNI because we have been able to increase the company's profit up to 1837.04% compared to 2011, with the achievement of the target profit at 99.45% of the 2012 RKAP. Not only that, the company also managed to achieve satisfactory on-time-performance value for ship operation at 96.15%. This assessment indicates that the ship's performance in carrying out emplooi was in accordance to the schedule set by the master schedule. In addition, our focus this year has also been in the development of the company's business strategy in doing business innovation in the field of fleet vessels, and carry out cooperation with PT. POSINDO for the purpose of ticket purchasing in the post offices throughout Indonesia.

However, we never forget our duty in relation to the social mission of PT. PELNI. That mission, among others, is to guarantee accessibility for the island communities, especially those islands on the forefront of the archipelago. Including at the time when President Bambang Susilo Yudhoyono requested to open a shipping route to Morotai which will be used for the implementation of the yearly national activity of Sail Morotai in 2012.

KINERJA PERUSAHAAN 2012

Menyusul keberhasilan kami dalam mencapai laba perusahaan dan nilai yang memuaskan untuk *on time performance* merupakan hasil dari kinerja perusahaan yang membanggakan di tahun 2012. Segala aspek saling berperan dan saling mendukung satu sama lain dalam menunjang keberhasilan ini.

Dari aspek keuangan kami mencapai target 99,45% dari target yang telah kami anggarkan tahun 2012. Penghasilan perkapalan pada tahun 2012 mencapai Rp 2.400.219 juta atau 100,85% dari anggaran sebesar Rp. 2.379.904 juta. Kemudian bila dibandingkan dengan tahun 2011 sebesar Rp. 2.199.286 juta, maka dari tahun 2011 penghasilan perkapalan mengalami peningkatan sebesar Rp. 200.933 juta atau 9,14%. Secara keseluruhan, kami mampu mencapai laba bersih di tahun 2012 yaitu Rp. 24.197.817.133 dari sebelumnya pada tahun 2011 sebesar Rp. 1.394.810.405 atau naik hingga 1837,04%.

10

Peningkatan ini berkaitan dengan keberhasilan kami dalam melakukan strategi inovasi produk di bidang armada dan pelaksanaan *on time performance*. KM. Dobonsolo yang telah dimodifikasi menjadi kapal *three in one* memberikan hasil yang memuaskan dari segi penghasilan dan pelayaran, ditambah dengan strategi bisnis yang telah dilaksanakan oleh PT PELNI (Persero) seperti *Strategic Route Optimization* dengan melakukan *review* jaringan trayek untuk rute – rute potensial.

Berkaitan dengan pengembangan armada, tahun 2012 kami memilih kapal 2000 pax KM. Ciremai untuk dimodifikasi, rencananya modifikasi ini akan selesai pada Juli 2013. Selain itu, kami sedang berkonsentrasi pada pengembangan usaha kami di muatan *container* dan kendaraan yang kami pandang menjadi peluang bisnis besar di bidang angkutan pelayaran. Lewat sinergi BUMN perusahaan bekerja sama dengan PT. PERTAMINA sehubungan dengan alokasi anggaran BBM subsidi yang ditentukan oleh BPH Migas, sehingga kami dapat melakukan pengendalian pemakaian BBM sesuai standar *fuel consumption on board*.

Pelayanan di atas kapal juga terus menjadi perhatian. Tahun 2012 kami terus melakukan perbaikan sarana akomodasi dan sarana umum penumpang di atas kapal termasuk perbaikan kamar mandi dan WC pada 10 unit kapal. Sebagai langkah inovasi perusahaan menerapkan perhitungan makan penumpang dengan sistem *barcode* di semua

THE COMPANY'S PERFORMANCE IN 2012

Following our success in achieving profits for the company, and satisfactory value on-time-performance is the result of a remarkable performance of the company in 2012. All aspects play a role, and support one another in achieving this success.

From the financial aspect we achieved the target 99.45% of the target that has been budgeted in 2012. Shipping income in the year of 2012 achieved Rp 2,400,219 million, or 100.85% of the budget of Rp 2,379,904 million. Then when compared with the year 2011 amounting to Rp 2,199,286 million, then from the year 2011 the shipping income experienced an increase of Rp 200,933 million or 9.14%. In total, we were able to achieve net profit of Rp 24,197,817,133 in the year 2012, compared to the previous year of 2011 which amounted to Rp 1,394,810,405, or an increase up to 1837.04%.

This increase is related to our success in carrying out product innovation strategy in the field of fleet, and implementation of on-time-performance. KM. Dobonsolo that has been modified become a three-in-one ship delivers satisfactory result in terms of income and shipping, coupled with business strategy that has been implemented by PT. PELNI, like the Market Intelligence Strategy, by conducting a review of the network of potential routes.

In relation with the development of the fleet, in 2012 we have chosen the 2000 pax ship KM. Ciremai to be modified, the modification is planned to be finished in July 2013. In addition, we are concentrating on the development of our business in cargo container and vehicles that we consider can be a big business potential in the field of freight shipping. Through the synergy of state-owned enterprises (BUMN), the company cooperates with PT PERTAMINA in accordance to the budget allocation of subsidized fuel determined by BPH Migas to allow the control of fuel consumption according to the standard maker.

Services on-board the ship also continues to be on our attention. In the year 2012 we continue to make improvements of accommodation and public facilities for passengers on board including the repair of bathrooms and toilets on 10 ships. As an innovative step the company applies the calculation of the passengers' meal through a

kapal penumpang. Dengan sistem aplikasi DCS (*departure control system*) /Barcode ini pengambilan makanan oleh penumpang dapat dihitung secara lebih tepat sehingga dapat menghindari duplikasi untuk efisiensi biaya. Inovasi lain yang kami lakukan dengan penerapan layanan makan penumpang dan ABK dengan sistem swakelola di 16 kapal penumpang.

Di sisi komersial, kami konsentrasi pada empat strategi bisnis yaitu penawaran paket – paket berlayar pada saat *low season* untuk meningkatkan *load factor*, pemberian diskon tiket non – ekonomi untuk ruas – ruas tertentu, dan sinergi BUMN dengan PT. POSINDO untuk penjualan tiket PT PELNI (Persero). Melalui kerjasama dengan PT. POSINDO saat ini calon penumpang kapal dapat membeli tiket kapal di setiap kantor pos terdekat yang ada di sekitar tempat tinggal. Kerja sama ini memberikan kemudahan bagi calon penumpang untuk mendapatkan tiket kapal penumpang sesuai dengan keinginan dan tujuan.

TATA KELOLA PERUSAHAAN

Dalam usaha untuk mencapai Tata Kelola Perusahaan yang baik, sejak tahun 2010 Perusahaan telah menerbitkan buku Panduan Penerapan *Good Corporate Governance* dan buku Pedoman Perilaku (*Code Of Conduct*) PT PELNI (Persero). Penerbitan buku ini dilakukan sebagai buku pegangan dan panduan bagi karyawan PT PELNI (Persero) dalam memahami penegakan etika perilaku perusahaan. Selain itu kami secara kontinu melakukan sosialisasi GCG yang telah kami laksanakan sejak tahun 2010 dan masih kami lanjutkan sosialisasi tersebut di tahun 2012 ini.

Sosialisasi tersebut telah kami lakukan di seluruh unit kerja perusahaan, baik di kapal – kapal, cabang PT PELNI (Persero) dan kantor pusat PT PELNI (Persero). Sosialisasi ini juga dalam rangka mendukung *on time performance* PT PELNI (Persero).

PERUBAHAN KOMPOSISI DIREKSI

Di tahun 2012, PT PELNI (Persero) melakukan beberapa perubahan terhadap struktur organisasi. Perubahan ini dilakukan untuk memberikan efektifitas kerja terutama dalam mencapai target – target perusahaan. Perubahan ini sesuai dengan Surat Keputusan Direksi PT. PELNI nomor: 64/HKO.01/DIR/VI/2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja

barcode system in all the passengers' ships. With the DCS (Departure Control System) Barcode application system, food distributed for the passenger can be calculated accurately to prevent duplication for cost efficiency. Other innovation that we do is implementing a self-managed food services system for the passengers and crew on 16 passenger ships.

In the commercial side, we concentrate of on four business strategies that offer, shipping package on low season to increase load factor, giving ticket discount on non-economy for certain routes, and State Owned Enterprise's synergy with PT POSINDO for ticket sales of PT PELNI. Through the partnership with PT POSINDO, current prospective passengers can purchase ship ticket at the nearest post office around the neighborhood. This partnership makes it easy for prospective passengers to get ship tickets according to their wishes and destinations.

CORPORATE GOVERNANCE

11

In an effort to achieve good corporate governance, since 2010 the company has published PT PELNI Guide to Good Corporate Governance Practices book and Code of Conduct book. This book is published as a handbook and a guide for the employees of PT PELNI to understand the enforcement of the company's ethical behavior. In addition we continuously carry out the socialization of GCG that we have implemented since 2010, and we still continue the socialization in 2012.

We carry out the socialization in all work units of the company, including on the ships, at branches of PT PELNI, and the head office of PT PELNI. This socialization is also part of the order to support the on-time-performance PT PELNI.

CHANGE IN COMPOSITION OF THE BOARD OF DIRECTORS

In the year 2012, PT PELNI did some changes towards the organizational structure. These changes was done to provide better work effectiveness especially in the achievement of company's target goals. These changes is based on the PT PELNI Board of Directors Decree Number: 64/HKO.01/DIR/VI/2012 about Organization and Administration Head

Kantor Pusat tanggal 12 Juni 2012. Berdasarkan hasil evaluasi yang mendalam dari Dewan Komisaris yang menghasilkan kesimpulan bahwa penurunan kinerja adalah akibat *span of control* Direksi yang terlalu luas yang menyebabkan beberapa tugas dan program kerja yang telah direncanakan tidak dapat dilaksanakan dengan optimal. Untuk itu restrukturisasi organisasi perusahaan yang berlaku sebelumnya dari pola 4 (empat) Direktorat yaitu Direktorat Usaha dengan Asep Suparman sebagai Direktur Usaha, Direktorat Keuangan dengan Wibisono sebagai Direktur Keuangan, Direktorat SDM & Umum dengan Agus Sumitro sebagai Direktur SDM & Umum, Direktorat Teknik dengan Capt. Muh Luthfi sebagai Direktur Teknik beserta Jussabella Sahea sebagai Direktur Utama. Kemudian sejak Direktur Usaha dipecah menjadi dua Direktorat yaitu Direktorat Komersial dan Direktorat Operasi sehingga keseluruhan menjadi 5 (lima) Direktorat, yaitu Direktorat Komersial dengan Asep Suparman sebagai Direktur Komersial, Direktorat Operasi dengan Capt. Daniel E. Bangongan sebagai Direktur, Direktorat Keuangan dengan Wibisono sebagai Direktur, Direktorat SDM & Umum dengan Capt. S.B. Santoso sebagai Direktur, Direktorat Teknik dengan O.M Sodikin sebagai Direktur beserta Jussabella Sahea sebagai Direktur Utama.

12

PROSPEK TAHUN 2013

Tahun 2013 kami akan meningkatkan kinerja agar lebih baik lagi dari tahun 2012. Pada tahun ini PT PELNI (Persero) akan menyelesaikan modifikasi untuk KM. Ciremai di bulan Juli 2013 dan akan segera dioperasikan pada bulan Agustus 2013.

Selain itu dari sisi pelayanan kami akan melaksanakan swakelola pelayanan di atas kapal yang akan dilaksanakan oleh SBU Pelayanan Penumpang Kapal (SBU P2K). SBU P2K akan menjalankan seluruh kegiatan pelayanan di atas kapal mulai dari kebutuhan seluruh anak buah kapal (ABK), pemberian makan penumpang, perawatan kamar mandi (*cleaning service*) seluruh kelas di 16 kapal penumpang, termasuk peningkatan fasilitas hiburan yaitu merenovasi *mini theater, play station, hingga restorasi kapal.*



Office on 12 June 2012. Based on the result of in-depth evaluation of the board of commissioners that resulted in the conclusion that the decrease in performance is due to the span of control of the Board of Directors that is too broad, this cause some of the tasks and work program that has been planned cannot be implemented optimally. For that the restructuring of the company's organization that has been implemented previously comes from a pattern of 4 (four) Directorate, they are Directorate of Business with Asep Suparman as the Director of Business, Directorate of Finance with Sony Wibisono as the Director of Finance, Directorate of Human Resources and General Affairs with Agus Sumitro as the Director of Human Resources and General Affairs, Directorate of Engineering with Capt. Muh Luthfi as the Director of Engineering, and Jussabella Sahea as the President Director. Then as the Directorate of Business was split into two Directorates, becomes Directorate of Commerce and Directorate of Operation, therefore the total Directorates becomes 5 (five), they are Directorate of Commerce with Asep Suparman as the Director of Commerce, Directorate of Operation with Cat. Daniel E. Bangongan as the Director of Operation, Directorate of Finance with Wibisono as the Director of Finance, Directorate of Human Resources and General Affair with Capt. S.B. Santoso as the Director of Human Resources and General Affair, Directorate of Engineering with O.M. Sodikin as the Director of Engineering, and Jussabella Sahea as the President Director.

PROSPECT IN THE YEAR 2013

In 2013 we will increase performance to be even better than 2012. This year PT. PELNI will complete the modification of KM. Ciremai in the month of July 2013, and will be operational in August 2013.

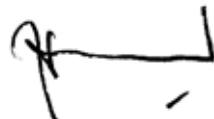
In addition to that from the services side, we will implement self-managed services on board the ship that will implemented by the Passenger Vessels Services SBU (SBU P2K). SBU P2K will run the entire services activities on board the ship from the needs of the entire crew member, feeding the passengers, bathroom maintenance (*cleaning service*), in all the classes of 16 passengers ships, including

Akhirnya, kami menyampaikan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada seluruh karyawan PT PELNI (Persero) yang telah bekerja keras memberikan dedikasinya terhadap perusahaan sehingga di tahun 2012 ini perusahaan mampu mencapai keuntungan yang luar biasa. Kami juga menyampaikan terima kasih kepada Dewan Komisaris yang selalu memberikan bimbingan dan dukungan sehingga PT PELNI (Persero) bisa melewati segala tantangan perusahaan di tahun 2012. Semoga PT PELNI (Persero) tetap dapat melaksanakan fungsinya sebagai penghubung kepulauan NKRI.

improving the entertainment facility like renovating mini theater, playstation, even ship restoration.

Finally, we express our highest appreciation to all the employees of PT. PELNI., who has worked hard to give their dedication to the company, so that in 2012 the company was able to achieve tremendous profit. We would also like to thank the Board of Commissioners who always provide guidance and support that allows PT. PELNI to surpass all kinds of challenges in the year 2012. Hopefully PT. PELNI will always be Great!

Jakarta,
Direktur Utama | President Director



JUSSABELLA SAHEA





Profil Dewan Komisaris

Profile of The Board
of Commissioners



Drs. H. Noor Fuad, M.Sc

Komisaris Utama

President Commissioner

Menjabat sebagai Komisaris Utama sejak 21 November 2012. Sebelumnya, beliau pernah menjabat sebagai anggota Dewan Komisaris PT PELNI (Persero) tahun 2007-2012. Beliau juga pernah menjabat sebagai konsultan CPIS (*Center for Policy and Implementation Studies*), anggota Dewan Komisaris PT Telkom, anggota Dewan Pengawas RS Persahabatan.

Drs. H. Noor Fuad, M.Sc lahir di Kudus pada 1 Januari 1947, meraih gelar Sarjana Ekonomi dari UGM, Yogyakarta tahun 1972. Lalu gelar Master of Science in Policy Economic dari University of Illinois, Amerika Serikat.

Has served as the President Commissioner since 21st November 2012. Previously, he served as member of the Board of Commissioner of PT PELNI (Persero) in 2007-2012. He also served as a consultant for CPIS (Center for Policy and Implementation Studies), member of the Board of Commissioner of PT. Telkom, member of the Supervisory Board of Persahabatan Hospital.

Drs. H. Noor Fuad, M.Sc was born in Kudus on 1st of January 1947, earned a Bachelor degree in Economics from UGM, Yogyakarta in 1972. Then the Master of Science in Economic Policy from the University of Illinois, USA.



Drs. Omo Dahlan

Anggota Dewan Komisaris

Member of the Board of Commissioner

Menjabat sebagai anggota Dewan Komisaris PT PELNI (Persero) sejak 8 November 2007. Sebelumnya, beliau pernah menjabat sebagai Kepala Perwakilan BPK di Banjarmasin tahun 1999-2002, Kepala Perwakilan BPK di Yogyakarta tahun 2003-2005, Inspektur Utama Pengawasan Intern dan Khusus tahun 2005-2006, Auditor Utama Keuangan Negara IV tahun 2006-2007.

Drs. Omo Dahlan lahir di Cirebon pada tanggal 13 Juli 1947. Meraih pendidikan terakhirnya di Institut Ilmu Keuangan (IIK).

Has served as the member of the Board of Commissioner of PT PELNI (Persero) since the 8th of November 2007, Previously, he has served as the Head of BPK Representative in Banjarmasin in 1999-2002, Head of BPK Representative in Yogyakarta in 2003-2005, Chief Inspector of Internal and Special Control in 2005-2006, Chief Auditor IV State Finance in the years 2006-2007.

Drs. Omo Dahlan was born in Cirebon on the 13th of July 1947. Earned his last education in Institut Ilmu Keuangan (IIK).



Siswanto Roesyidi, S.H.,M.H

Anggota Dewan Komisaris

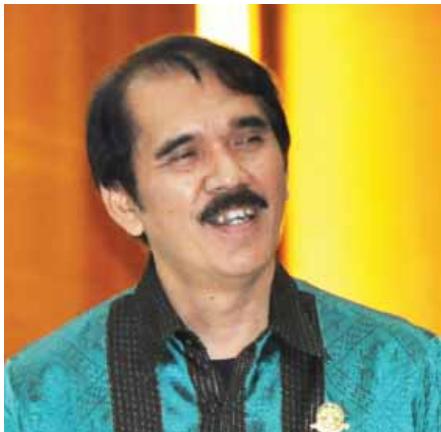
Member of the Board of Commissioner

Menjabat sebagai anggota Dewan Komisaris PT PELNI (Persero) sejak 21 November 2012. Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai Staf Ahli Sekretaris Kabinet Bidang Hukum dan Hubungan Internasional, Kepala Biro Umum pada Deputi Sekretaris Kabinet Bidang Administrasi, Kepala Biro Administrasi dan Sistem Informasi Peraturan Perundang-undangan, Deputi Sekretaris Kabinet Bidang Hukum dan Perundang-undangan, Kepala Bagian Perlengkapan Biro Umum Sekretariat Kabinet, Kepala Bagian Prerogatif dan Naturalisasi pada Bagian Hukum, Biro Hukum dan Perundang-undangan Sekretaris Kabinet RI.

Siswanto Roesyidi, S.H.,M.H lahir di Yogyakarta pada tanggal 30 Juni 1954. Meraih gelar sarjana di bidang Hukum Perdata dari UGM Yogyakarta dan meraih gelar S2 dari Universitas Indonesia pada tahun 2005.

Has served as the member of the Board of Commissioner of PT PELNI (Persero) since 21st November 2012. Previously he served as the Expert at the Legal an International Laws Department of the Cabinet Secretariat, Head of General Bureau to the Deputy Cabinet Secretary for Administrative Affairs, Head of the Bureau of Administration and Legal, Deputy Cabinet Secretary of Laws and Regulations, Head of Logistics Department at the General Bureau of the Cabinet Secretariat, Head of Department of Prerogative and Naturalisation at the Department of Laws, Legal and Regulations Bureau at the Cabinet Secretariat of the Republic of Indonesia.

Siswanto Roesyidi, S.H.,M.H was born in Yogyakarta on the 30th of June 1954. Earned his Bachelor Degree in Civil Laws from University of Gajah Mada, Yogyakarta, and earned his Master Degree from University of Indonesia in 2005.



Arifin Soenardjo, Capt., MBA., MH

Anggota Dewan Komisaris

Member of the Board of Commissioner

Arifin Soenardjo, Capt.,MBA.,MH lahir di Cirebon, 18 Januari 1959. Menjabat sebagai anggota Dewan Komisaris PT PELNI (Persero) sejak 21 November 2012. Sebelumnya, beliau pernah menjabat sebagai Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok pada tahun 2012. Tahun yang sama beliau juga pernah menjabat sebagai Kepala Kantor Syahbandar Kelas Utama Tanjung Priok. Tahun 2009 pernah menjabat sebagai Direktur Perkapalan dan Kepelautan dan Adpel Pontianak.

Arifin Soenardjo, Capt.,MBA.,MH was born in Cirebon, 18th of January 1959. Served as the member of the Board of Commissioner of PT PELNI (Persero) since 21st November 2012. Previously he served as Office Head of the Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok in 2012. In the same year he also served as Office Head of Syahbandar Premium Class Tanjung Priok. In 2009 served as the Director of Perkapalan dan Kepelautan and Adpel in Pontianak.



Wolter Hesegem

Anggota Dewan Komisaris

Member of the Board of Commissioner

Menjabat sebagai anggota Dewan Komisaris PT PELNI (Persero) sejak 21 November 2012. Wolter Hesegem lahir di Ibiroma, 11 Maret 1977. Meraih gelar sarjana tahun 2001 dari Fakultas Stisipol Universitas Silas Papare Jayapura dan pada tahun 2013 meraih gelar program Pasca Sarjana S2 STPDN di Cilandak Jakarta Selatan.

Has served as member of the Board of Commissioner of PT PELNI (Persero) since 21st of November 2012. Wolter Hesegem was born in Ibiroma, 11th of March 1977. Earned his Bachelor Degree in 2001 from Stisipol Faculty University of Silas Papare in Jayapura, and in 2013 earned a Master Degree in STPDN in Cilandak, South Jakarta.



Muryono

Komisaris Utama

President Commissioner

Muryono lahir di Blora, 12 Juli 1952. Menjabat sebagai anggota Dewan Komisaris PT PELNI (Persero) sejak 27 Mei 2013. Sebelumnya, beliau pernah berkarir di MABES TNI RI/SKOMLEK Panglima TNI.

Drs. H.Noor Fuad, M.Sc menjabat sebagai Komisaris Utama PT PELNI (Persero) dari 21 November 2012-27 Mei 2013. Masa jabatannya sesuai dengan SK Menteri BUMN No : SK-415/MBU/2012 dan SK Menteri BUMN No : SK-258/MBU/2013. Selanjutnya, posisi Komisaris Utama PT PELNI (Persero) digantikan oleh Muryono.

Muryono was born in Blora, 12th of July 1952. Served as the member of the Board of Commissioner of PT PELNI (Persero) since 27th of May 2013. Previously he served in MABES TNI RI/SKOMLEK Panglima TNI.

Drs. H. Noor Fuad, M.Sc served as the President Commissioner of PT PELNI (Persero) from 21st of November 2012 – 27th of May 2013. His term of office was in accordance to the Decree of the Minister of State-Owned Company No. SK-415/MBU/2012, and the Decree of the Minister of State-Owned Company No. SK-258/MBU/2013. Furthermore the position of President Commissioner of PT PELNI (Persero) is replaced by Muryono.





Profil Dewan Direksi

Profile of The Board
of Directors



Jussabella Sahea

Direktur Utama
President Director

Menjabat sebagai Direktur Utama sejak tahun 2009. Sebelumnya, beliau pernah menjabat sebagai Direktur Usaha PT PELNI (Persero) selama 2 periode sejak tahun 2002-2009. Selain itu, beliau juga pernah menjabat sebagai Komisaris PT RS Pelni, Komisaris PT PIDC, Komisaris PT SBN, Wakil Ketua Umum II bidang penumpang & Ro-Ro dan Pengembangan Usaha Pelayaran, Asosiasi Pemilik Kapal Indonesia (INSA), Kepala Divisi Keagenan, Kepala Bagian Keagenan Luar Negeri, Kepala Bagian Keagenan Kapal Wisata, Kepala Urusan Keagenan Luar Negeri, serta Kepala Urusan Disbursement Kapal Keagenan.

Jussabella Sahea lahir 16 November 1956, meraih gelar sarjananya di STIA LAN RI dan menyelesaikan Pasca Sarjana Jurusan Manajemen Pemasaran di Universitas Trisakti, Jakarta.

Serving as the President Director since 2009. Previously, she served as the Director of Business of PT PELNI for 2 periods since the year 2002-2009. In addition, she has also served as the Commissioner of PTRS PELNI, Commissioner of PT PIDC, Commissioner of PT SBN, Second Deputy Chairman for Passengers and Ro-Ro Affairs and Shipping Business Development, Indonesia Ship Owner Association (INSA), Head of Agency Division, Head of International Agencies, Division Head of Cruise Agency, Head of International Agencies Affairs, as well as Head of Ship Agencies Disbursement Affairs.

Jussabella Sahea was born on the 16th of November 1956, earned Bachelor Degree from STIA LAN RI and completed her Master Degree in Marketing Management at Trisakti University, Jakarta.



Asep Suparman

Direktur Komersial
Commercial Director

Menjabat sebagai Direktur Komersial sejak Maret 2012. Sepanjang karirnya di PT PELNI (Persero), beliau pernah menduduki berbagai jabatan, termasuk sebagai Komisaris RS Pelni Petamburan, Direktur Usaha PT PELNI (Persero), Direktur Utama PT SBN (PELNI Group).

Asep Suparman lahir di Purwakarta, 15 Januari 1961, meraih gelar Sarjana Jurusan Administrasi Negara dari Universitas 17 Agustus 1945, Jakarta dan menyelesaikan Pasca Sarjananya di Le Havre University, Perancis. Beliau juga telah mengikuti berbagai kursus dan pelatihan yang diselenggarakan oleh institusi yang terkait dengan pelayaran, termasuk beberapa pelatihan Manajemen.

Serving as the Commercial Director since March 2012. Throughout his career at PT PELNI he held various positions, including as the Commissioner of PELNI Hospital in Petamburan, PT PELNI Director of Business, and President Director of PT SBN (PELNI Group).

Asep Suparman was born in Purwakarta on the 15th of January 1961, earned his Bachelor Degree in National Administration from University of the 17th of August 1945, Jakarta and completed his Master Degree from Le Havre University, France. He has also completed various courses and training held by institutions related to shipping including several Management trainings.



Wibisono

Direktur Keuangan
Financial Director

Menjabat sebagai Direktur Keuangan sejak 27 Desember 2006. Sebelumnya, beliau pernah menduduki Direktur Keuangan PT SBN, Kasubdit. Perusahaan Perhubungan Laut Meneg. Penanaman Modal & Pembinaan BUMN, Komisaris PT Dok & Perkapalan Surabaya, Sekretaris Komisaris PT Industri Kereta Api, Kabag Sistem Prosedur Badan Pengelola Industri Strategis.

Wibisono lahir di Bandung, 10 April 1956, meraih gelar Sarjana Ekonomi Perusahaan dari Universitas Jendral Soedirman, Purwokerto tahun 1984 dan meraih Pasca Sarjananya di ITB tahun 1997.

Serving as the Financial Director since the 27th of December 2006. Previously he has held the Financial Director position at PT SBN, Head of Sub Directorate of Sea, Investment and State Owned Enterprises Fostering State Ministry , Commissioner of PT Dok & Perkapalan Surabaya, Secretary to the Commissioner of PT Industri Kereta Api, Head of Division Procedure System Management Board of Strategic Industries.

Wibisono was born in Bandung, 10th of April 1956, earned his bachelor degree in Corporate Economy from Jendral Soedirman University, in Purwokerto in 1984, and earned his master degree from ITB in 1997.



O.M. Sodikin

Direktur Teknik
Engineering Director

Menjabat sebagai Direktur Teknik sejak Maret 2012. Sebelumnya beliau menjabat sebagai Senior Manager Pengadaan, Senior Manager Pemasaran & Pengembangan Usaha, Senior Manager SDM, Senior Manager Teknik, Kepala Divisi Teknik.

O.M. Sodikin juga pernah menjadi anggota tim pengadaan kapal baru penumpang KFW bidang teknis Ditjen Hubla, anggota tim Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) sub transportasi laut Departemen Perhubungan.

O.M. Sodikin lahir di Ciamis, 22 September 1959, menempuh pendidikannya di Akademi Ilmu Pelayaran (AIP) RI.

Serving as the Engineering Director since March 2012. Previously he served as Senior Manager of Procurement, Senior Manager of Marketing & Business Development, Senior Manager of Human Resources, Senior Manager of Engineering, and Chief of Engineering Division.

O.M. Sodikin was once a member of procurement team for new passenger ships. KFW Technical Division, Sea Communication Directorate General, Member of National Transport Safety Committee sub Sea Transportation, Ministry of Transportation.

O.M. Sodikin was born in Ciamis, on 22nd of September 1959, completed his education at Academy of Shipping Republic of Indonesia.



Capt. Setyobudi Santoso, MH

Direktur SDM & Umum
Director of Human Resources and General Affairs

Menjabat sebagai Direktur SDM & Umum sejak Maret 2012. Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai General Manager PT PELNI (Persero) cabang Makassar, Corporate Secretary, Senior Manager Pelayanan Jasa, Senior Manager Umum.

Setyobudi Santoso lahir di Nganjuk, 5 Juli 1957, meraih gelar Sarjana Hukum Administrasi Negara tahun 2000 dan menyelesaikan Magister Hukum tahun 2007.

Serving as the Director of Human Resources & General Affairs since March 2012. Previously he served as the General Manager of PT PELNI Makassar Branch, as the Corporate Secretary, Senior Manager of Services, Senior Manager of General Affairs.

Setyobudi Santoso was born in Nganjuk, 5th of July 1957, earned bachelor degree in National Law Administration in year 2000, and completed his law magistrate in 2007.



Capt. Daniel Ecbert Bangonan, S.E

Direktur Operasi
Operational Director

Menjabat sebagai Direktur Operasi sejak tahun 2012. Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai General Manager PT PELNI (Persero) cabang Surabaya, Corporate Secretary, General Manager PT PELNI (Persero) cabang Tanjung Priok, and pernah menjadi Mualim serta Nakhoda kapal-kapal PT PELNI.

Daniel Ecbert Bangonan lahir pada tanggal 19 Februari 1957, menyelesaikan Master Marine (M.MAR) tahun 2002 dan meraih gelar Sarjana Ekonomi di STMT Trisakti tahun 2007.

Serving as the Operational Director since 2012. Previously he served as the General Manager of PT PELNI Surabaya Branch, as the Corporate Secretary, General Manager of PT PELNI Tanjung Priok Branch and was an officer and captain of PELNI's ships.

Daniel Ecbert Bangonan was born on the 19th of February 1957, completed his master in marine degree on the year 2002, and earned his bachelor degree in economy at STMT Trisakti on the year 2007.

RIWAYAT PERUSAHAAN

The Company's History



Sejarah berdirinya PT PELNI (Persero) bermula dengan dikeluarkannya Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Menteri Perhubungan dan Menteri Pekerjaan Umum tanggal 5 September 1950 tentang pendirian Yayasan Pengusahaan Pusat Kapal-kapal (PEPUSKA).

Latar belakang pendirian Yayasan PEPUSKA diawali dari penolakan Pemerintah Belanda atas permintaan Indonesia untuk mengubah status maskapai pelayaran Belanda yang beroperasi di Indonesia, N.V. Koninklijke Paketvaart Matschappij (KPM) menjadi Perseroan Terbatas (PT). Pemerintah Indonesia juga menginginkan agar kapal-kapal KPM dalam menjalankan operasi pelayarannya di perairan Indonesia menggunakan bendera Merah Putih. Pemerintah Belanda dengan tegas menolak semua permintaan yang diajukan oleh Pemerintah Indonesia.

Dengan modal awal 8 (delapan) unit kapal dengan total bobot mati 4.800 Death Weight Ton (DWT), PEPUSKA berlayar berdampingan dengan armada KPM yang telah berpengalaman lebih dari setengah abad. Persaingan benar-benar tidak seimbang ketika itu, karena armada KPM selain telah berpengalaman, jumlah armadanya juga lebih banyak serta memiliki kontrak-kontrak monopoli.

Akhirnya pada 28 April 1952 Yayasan PEPUSKA resmi dibubarkan. Pada saat yang sama didirikan PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero), berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor M.2/1/2 tanggal 28 Februari 1952 dan No. A.2/1/2 tanggal 19 April 1952, serta Berita Negara Republik Indonesia No. 50 tanggal 20 Juni 1952. Sebagai Presiden Direktur Pertamanya diangkatlah R. Ma'moen Soemadipraja (1952-1955).

Delapan unit kapal milik Yayasan PEPUSKA diserahkan kepada PT PELNI (Persero) sebagai modal awal. Karena dianggap tidak mencukupi maka Bank Ekspor Impor menyediakan dana untuk pembelian kapal sebagai tambahan dan memesan 45 coaster dari Eropa Barat. Sambil menunggu datangnya coaster yang dipesan dari Eropa, PELNI menyewa kapal-kapal asing yang terdiri dari berbagai bendera. Langkah ini diambil untuk mengisi trayek-trayek yang ditinggalkan KPM. Setelah itu satu persatu kapal-kapal yang disewa itu diganti dengan coaster yang datang dari Eropa. Kemudian ditambah dengan kapal-kapal hasil rampasan perang dari Jepang.

Status PT PELNI (Persero) mengalami dua kali perubahan. Pada tahun 1961 Pemerintah menetapkan perubahan status dari Perusahaan Perseroan menjadi Perusahaan Negara





The history of the establishment of PT PELNI begins with the issuance of Joint Decree (SKB) between the Minister of Transport and the Minister of Public Works on the 5th of September 1950 regarding the establishment of the Foundation of Control of Ships Central (PEPUSKA).

The background of the establishment of PEPUSKA Foundation begins with the rejection of the Dutch Government on Indonesia's request to change the status of the Dutch Shipping Line N.V. Koninklijke Paketvaart Matschappij (KPM) that operated in Indonesia to become a limited liability company. The Indonesian Government also demanded for KPM ships to use Red and White Flag when sailing in the Indonesian waters. The Dutch Government firmly rejected all the demands submitted by the Indonesian Government.

With the initial capital of 8 (eight) ships with a total dead weight of 4800 Dead Weight Ton (DWT), PEPUSKA sailed side by side with the KPM fleet that has experiences more than half a century. The competition was really imbalance at that time, because the KPM fleet other than being more experienced also has bigger fleet, and has more monopoly contracts.

Finally on the 28th of April 1952, PEPUSKA Foundation officially disbanded. At the same time PT PELNI was established, based of the Decree of the Minister of Transport No: M.2/1/2 on 28th of February 1952, and No: A.2/1/2 on 19th of April 1952, and the State Gazette of the Republic of Indonesia No. 50 dated 20th of June 1952. R. Ma'Moen Soemadipraja (1952-1955) was appointed as the first President Director.

Eight unit of ships owned by PEPUSKA Foundation was given to PT PELNI as the initial capital. Because it is considered insufficient Bank of Export Import provided funds to purchase additional ships, and ordered 45 coasters from the Western Europe. While waiting for the coasters to arrive from Europe, PELNI chartered foreign ships of various flags. This step was taken to fill routes abandoned by KPM. After that one by one the chartered ships were replaced with the coasters that arrived from Europe. Then later added with ships obtained from the spoils of war from Japan.

PT PELNI's status undergoes changes twice. On the year 1961, the Government set the change in status from Limited Liability Company to State-Owned Enterprise (PN) and included in the State Gazette of the Republic of Indonesia No.

(PN) dan dicantumkan dalam Lembaran Negara RI No. LN 1961. Kemudian pada tahun 1975 status perusahaan diubah dari kembali Perusahaan Negara (PN) menjadi Perseroan terbatas (PT) PELNI sesuai dengan Akte Pendirian No. 31 tanggal 30 Oktober 1975. Perubahan tersebut dicantumkan dalam Berita Negara RI No. 562-1976 dan Tambahan Berita Negara RI No. 60 tanggal 27 Juni 1976.

Seiring dengan perjalanan waktu dan perkembangan usaha, perusahaan mengalami beberapa kali perubahan bentuk Badan Usaha, yang terakhir pada tahun 1975, PT Pelni berubah bentuk menjadi Perseroan sesuai Akta Pendirian Nomor 31 tanggal 30 Oktober 1975 dan Akte Perubahan Nomor 10 tanggal 12 Januari 2009 tentang Penyesuaian Anggaran Dasar PT Pelni yang diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia tanggal 18 Agustus 2009 Nomor 66.

BIDANG USAHA PT PELNI (Persero)

24

Kegiatan usaha perusahaan yang diselenggarakan adalah ;

1. Kegiatan usaha jasa pengangkutan penumpang dan barang dengan jaringan pelayaran berjadwal maupun pelayaran yang melayani permintaan tertentu.
2. Kegiatan usaha jasa keagenan.
3. Kegiatan usaha jasa operasi terminal, pergudangan, angkutan rede, dan ekspedisi/forwarding.
4. Kegiatan usaha jasa pemeliharaan kapal dan usaha dok atau reparasi kapal.
5. Kegiatan charter dan broker kapal.
6. Kegiatan jasa konsultan, pendidikan, pelatihan, dan pelayanan kesehatan.

Selain melaksanakan bisnis komersial, PT PELNI (Persero) juga mengemban misi sosial yang ditugaskan oleh Pemerintah, karena itu PELNI mengambil kebijakan bidang usaha tidak hanya pada bidang usaha pokok yaitu angkutan laut antar pulau, akan tetapi juga mengembangkan usaha penunjang, usaha sampingan, dan mendirikan anak perusahaan. Kebijakan ini bertujuan agar dapat memberikan sinergi yang dapat saling mendukung demi kelangsungan perusahaan.

Adapun tujuan secara umum yang ingin dicapai PELNI adalah menghubungkan Nusantara secara tepat dan meningkatkan harkat dan martabat manusia melalui kenyamanan serta keamanan selama pelayaran.

LN 1961. Then in the year 1975, the status of the company is then again changed from State-Owned Enterprise into Limited Liability Company, in accordance to Establishment Act No. 31 dated 30th of October 1975. The changes was included in State Gazette of the Republic of Indonesia No. 562-1976, and Addendum on State Gazette of the Republic of Indonesia No. 60 27th of June 1976

As time and business development went by, the company underwent several changes of the form of business entity, the last one was in the year 1975, PT PELNI changed into Limited Liability Company according to Establishment Act No. 31 dated 30 October 1975 and Revision of Establishment Act No. 10 dated 12 January 2009 on Adjustment of Statutes of PT Pelni announced in State Gazette of the Republic of Indonesia dated 18 August 2009 No. 66.

PT PELNI (Persero) LINE OF BUSINESS

The company's business activities held are:

1. Business activities in the service of cargo and passenger transport, with a network of scheduled shipping as well as shipping to cater to specific requests.
2. Business activity of shipping agency
3. Business activity in terminal operation services, warehousing, rede transportation, and expedition/forwarding.
4. Business activity in ship maintenance services and ship repair or dock business.
5. Charter activities and ship brokerage
6. Consulting services activities, education, training, and health care services.

In addition to carrying out commercial business, PT PELNI also carry out social mission assigned by the Government and business function, because of that PELNI decided on policy that will not only be the main field of business, which is sea transport between islands, but also developing supporting business, side businesses, and set up subsidiaries. This policy is to provide a synergy that can support each other for the future of the company.

The general objective that PELNI wants to achieve is to connect the archipelago and to improve the dignity of the people through comfort and safety during shipping.

Awal pengoperasian kapal khusus penumpang dimulai sejak beroperasinya KM. Kerinci, kapal khusus penumpang yang dibeli Pemerintah dari galangan Jos L. Meyer, Jerman pada tahun 1983. Dengan diresmikannya pengoperasian KM. Kerinci oleh Presiden Republik Indonesia pada tanggal 20 Agustus 1983, maka pelayanan kepada penumpang menjadi lebih baik dan nyaman.

Seiring dengan peningkatan arus mobilitas penduduk sebagai hasil pembangunan perekonomian, maka permintaan ruang kapal juga terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun.

Dalam pengoperasian kapal-kapal penumpang, PELNI mengusahakan untuk dapat menjangkau seluas mungkin wilayah Indonesia dengan trayek dan jadwal secara tetap/reguler. Jadwal tersusun sedemikian rupa sehingga tercipta satu rangkaian kesinambungan antara satu pelabuhan dengan pelabuhan lainnya.

Jaringan pelayaran PELNI menjangkau 33 Propinsi dengan jumlah pelabuhan singgah 95 pelabuhan.

Untuk mengetahui perkembangan sarana produksi dan kinerja usaha pokok PELNI dari tahun 2010 – 2012 dapat dilihat pada tabel Jumlah Sarana Produksi PT PELNI (Persero) Tahun 2010-2012.

Early operation of special passenger ship began with the operation of KM. Kerinci, a special passenger ship bought by the Government from shipyard Jos L. Meyer, Germany at the end of 1983. With the inauguration of KM. Kerinci operation by the President of Republic of Indonesia on the 20th of August 1983, the services for passenger improved and became more comfortable.

Along with the increase of mobility of the population as a result of economic development, the demand for ships also experienced an increase from year to year.

In the operation of passenger ships, PELNI strive to reach the widest possible area of Indonesia with fixed/regular route and schedule. Schedule arranged in a such a way to create a series of continuity between one port to another port.

PELNI's shipping network covers 33 provinces with number of port amounted to 95 ports.

25

To know the development of the main production facility and business performance of PELNI from 2010-2012 can be seen on the table below:



Jumlah Kapal PELNI Saat Ini

Amount of PELNI ships currently

Type Type	Unit Units
3000	1
2000	12
1000	9
500	3
Ro-ro	4
Jumlah Amount	29

Jumlah Sarana Produksi PELNI Tahun 2010-2012

Amount of PELNI Production Facilities in 2010-2012

Sarana Produksi Production Facility	2010	2011	2012
Unit Kapal Penumpang Unit of Passenger Ship	33	32	35
Penumpang yang diangkut Passenger Carried	4.015.649	4.533.808	5.214.186

PERISTIWA PENTING

Important Events

9 JULI 2012

9TH OF JULY 2012

Direksi PELNI Jadi Cleaning Service di KM Gunung Dempo

PELNI Board of Directors become the Cleaning Service on KM Gunung Dempo



2 NOVEMBER 2012

2ND OF NOVEMBER 2012

Kantor Pos Seluruh Indonesia Layani Pembelian Tiket Kapal PELNI

Post Offices all over Indonesia serves PELNI ships tickets sales



5-7 SEPTEMBER 2013

5TH-7TH SEPTEMBER 2013

Rapat Kerja 2012: Tepat Waktu Pasti Bisa!

Work Meeting 2012:
Punctual is certainly possible!



26

GUNA memastikan kebersihan kapal dan berfungsinya alat-alat keselamatan penumpang, jajaran Direksi PELNI turun gunung dengan menjadi cleaning service di KM Gunung Dempo. Sebagai juru bersih-bersih, Direktur Utama PELNI dan Direktur lainnya tak segan menyikat kamar mandi hingga membersihkan tempat tidur penumpang kelas ekonomi. Direksi juga memastikan alat keselamatan seperti tabung pemadam api hingga sekoci penyelamat dapat berfungsi dengan baik meski tidak digunakan.

To ensure the cleanliness of the ship, and the functioning of passenger safety equipment, PELNI Board of Directors went down to become the cleaning service on KM Gunung Dempo. As cleaners, the President Director of PELNI, and other Directors did not hesitate to scrub the bathroom, and economy class passenger beds. The Board of Directors also ensure safety equipment such as fire extinguisher, and lifeboats can function properly even though it was not used.

DEMI memudahkan masyarakat dalam membeli tiket kapal, Pelni bekerja sama dengan Pos Indonesia yang memiliki jaringan kantor hingga tingkat kecamatan di seluruh wilayah Indonesia. Dengan jaringan distribusi penjualan tiket yang semakin luas, PELNI berharap dapat mengangkut lebih banyak masyarakat yang bepergian ke seluruh wilayah Nusantara, terutama pulau-pulau terpencil dan terluar Indonesia.

In order to make it easier for the people in purchasing ships tickets, PELNI collaborate with Pos Indonesia which has network of offices all over Indonesia. With an increasingly wider ticket distribution network, PELNI expects to be able to carry more people to all region of the country, especially to remote and outermost islands of Indonesia.

TEPAT waktu menjadi standar disiplin dalam setiap pekerjaan apapun dimanapun. Kesadaran yang sering terabaikan ini coba ditegaskan oleh PELNI dalam merancang kinerja perusahaan di tahun 2013. Untuk itu, 'Tepat Waktu Pasti Bisa!' dipilih sebagai tema besar Rapat Kerja PELNI 2012. Peserta Raker 2012, selain dari unsur PELNI, juga diisi oleh anak usaha seperti SBN, PIDC, maupun RS PELNI di atas KM Kelud selama pelayaran Tanjung Priok-Batam.

Punctuality has become the standard of discipline in any work of any kind anywhere. The awareness of this is often neglected, so PELNI designed a company's work performance in 2013. For that, "Punctual is certainly possible!" has become the chosen theme for PELNI's work meeting in 2012. Participants of the work meeting, apart from the elements of PELNI, are also filled with subsidiaries such as SBN, PIDC, PELNI Hospital on board of KM Kelud during the entire trip from Tanjung Priok to Batam.

28 OKTOBER 2012

28TH OF OCTOBER 2012

**Gaung Sumpah Pemuda
dari atas KM Gunung Dempo**Echos of the Youth Pledge on board
KM Gunung Dempo

SAAT pertama kali dibacakan, Sumpah Pemuda mengajak seluruh kaum muda di segala penjuru untuk berjuang memerdekakan Indonesia dari penjajahan. PELNI, dengan moto 'Menghubungkan Nusantara, Menyatukan Indonesia' mencoba menggaungkan kembali semangat Sumpah Pemuda dari atas KM Gunung Dempo. Direktur Operasi PT PELNI (Persero) Daniel Bangunan bertindak sebagai inspektor upacara di dek teratas KM Gunung Dempo dengan peserta yang diantaranya Cinta Penelope, pesulap Pak Tarno, Dwi Andika, penyanyi dangdut Irma Darmawangsa, presenter Chika Jesica, grup penyanyi acapela Penta Boys, budayawan Arswendo Atmowiloto, dan politis muda Yuddy Chrisnandi.

When it was first read, Youth Pledge called upon all the young people from all corners to fight to liberate Indonesia from colonialism. Pelni, with the motto "COnnecting the Nation, Uniting Indonesia", attempt to echo the Youth Pledge on board KM Gunung Dempo. Operational Director of PT PELNI Daniel Bangunan, act as the inspector of ceremony, on the top deck of KM Gunung Dempo, with participants among others Cinta Penelope, Mr. Tarno the magician, Dwi Andika, Dangdut singers Irma Darmawangsa, the presenter Chika Jesica, Acapella singers group the Penta Boys, Arswendo Atmowiloto, and young politician Yuddy Chrisnandi.

No	Tanggal Date	Tempat Location	Kegiatan Activity
1	8-9 Januari 2012 8-9 January 2012	Tanjung Pinang	Peresmian Kapal Perintis KM. Sabuk Nusantara 30 Ship Inauguration KM Sabuk Nusantara 30
2	18-20 Januari 2012 18-20 January 2012	Ambon	Penerimaan Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 30 Ship Admission KM Sabuk Nusantara 30
3	25-27 Januari 2012 25-27 January 2012	Sorong	Penerimaan Kapal Perintis KM Sabuk Nusantara 30 Ship Admission KM Sabuk Nusantara 30
4	5-7 Februari 2012 5-7 February 2012	Manokwari	Peresmian KM. Sabuk Nusantara 30 Ship Inauguration KM Sabuk Nusantara 30
5	28-29 Februari 2012 28-29 February 2012	Bengkulu	Penyambutan Kedatangan KM Lawit Welcoming the arrival of KM Lawit
6	27-28 Juni 2012 27-28 June 2012	Pontianak	Kampanye Keselamatan Pelayaran & Peringatan Hari Pelaut Sedunia Sailing Safety Campaign and commemoration of The World Sailor Day
7	28-29 Juni 2012 28-29 June 2012	Yogyakarta	Penandatanganan Kesepakatan Triparti UGM - UI - ITB Signing agreement with UGM – UI - ITB
8	27-29 Agustus 2012 27-29 August 2012	Makassar Balikpapan Surabaya	Peninjauan operasional kapal / arus balik Lebaran 2012 Ship Operational Review / Back flow of Lebaran 2012
9	7-10 September 2012 7-10 September 2012	Batam	Raker PT PELNI (Persero) PT PELNI (Persero) Work Meeting
10	11-16 September 2012 11-16 September 2012	Srilanka	Penarikan KFC Jet Liner Withdrawal KFC Jet Line
11	11-17 September 2012 11-17 September 2012	Manado	Sail Morotai 2012 Sail Morotai 2012
12	23-24 Oktober 2012 23-24 October 2012	Balikpapan	Peresmian & Groundbreaking Proyek MP3EI di PRF Kaltim Inauguration & MP3EI Project Groundbreaking in PRF East Kalimantan
13	25 Oktober 2012 25 October 2012	Singapura	Rapat dengan Galangan Singapura Meeting with Singapore Shipyard
14	27-28 Oktober 2012 27-28 October 2012	Surabaya	Sumpah Pemuda di KM. Dempo Youth Pledge on board KM Dempo

PENGHARGAAN

Award





Capt. Moh. Djahuri, meraih penghargaan sebagai Nakhoda Teladan Tingkat Nasional tahun 2012.

Capt. Moh. Djahuri, was awarded as the Best National Level Captain in 2012



PT PELNI (Persero) cabang Semarang meraih penghargaan prima pratama pelayanan publik sektor transportasi laut tahun 2012.

PT PELNI Semarang Branch was awarded prima pratama public service in the sea transport sector in 2012.



KM. Bukit Siguntang peraih Kapal Terbaik tahun 2011 dengan kriteria penilaian Kebersihan Kapal, On Time Performance, Efisiensi BBM, performance keselamatan Kapal, Maintenance Kapal, KP, Suplesi & OB Denda, Kedisiplinan serta Laba/Rugi.

KM. Bukit Siguntang was awarded the Best Ship in 2012 with evaluation criteria of Ship Cleanliness, On Time Performance, Fuel Efficiency, Ship Safety Performance, Ship Maintenance, KP, Suplesi & OB Fines, Discipline, and Profit/Loss

TUJUAN, VISI, MISI, DAN TATA NILAI PERUSAHAAN

Objectives, Vision, Mission, and Company's Values



30

Visi :

“Menjadi perusahaan pelayaran yang tangguh dan pilihan utama pelanggan”

Misi :

- Mengelola dan mengembangkan angkutan laut guna menjamin aksesibilitas masyarakat untuk menunjang terwujudnya wawasan Nusantara.
- Meningkatkan kontribusi pendapatan bagi Negara, karyawan serta berperan di dalam pembangunan lingkungan dan pelayanan kepada masyarakat.
- Meningkatkan nilai perusahaan melalui kreativitas, inovasi, dan pengembangan kompetensi Sumber Daya Manusia.
- Menjalankan usaha secara adil dengan memperhatikan azas manfaat bagi semua pihak yang terlibat (*stakeholders*) dan menerapkan prinsip-prinsip *Good Corporate Governance (GCG)*

Vision :

“Become a strong shipping company and the top choice of customers”

Mission :

- Managing and developing sea transport in order to ensure accessibilities for the community, and to support the realization of the state's insights.
- Increasing the contribution of revenue for the state, employee, and also play a role in the environmental development and services to the community.
- Increasing the corporate value through creativity, innovation, and the development of competency of human resources.
- Conducting the business in a fair manner with due regard to the principle of benefit for all the parties involved (*stakeholders*), and applying the principles of *Good Corporate Governance (GCG)*

Maksud dan tujuan perusahaan sesuai anggaran dasar perusahaan, yaitu turut serta melaksanakan dan menunjang kebijaksanaan dan program pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional pada umumnya serta pembangunan di bidang usaha pelayaran dalam dan luar negeri untuk angkutan penumpang, hewan, dan barang dalam bentuk unit curah kering atau cair dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas.

Dalam mencapai visinya, PT PELNI (Persero) berkomitmen untuk menerapkan tata Nilai Utama (*Core Values*), sebagai berikut:

- a. *Integritas* : setiap individu dalam perusahaan harus bertindak dengan integritas (kejujuran, konsisten, komitmen, berani dan dapat dipercaya), dalam rangka mencapai keunggulan dalam kinerja, berdasarkan tuntutan "stakeholders".
- b. *Service excellence* : fokus pada pelanggan untuk memberikan pelayanan prima dan memastikan produk/jasa yang dikerjakan dapat memenuhi kebutuhan pelanggan.
- c. *Continuous learning* : setiap individu dalam perusahaan harus mampu mentransformasikan dirinya secara berkelanjutan, berdasarkan tuntutan yang sedang maupun akan terjadi. Kesemuanya itu dapat terjadi apabila selalu diperlakukan semangat belajar dan mencari cara baru yang lebih baik secara terus menerus (*entrepreneurship*), baik di tingkatan individu, kelompok maupun perusahaan.
- d. *Careness* : menjaga keselamatan, keamanan, dan kesehatan lingkungan untuk karyawan, mitra kerja, pelanggan maupun masyarakat pada umumnya.

Budaya kerja PT PELNI (Persero) dirumuskan dalam bentuk *Code of Conduct* yang akan menjadi panduan perilaku korporasi dan pegawai. Panduan perilaku korporasi yang disusun dalam bentuk *handbook Good Corporate Governance (GCG)* mengatur perilaku korporasi. Sejalan dengan visi dan misi PT PELNI (Persero), maka ciri budaya kerja yang paling menonjol adalah pada *service excellence* (layanan prima) dan *careness (zero accident)*. Untuk *service excellence* mencakup pada layanan yang diberikan pada tiga proses kerja yaitu layanan *pre on board, on board* dan *post on board*.

The aim and objectives of the company in accordance to the articles of association, are to participate in implementing and supporting the government's programs and policies, in the general economic and national development sector, and also the development of the shipping business sector, domestic and overseas, for the transport of passengers, animals, and liquid or dry goods, by applying the principles of limited liability company.

In achieving its vision, PT PELNI (Persero) is committed to implement the main values (*Core Values*), as follows:

- a. Integrity: every individual in the company must act with integrity (honesty, consistency, commitment, brave and trustworthy), in order to achieve excellence in performance, based on the demands of "stakeholders".
- b. Service excellence: focusing on the customer, to provide an excellent service, and ensure products/services being offered can fulfil the customer's needs.
- c. Continuous learning: every individual in the company must be able to transform him/herself in a continuous manner, based on the current and future demands. All of that can happen if the spirit of learning is always practiced, and always looking for new and better ways continuously (*entrepreneurship*), either at the individual, group, or company levels.
- d. Careness: maintaining the safety, security, and environmental health for the employees, partners, and customers, or the community in general.

The work culture of PT PELNI (Persero) is formulated in the form of *Code of Conduct* that will become the guidance for the behavior of the corporation and employees. The guide for the corporate code of conduct drawn up in the form of a *Good Corporate Governance (GCG)* handbook governs the behavior of the corporation. In alignment with the vision and mission of PT PELNI (Persero), the most prominent work culture character is the *service excellence* (excellent service), and *careness (zero accident)*. For *service excellence*, includes the services provided on three work processes that is; *pre on board, on board*, and *post on board*.

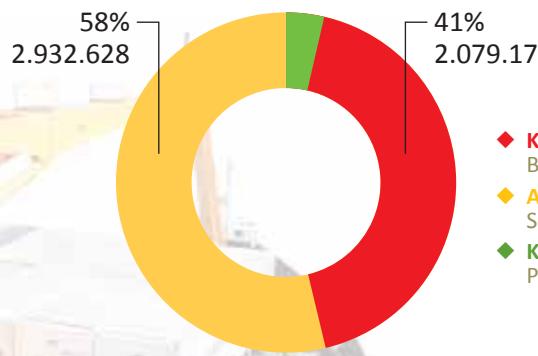
KOMERSIAL

Commercial



32

Penjualan Tiket 2012
Ticket Sales in 2012



Jumlah
Penumpang
Number of
Passenger

5,01
juta
million

Kenaikan
Pax Factor
Increase in
Pax Factor

4,58
basis poin
basis point

Penawaran paket-paket berlayar di masa *low season* dan kerjasama muatan angkutan sepanjang 2012 telah menunjukkan hasil yang cukup menggembirakan meski hanya meningkat tipis dari tahun sebelumnya.

Sejak Program *Low Cost Carrier* yang diterapkan di industri penerbangan komersial, pengembangan bisnis PELNI menghadapi tantangan nyata. Tiket pesawat antar-maskapai yang bersaing ketat, serta dibukannya rute-rute penerbangan yang bersinggungan dengan rute kapal PELNI menjadi dua hal yang harus dihadapi Perseroan pada tahun 2012. Untuk menghadapi persaingan lintas-moda transportasi ini, PELNI harus berani menyusun sejumlah strategi untuk menarik minat masyarakat agar menggunakan jasa angkut penumpang PELNI. Untuk memastikan terwujudnya tujuan tersebut, Perusahaan menawarkan paket-paket berlayar pada saat *low season* demi meningkatkan *pax factor* sepanjang tahun. Perusahaan juga memberikan diskon untuk tiket non-ekonomi di ruas-ruas tertentu.

Kebijakan *low cost carrier* di moda transportasi udara otomatis memberikan rintangan bagi Perusahaan dalam meningkatkan *pax factor* di 2012. Penerapan strategi yang telah disusun telah meningkatkan *pax factor* sebesar 4,58 basis poin dari 70,59 persen pada 2011 menjadi 75,17 persen pada 2012.

Untuk memperluas jaringan penjualan tiket, serta memudahkan masyarakat menjangkau layanan Perusahaan, PELNI menjalin sejumlah kerjasama dengan pihak lain. Kerjasama juga dijalın guna memastikan tambahan muatan yang dapat menambah penghasilan cargo. Di tahun 2012, PELNI menggandeng PT Pos Indonesia (Persero) yang memiliki kantor pelayanan hingga ke tingkat kecamatan di seluruh wilayah di Indonesia. Melalui kerjasama ini, masyarakat bisa mendapatkan tiket kapal PELNI di 3.000 titik agen kantor pos terdekat di area tempat tinggal mereka. Pos Indonesia juga mempercayakan muatannya untuk diangkut PELNI. Begitu pula dengan Bank Indonesia yang menyerahkan muatan barang berharga milik negara untuk diangkut armada PELNI. Dari sisi pemerintah, PELNI diberi penugasan oleh Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi untuk mengangkut transmigran, serta TKI bermasalah melalui Kementerian Sosial.

Shipping Packages offered during low season and cooperation with cargo transport throughout 2012 has shown encouraging result despite only a slight increase from the previous year.

Since the Low Cost Carrier Program was implemented in the commercial aviation industry, PELNI's business development faced a real challenge. Plane tickets between competing Airlines and the opening of routes that intersect with PELNI's ships routes become two matters that need to be faced by the company in 2012. To face competition between cross-mode of transportation, PELNI must have the courage to formulate a number of strategies to attract the interest of the public to use PELNI's passenger transport services. To ensure the realization of these objectives, the company offers shipping packages during Low Season to boost the pax factor throughout the year. The company also gives discount for non-economy tickets in certain routes.

Low Cost Carrier Policies in air transportation mode automatically provides hurdles for the company in increasing the pax factor in 2012. The implementation of strategies that have been formulated has managed to increase the pax factor by 4.58 basis point from 70.59 percent in 2011 to 75.17 percent in 2012.

To expand the network of ticket sales, as well as to make it easier for the public to reach the services of the company, PELNI tied cooperation with other parties. Cooperation was also tied to ensure the increase in cargo that can increase the revenue. In 2012, PELNI collaborated with PT Pos Indonesia that has offices to serve even to the level of counties all across Indonesian territory. Through this cooperation, the public can obtain PELNI's ships tickets at 3000 post office agencies the nearest to their residential areas. Pos Indonesia also entrusted their cargo to be transported by PELNI. Similarly, the Bank of Indonesia also entrusted valuable cargo which belongs to the state to be transported by the PELNI's fleet. From the government side, PELNI is assigned by the Ministry of Manpower and Transmigration to transport migrants, as well as problematic migrant workers through the Ministry of Social.

Bila pada 2011 penghasilan dari pasasi atau penumpang sebesar Rp 1,048 triliun, pada 2012 jumlah tersebut mengalami kenaikan tipis sebesar 12,7 persen menjadi Rp 1,182 triliun. Peningkatan juga terjadi pada penghasilan tambang muatan (cargo dan kendaraan) dari Rp 248 miliar pada 2011 menjadi Rp 275 miliar pada 2012 atau mengalami kenaikan sebanyak 10 persen. Sementara untuk harga tiket kapal PELNI per penumpang per mile, baik pada 2011 maupun 2012 tidak mengalami perubahan, atau tetap berada di harga Rp 404,55 per penumpang per mile.

Selain memperluas jaringan penjualan tiket melalui kerjasama dengan Pos Indonesia, Perusahaan juga terus mengkaji rute-rute komersial yang dinilai memiliki potensi penumpang maupun muatan. Pada 2012, armada kapal PELNI menyinggahi 118 pelabuhan, dimana lebih dari 70 persennya pelabuhan terletak di kawasan timur Indonesia. Timur Nusantara memang menjadi wilayah pelayaran utama Pelni melihat sebaran pulau-pulau terpencil dan terluar yang sulit dijangkau oleh akses transportasi darat maupun udara.

Keberhasilan KM. Dobonsolo dalam mendongkrak pendapatan angkutan muatan setelah dimodifikasi menjadi kapal 3in1 (penumpang, cargo, kendaraan), Perusahaan memutuskan untuk memodifikasi KM Ciremai. Di akhir 2012, KM Ciremai telah memasuki PT Dok Kodja Bahari untuk memulai proses evolusinya dari kapal penumpang menjadi kapal 3in1.

Dalam rangka meningkatkan keterkenalan produk-produk yang ditawarkan PELNI kepada masyarakat, Perusahaan melibatkan diri dalam sejumlah kegiatan. Diantaranya dengan melakukan partnership penjualan tiket. Selain Pos Indonesia, partnership juga dilakukan bersama Tiket Transportasi Antar Moda seperti PT KAI, ASDP Indonesia Ferry, dan Perum Damri. Perusahaan juga berhasil menjadi sponsor di film produksi nasional berjudul 'Keumala', paket tour Bromo untuk rombongan Angkasapura, paket MICE untuk Muktamar PKNU di atas KM Ciremai, program pemberian hadiah *upgrade* kelas bagi penumpang ekonomi, serta membuatkan akun PELNI di media sosial Facebook dan Twitter.

Untuk mendekatkan diri kepada masyarakat, Perusahaan juga kerap terlibat dalam sejumlah gelaran pameran nasional. Baik pameran bernaftaskan pariwisata maupun industri. Seperti Pekan Inovasi Sumatera di Batam di bulan Maret, Industri Bahari Expo di Surabaya pada Juni, Pameran Infrastruktur di Jakarta di bulan Agustus, Makassar Expo di Makassar pada November, dan Nusantara Expo 2012 di Lombok pada Desember.

When in 2011 the revenue from passengers amounted to Rp.1.048 trillion, in 2012 the amount increased slightly around 12.7 percent to Rp.1.182 trillion. Increase also occurred on the cargo for mining products (cargo and vehicles) from 248 billion Rupiah in 2011, to 275 billion in 2012 or an increase as much as 10 percent. Meanwhile for ticket pricing for PELNI's ships per passenger per mile, either in 2011 or 2012, did not experience any changes, or remained at the price of Rp. 404.55 per passenger per mile.

In addition to expanding the network for ticket sales through the cooperation with Pos Indonesia, the company continuously review commercial routes which are considered potential for cargo and passengers. In 2012, PELNI's ships fleet transit at 118 ports, where more than 70% are ports located in the east of Indonesia. The east of the nation has become the major shipping area for PELNI looking at the distribution remote and outermost islands which are difficult to reach by land or air transport.

The success of KM. Dobonsolo in improving the revenue of cargo after being modified into a 3-in-1 ship (passenger, cargo, vehicles), the company decides to modify KM Ciremai. At the end of 2012, KM Ciremai has entered PT Dok Kodja Bahari to begin the evolution process from a passenger ship to become a 3-in-1 ship.

In order to increase the fame of the products offered by PELNI to the public, the company involve itself in multiple activities. Among others are doing partnership for ticket sales. Other than Pos Indonesia, partnership also conducted with Transport Ticket Between Mode such as PT KAI, ASDP Indonesia Ferry, and Perum Damri. The company also succeeded in becoming the sponsor for national film production called "Keumala", Bromo Tour Package for groups of Angkasapura, MICE Package for Muktamar PKNU on board KM. Ciremai, Gift-Giving Program for class upgrade for passengers in economy class, as well as creating PELNI's account in social media like Facebook and Twitter.

To get closer to the public, the company also involved in various national exhibitions. Both in tourism and industrial exhibitions. Such as Sumatera Innovation Week in Batam on March, Maritime Industry Expo in Surabaya on June, Infrastructure Exhibition in Jakarta on August, Makassar Expo in Makassar on November, and Nusantara Expo 2012 in Lombok on December.

Pada tahun 2012, Perusahaan memandang perlunya menggencarkan strategi komunikasi pemasaran dalam meningkatkan atensi masyarakat Indonesia yang di era Millenium ini lebih mengenal moda transportasi udara ketimbang moda transportasi laut. Sebagai negara kepulauan yang diapit oleh dua samudera, sudah seharusnya setiap masyarakat di Nusantara ini lebih akrab dalam menggunakan kapal laut, baik untuk tujuan keseharian maupun aktivitas bisnis. Ke depan, Perusahaan berusaha merebut perhatian wisatawan lokal maupun mancanegara, terutama turis yang ingin menyaksikan keindahan alam-alam tropis Indonesia yang banyak tersebar di seluruh wilayah negeri ini.

Distribusi penjualan tiket PELNI pada 2012 masih didominasi oleh sekitar 400 agen penjualan tiket yang berhasil memasarkan 2.932.628 tiket atau sekitar 58 persen dari total tiket yang dijual tahun itu. Jumlah ini meningkat sedikit saja dari tahun sebelumnya yang berhasil menjual 2.816.684 tiket. Pada 2012, penjualan tiket di kantor cabang mengambil porsi 41 persen atau menjual sebanyak 2.079.174 tiket. Total sepanjang 2012, PELNI menjual sebanyak 5.011.955 tiket penumpang atau naik 424.884 tiket dari tahun 2011.

RENCANA DI TAHUN 2013

Setelah menambah *channel* distribusi penjualan tiket melalui Pos Indonesia, di tahun yang akan datang Perusahaan akan berusaha untuk menambah lagi kemudahan penumpang kapal PELNI untuk bisa memperoleh tiket di minimarket, website resmi PELNI maupun kerjasama dengan layanan perbankan.

Perusahaan akan menambah paket berlayar yang baru, menambah 4.000 titik penjualan tiket di agen Pos Indonesia, serta kerjasama baru untuk *channel* distribusi dengan Indomaret dan Pegadaian, menambah counter penjualan tiket di area pelabuhan untuk Cabang Kelas B dan C. Kerjasama dengan organisasi masyarakat dan kepemudaan, komunitas dan organisasi profesi, lembaga keagamaan, sekolah umum maupun kejuruan, kampus, dan lembaga pariwisata. Meningkatkan promosi melalui talkshow di media massa elektronik, iklan di televisi, media cetak, dan media luar ruang.

In 2012, the company saw the need to intensify Marketing Communication Strategy in improving the attention of the Indonesian society in this Millennium era which tends to be more familiar with mode of air transport rather than sea transport. As an archipelago nation flanked by two oceans, the society in this nation should be more familiar with using sea transport, for daily usage or business activities. In the future the company will try to seize the attention of local tourists as well as international, especially tourists who want to see the beauty of tropical nature of Indonesia spread all over the country.

PELNI's ticket sales distribution in 2012 still dominated by around 400 ticket sales agent who successfully market 2,932,628 tickets or around 58 percent from the total ticket sold on that year. The number increased slightly from the previous year where 2,816,684 tickets sold successfully. In 2012, ticket sales at branch offices took a portion of 41 percent or sold as much as 2,079,174 tickets. Throughout 2012, PELNI sold as much as 5,011,955 passenger tickets or an increase of 423,884 tickets compared to 2011.

PLANS IN THE YEAR 2013

After increasing distribution channel for ticket sales through Pos Indonesia, in the next coming year the company will also make an effort to increase conveniences for the passengers of PELNI ships to be able to obtain tickets at mini markets, PELNI's official website, as well as cooperation with banking services.

The company will add new sailing packages, adding 4000 ticket sales location at Pos Indonesia Agencies, as well as new cooperation for distribution channel with Indomaret and Pegadaian, add ticket sales counter in port area for Class B and C Branch. Cooperation with public and youth organization, professional organization and community, religious institutions, public schools as well as vocational schools, colleges, and tourism institutions. Increase promotion through talk shows in electronic mass media, advertisement on television, print media, and outdoor media.



Rumah Sakit PELNI PELNI Hospital

Rumah Sakit PELNI "Petamburan" merupakan anak perusahaan PT PELNI (Persero) yang didirikan pada tanggal 21 April 1918. Dengan dikeluarkannya surat izin pemisahan dari Menteri Negara BUMN No S-743/MBU/2007 tanggal 31 Oktober 2007, dan ditandatanganinya Akte Pendirian PT Rumah Sakit PELNI, maka status Rumah Sakit berubah dari usaha sampingan menjadi Anak Perusahaan PT PELNI (Persero).

"PETAMBURAN" PELNI Hospital is a subsidiary of PT PELNI which was established on the 21st of April 1918, then followed with the appointment of the Board of Directors and Board of Commissioners in accordance to the Decree No. 118/HKO.01/XI/2007 on the 9th of November 2007. With the issuance of separation permit from the Minister of State-Owned Enterprises No. S-743/MBU/2007 on the 31st of October 2007, and the signing of the Statute of PT Rumah Sakit PELNI, therefore the status of the Hospital changed from side business becomes subsidiary of PT PELNI.

Susunan Organisasi PT Rumah Sakit PELNI PT PELNI Hospital Organizational Structure

Dewan Komisaris | Board of Commissioners

Komisaris Utama President Commissioner	Agus Sumitro, SE, MM
Anggota Komisaris Member of the Board of Commissioners	Drs. Asep Suparman, DESS Malim Damanik, SE, MM

Direksi | Board of Directors

Direktur Utama President Director	dr. Sri Rachmani, M.Kes., M.H.Kes
Direktur Usaha Director of Business	dr. Rien Yuniantari, Sp.Rad, SH, MM
Direktur Adm dan Keuangan Director of Finance & Administration	Eko Juni Purwandari, SE.Ak., MM

Persentase Kepemilikan Saham Percentase Kepemilikan Saham Shareholder Percentage

Pemilik Saham Shareholder	Persentase Percentage
PT PELNI (Persero)	99,96 %
YKPP	0,04%

Rumah sakit PELNI memberikan pelayanan dan pendidikan kesehatan yang melayani pelanggan dan masyarakat luas. Dengan kapasitas tempat tidur sejumlah 331 dan dilengkapi dengan sarana dan prasarana penunjang serta sumber daya manusia yang handal dan profesional, antara lain tenaga dokter spesialis, subspecialis serta profesional lain yang terlatih.

Tujuan dari Perusahaan adalah untuk melaksanakan dan menunjang kebijakan dan Program Pemerintah di bidang kesehatan dengan menyelenggarakan usaha jasa pelayanan kesehatan. Pada bulan Juli 2012 sebagai bentuk upaya meningkatkan mutu pelayanan kesehatan yang akan dipersembahkan kepada masyarakat, Rumah Sakit PELNI sudah mulai mempersiapkan diri untuk menjalankan akreditasi baru 2012 sesuai Keputusan Direktur Jendral Bina Upaya Kesehatan Nomor 02.04/1/2790/11 tentang Standar Akreditasi Rumah Sakit, ditandai dengan dikeluarkannya Surat Perintah Direksi Nomor 27/SDM.02/VII/2012 tanggal 16 Juli 2012 tentang Tim Akreditasi PT. Rumah Sakit PELNI.

VISI DAN MISI | VISION AND MISSION

VISI

Menjadi Perusahaan terkemuka di bidang kesehatan dan sebagai rujukan pelayanan kesehatan secara Nasional

MISI

- Mengelola dan menyelenggarakan pelayanan di bidang kesehatan yang paripurna secara tepat, cepat, aman dan nyaman;
- Menciptakan loyalitas pelanggan dengan sumber daya manusia yang profesional dan berbudaya kerja prima;
- Memberikan kontribusi pendapatan bagi Perusahaan Induk dan Pemerintah/Negara.

VISION

To become a leading company in the field of healthcare and as the reference of National healthcare services

MISSION

- Managing and conducting services in the healthcare field, in a precise, fast, safe, and comfortable manner;
- To create customer loyalties with professional human resources and excellent working culture;
- To provide revenue contribution for the Holding Company and the Government.

PELNI Hospital provide healthcare services and education that served customers and general public. With a capacity of 331 beds, and equipped with supporting facilities and infrastructure implemented by professional and reliable human resources, among others are Specialist and Subspecialist Physicians, as well as other well trained professional.

The objective of the company is to implement and support policies and programs of the Government in the field of healthcare and to organize healthcare services business. On July 2012 as an effort to improve the quality healthcare services which will be presented to the public, PELNI Hospital has already started to prepare to run the new 2012 accreditation in accordance to the Decree of Bina Upaya Kesehatan Directorate General No. 02.04/1/2890/11 regarding the Hospital Accreditation Standard, signed with the issuance of Letter of Instruction of the Board of Directors No. 27/SDM.02/VII/2012 on the 16th of July 2012 regarding PT PELNI Hospital Accreditation Team.



Pelita Indonesia Djaya

Pelita Indonesia Djaya

Pelita Indonesia Djaya Corporation atau disingkat PIDC didirikan pada tahun 1969 berdasarkan Akta Notaris Djojo Muljadi, SH No. 53 tanggal 29 September 1969 dan Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 1969. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 16 tanggal 9 Juli 1984 berubah menjadi anak perusahaan PT PELNI (Persero).

Berdasarkan Undang-Undang No. 40 tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, PT PIDC mengubah Anggaran Dasar Perusahaan, nama perusahaan menjadi PT Pelita Indonesia Djaya dengan Akta Notaris Raden Mas Soediarto Soenarto, SH, SpN. Nomor: 7 tanggal 10 Juni 2009 dan Persetujuan Menkumham Nomor AHU-43800. AH. 01.02. Tahun 2009 tanggal 04 Desember 2009.

Pelita Indonesia Djaya Corporation or PIDC for short was established in 1969 based on Notary Act Djojo Muljadi, SH No. 53 on 29th of September 1969 and Government Regulation No. 37 Year 1969. Based on Government Regulation No. 16 dated 9th July 1984 transformed into PT PELNI subsidiary.

Based on Act No. 40 of the year 2007 regarding limited liability company, PT PIDC changed the Article of Association, the company name became PT Pelita Indonesia Djaya with Notary Act Raden Mas Soediarto Soenarto, SH, SpN. No. 7 dated 10th June 2009 and Approval from Ministry of Justice No. AHU-43800. AH. 01.02. Year 2009 dated 4th December 2009.

Kegiatan Usaha Utama PIDC Tahun 2012

Main business activities of PIDC in 2012

1. Usaha Pokok

- Jasa PPJK & EDI
- Forwarding/JPT

2. Usaha Sampingan

- Sewa Pergudangan
- Sewa Forklift
- Multimoda Transportasi
- Hotel dan Restoran
- Cleaning Service

1. Principal Businesses

- PPJK & EDI Services
- Forwarding/JPT

2. Side Businesses

- Warehouse lease
- Forklift Rental
- Multimode Transportation
- Hotel and Restaurant
- Cleaning Service

Hasil usaha dari PIDC di akhir tahun 2012 baik usaha pokok maupun usaha sampingan telah mencapai pendapatan total sebesar 10.881 miliar, hal ini terbagi dalam pendapatan usaha pokok 10,431 miliar dan usaha sampingan 379,598 juta. Sedangkan untuk biaya kegiatan usaha pokok sebesar 6,353 miliar dan biaya kegiatan usaha sampingan sebesar 289,385 juta. Dari kegiatan produksi perusahaan tersebut diperoleh laba usaha sebesar 4,168 miliar.

Dengan terus berkembangnya perusahaan, PIDC tetap optimis untuk terus memperoleh keuntungan di tahun 2013 dengan melakukan revitalisasi usaha (melebarkan sayap usaha) di bidang usaha pokok. Usaha Pokok akan bertambah beberapa unit yaitu Usaha Muatan Geladak, Catering, Toko, Restoran Kapal, Pemeliharaan Kapal serta Transportir BBM. Diproyeksikan tahun 2013 PIDC akan memperoleh laba sekitar 98,801 Miliar setelah adanya pelebaran sayap usaha.

Business result of PIDC at the end of 2012, both in principal businesses as well as side businesses has achieved total revenue of 10.881 billions, it is broken down into principal business revenue 10.431 billions, and side business 379.598 millions. Meanwhile the cost for the principal business activities amounted to 6.353 billions, and cost for the side business activities amounted to 289.385 millions. From that production activity the company gains a profit of 4.168 billions.

With the continuous development of the company, PIDC is optimist to continue to gain profit in 2013 by revitalizing the business (expanding the business) in the principal business areas. Principal businesses will grow into several units: Deck Cargo Business, Catering, Shop, Ship Restaurant, Ship Maintenance as well Fuel Transporter. PIDC projected in 2013 to gain a profit of around 98,801 billions after expanding the business.



PT Sarana Bandar Nasional (SBN) PT Sarana Bandar Nasional (SBN)

PT Sarana Bandar Nasional (SBN) merupakan perusahaan penyedia jasa Bongkar/Muat (B/M) dan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) yang didirikan pada tanggal 31 Maret 1986 sebagai tindak lanjut atas Inpres Nomor : 4 tahun 1985 dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM.88/AL-305/PHB-85 tanggal 11 April 1985, dengan Akte Pendirian Nomor : 59 tanggal 31 Maret 1986. Visi SBN adalah menjadi perusahaan logistik (*total logistic company*) yang unggul dan terkemuka di bidang angkutan laut interinsuler. Saat ini SBN memiliki 57 cabang yang tersebar di seluruh Indonesia.

Produk yang dilayani dalam kegiatan Bongkar/Muat antara lain *container*, *general cargo*, *bag cargo*, *palletize cargo*, *semen in bag/jumbo bag*, pupuk curah, curah kering, curah cair, kendaraan dan alat berat atau sejenisnya. Untuk kegiatan EMKL meliputi pengiriman barang *Port to Port*, *Port to Door*, *Door to Port*, dan *Door to Door*.

PT Sarana Bandar Nasional (SBN) is a provider of Loading/Unloading Services (B/M), and Sea Cargo Ship Expedition (EKML) established on the 31st of March 1986 as a follow to the Presidential Instruction No: 4 the year 1985, and Decree of the Minister of Transport No: KM.88/AL-305/PHB-85 on 11th of April 1985, with Establishment Act No. : 59 dated 31st March 1986. The vision of SBN is to become a leading logistic company (*total logistic company*), in the field of inter-island sea transport. Currently SBN has 57 branches spread all over Indonesia.

Product served in the Loading/Unloading activities among others are: containers, general cargo, bag cargo, palletize cargo, cement in bag/jumbo bag, bulk fertilizer, dry bulk, wet bulk, vehicles and other heavy machineries. For EKML activities covers delivery services such as *Port to Port*, *Port to Door*, *Door to Port*, and *Door to Door*.

Seluruh kegiatan ini memberikan kontribusi positif bagi induk perusahaan (PELNI), baik dari sisi finansial maupun operasional. Kerja sama antara PELNI dan SBN dalam pemasaran terpadu muatan kapal sejak 2011 telah memberikan kontribusi penghasilan yang cukup signifikan bagi korporasi.

Hingga akhir 2012, pendapatan usaha SBN mencapai Rp 110,655 miliar atau 105,17 persen dari anggaran dan 112,76 persen dari pendapatan di 2011. Kegiatan bongkar muat memberikan kontribusi terhadap pendapatan paling besar mencapai 66,09 persen atau Rp 69,43 miliar. Sedangkan bisnis EMKL mencapai Rp 35,429 miliar atau 33,91 persen dari total pendapatan. Sedangkan laba setelah pajak mencapai Rp 16,69 miliar atau 121,48 persen dari anggaran dan 126,13 persen dari laba yang dibukukan pada 2011 lalu.

Sementara itu, realisasi investasi pada akhir 2012 sebesar Rp13.248 juta atau 65,32 persen dari anggaran. Investasi tersebut terdiri dari alat penunjang produksi sebesar Rp 9,283 miliar dan sarana penunjang Rp 3,965 miliar. Sejumlah alat penunjang produksi tersebut adalah rekondisi *forklift* berkapasitas 3,5 – 7 ton di Sorong, Timika, dan Nabire serta pengadaan truk untuk cabang Bitung, Semarang, dan Nabire. Selain itu, pembelian 166 unit kontainer, dua unit mobil, lima unit minibus.

All these activities provide positive contribution to the parent company (PELNI), both in terms of financial and operational. Cooperation between PELNI and SBN in integrated marketing cargo ship since 2011 has given quite a significant contribution in revenue for the corporation.

Until the end of 2012, the business revenue of SBN reached Rp.110.655 billions or 105.17 percent of the budget, and 112.76 percent of the revenue in 2011. Loading/Unloading activities contributed the greatest revenue up to 66.09 percent or Rp.69.43 billions. Meanwhile EMKL business reached up to Rp.35.429 billions or 33.91 percent from the total revenue. While profit after tax reached up to Rp.16.69 billions or 121.48 percent of the budget, and 126.14 percent of the profit accounted for in 2011.

Meanwhile the realization of the investment at the end of 2012 amounted to Rp.13.248 millions or 65.32 percent of the budget. The investment consists of supporting equipments for production amounted to Rp.9.283 billions, and supporting facilities Rp.3.965 billions. A number of production supporting equipments are reconditioned forklift with a capacity of 3.5 – 7 tonnes in Sorong, Timika, and Nabire, and procurement of trucks for Bitung Branch, Semarang and Nabire. In addition, the purchase of 166 units of containers, 2 units of cars, and 5 units minibus.

Susunan Organisasi PT SBN Organizational Structure of PT SBN	
Komisaris Utama President Commissioner	Wibisono
Komisaris Commissioner	Panusun P Pakpahan
Komisaris Commissioner	Akhmad Muchlasin Rosyid
Direktur Utama President Director	Sudarsono
Direktur Keuangan Finance Director	Hariyanto

Percentase Kepemilikan Saham Shareholder Percentage	
Pemilik Saham Shareholder	Percentase Percentage
PT PELNI (Persero)	95%
YKPP	5%

Laporan Laba Rugi Perusahaan (dalam rupiah) The company's profit & loss statement (in rupiah)			
Uraian	2012	2011	Breakdown
Pendapatan	110.655.121.891,00	98.133.993.375,00	Revenue
Beban Usaha	90.388.829.044,00	82.211.827.673,00	Expenses
Laba Usaha	20.266.292.847,00	15.922.165.702,00	Business Profits
Laba (Rugi) Bersih	16.698.985.520,00	13.239.858.914,00	Net Profit (Loss)
Aset	108.867.799.086	92.011.448.864	Assets
Liabilitas dan Ekuitas	108.867.799.086	92.011.438.864	Liability and Equity



Hotel Bahtera Cipayung

Hotel Bahtera Cipayung

BAHTERA RESORT & CONVENTION
Jl. Raya Puncak Cipayung No. 256 Bogor
Telp. 0251-8254251, Fax.0251-8256663
Email : hotelbahtera@hotelbahtera-pegni.co.id

Hotel Bahtera Cipayung adalah tempat peristirahatan bagi para karyawan dan keluarga PT PELNI (Persero) khususnya serta instansi-instansi pemerintah dan swasta pada umumnya. Dengan berjalananya waktu, Hotel Bahtera Cipayung tidak hanya untuk peristirahatan semata akan tetapi juga sebagai tempat diadakannya acara-acara seminar, pendidikan dan latihan bagi karyawan-karyawan instansi pemerintahan atau swasta. Hotel Bahtera Cipayung telah mampu memberikan kontribusi positif bagi PT PELNI (Persero) baik finansial maupun kegiatan-kegiatan lainnya dalam hal penyelenggaraan pendidikan, seminar, rapat kerja, dan lain lain.

Menyadari akan semakin beratnya tantangan perusahaan dalam menghadapi waktu mendatang maka koordinasi dan perencanaan yang matang senantiasa dilakukan oleh manajemen PELNI. Oleh sebab itu, pada 28 Desember 2010 dikeluarkan Surat Keputusan Direksi No. 155 / HKO.01 / DIR / XII – 2010. SK ini mengubah status Wisma Bahtera Cipayung menjadi SBU (Strategic Business Unit) dengan nama baru menjadi Hotel Bahtera PT PELNI (Persero). Dalam SK tersebut dicantumkan pula bahwa Hotel Bahtera PT PELNI (Persero)

Hotel Bahtera Cipayung is a place for retreat for the employees and families of PT PELNI, as well as government agencies and private sector in general. As time goes by, Hotel Bahtera Cipayung not only for retreat, but also for seminar events, education and training for employees of government and private agencies. Hotel Bahtera Cipayung has been able to make positive contribution for PT PELNI, both in financial as well as other activities in organizing education, seminars, and work meetings, etc.

Realizing the increase in challenges faced by the company in the future, coordination and careful planning is always carried out by PELNI's management. Therefore on 28th of December 2010 Decree of the Board of Directors No. 155 / HKO.01 / DIR / XII – 2010 was issued. This Decree changes the status of Wisma Bahtera Cipayung becomes SBU (Strategic Business Unit) with a new name becomes Hotel Bahtera PT PELNI. In the Decree was also included that Hotel Bahtera PT PELNI is led by a General Manager.

Teknologi Informasi Information Technology	Pengadaan Procurement	Program Kemitraan dan Bina Lingkungan Partnership and Community Development Program	Tata Kelola Perusahaan Corporate Governance	Direktorat Keuangan Financial Directorate
---	--------------------------	--	--	--

ini dipimpin oleh seorang General Manager. Saat ini, Hotel Bahtera PT PELNI (Persero) telah memiliki 22 orang pegawai organik, 1 orang pegawai kerja waktu tertentu (PKWT), dan 25 orang pegawai harian lepas yang memiliki kualitas dan kompetensi SDM cukup menunjang pelaksanaan dalam penyelesaian tugas dan tanggung jawab pekerjaan.

PRESENTASI KEPEMILIKAN SAHAM

Hotel Bahtera adalah salah satu SBU/Strategic Business Unit yang kepemilikannya 100% dikuasai oleh PT PELNI (Persero).

KETERANGAN TENTANG BIDANG USAHA

- a. Jasa Penyewaan Kamar
- b. Jasa layanan makan dan minum (*food & beverage*)
- c. Jasa layanan konvensi (*meeting and convention services*)
- d. Aneka usaha jasa pelayanan penunjang perhotelan yang dimungkinkan oleh ketentuan peraturan perundungan yang berlaku.

KETERANGAN STATUS OPERASI

Sesuai dengan SK Direksi No.155/HK.O.01/DIR/XII-2010 tanggal 28 Desember 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Bisnis Strategis (Strategic Business Unit/SBU) Hotel Bahtera, bahwa Hotel Bahtera Cipayung adalah salah satu dari SBU/Strategis Business Unit dari PT PELNI (Persero). SBU/Strategic Business Unit adalah unit usaha mandiri di dalam perusahaan yang mengoptimalkan sumber daya perusahaan dalam rangka meningkatkan nilai perusahaan melalui penyediaan layanan jasa tertentu bagi kalangan internal dan eksternal perusahaan.

VISI DAN MISI | VISION AND MISSION

VISI

Menjadi hotel terbaik di kelasnya, sehingga menjadi pilihan utama pelanggan.

MISI

- Mengelola dan mengembangkan fasilitas dan layanan prima hotel yang berorientasi kepada kepuasan pelanggan.
- Sebagai hotel yang memberikan kontribusi pendapatan dan layanan untuk perusahaan serta peningkatan kesejahteraan karyawan.

At the moment Hotel Bahtera PT PELNI has 22 organic employees, 1 PKWT employee, and 25 non-permanent daily employees which have human resources competency and quality sufficient in carrying out and completing duties and responsibilities of the job.

SHAREHOLDER PERCENTAGE

Hotel Bahtera is one of the SBU/Strategic Business Unit owned 100% by PT PELNI.

INFORMATION ABOUT THE LINE OF BUSINESS

- a. Room rental services
- b. Food and Beverage Services
- c. Meeting and Convention Services
- d. Various supporting service businesses for hotels made possible by the rules and regulation in force.

43

OPERATIONAL STATUS INFORMATION

In accordance to the Decree of the Board of Directors No.155/HK.O.01/DIR/XII-2010 on the 28th of December 2010 regarding Hotel Bahtera Organization and Work Procedures of Strategic Business Unit (SBU), states that Hotel Bahtera Cipayung is one of the SBU/Strategic Business Unit of PT PELNI. SBU/Strategic Business Unit is an independent unit within the company which optimized the company's resources to increase the value of the company through providing certain services for the internal and external community of the company.

VISION

Becomes the best hotel in its class, therefore become the top choice of customers.

MISSION

- Managed and develop hotel services and facilities that are oriented for customer's satisfaction.
- As a hotel that contributed to revenue and services to the company as well as increasing the welfare of employees.



SBU P2K SBU P2K

Strategic Business Unit Pelayanan Penumpang Kapal disingkat SBU-P2K Unit Usaha PT PELNI (Persero) yang didirikan pada tanggal 31 Oktober 2012 sesuai SK Direksi No. 121 / HKO.01/DIR/X/2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Bisnis Strategis (Strategic Business Unit / SBU) Pelayanan Penumpang Kapal PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero). SBU-P2K adalah usaha mandiri *strategic* di dalam perusahaan yang mengoptimalkan sumberdaya perusahaan dalam rangka meningkatkan nilai perusahaan melalui penyediaan layanan jasa bagi kalangan internal dan eksternal perusahaan.

Strategic Business Unit Pelayanan Penumpang Kapal or SBU-P2K for short is a business unit of PT PELNI that was established on the 31st of October 2012 in accordance to the Decree of the Board of Directors No. 121/HKO.01/DIR/X/2012 about the Organization and Work Procedures of Strategic Business Unit of Services to Passenger Ship of PT PELNI. SBU-P2K is a strategic independent business within the company that optimizes the company's resources in order to increase the value of the company through providing services for the internal and external community of the company.

VISI DAN MISI | VISION AND MISSION

VISI :

"Meningkatkan kepuasan pelanggan bagi penumpang kapal"

MISI :

- Mengelola usaha jasa pelayanan penumpang kapal dan usaha jasa penunjangnya bagi kalangan internal & eksternal perusahaan sesuai dengan pedoman dan kebijaksanaan yang digariskan oleh direksi;
- Memberikan kontribusi yang optimal untuk *Strategy Map Corporate*;
- Meningkatkan nilai perusahaan yang dibangun melalui kreativitas, inovasi, dan kompetensi sumber daya manusia.

VISION:

"Increase customer satisfaction for passenger ships".

MISSION:

- Manage passenger ship services and its supporting services for the internal and external of the company in accordance to the guideline and policies set by the Board of Directors;
- Providing an optimal contribution for Strategy Map Corporate;
- Increase the value of the company built through creativity, innovation, and competency of human resources.

Bisnis utama SBU-P2K adalah pelayanan penumpang kapal untuk memenuhi kebutuhan dan keinginan penumpang dan awak kapal diatas kapal penumpang PELNI. Kegiatan SBU-P2K antara lain :

- a. Jasa layanan penyediaan makanan (*Catering Service*) bagi penumpang dan awak kapal;
- b. Jasa layanan kebersihan (*Housekeeping Service*) fasilitas umum di kapal, alat apung dan sejenisnya;
- c. Jasa layanan pengelolaan fasilitas komersil properti di kapal (*ship's property commercial management*).

Lingkup usaha SBU-P2K meliputi seluruh Kapal Penumpang milik PELNI dengan didukung oleh 25 (dua puluh lima) unit kapal Penumpang sebagai alat produksi yang beroperasi di pelabuhan besar dan kecil yang tersebar dari Sabang sampai Merauke dengan kantor pusat di Jakarta.

The principal business of SBU-P2K is services to passenger ship by accomodating the need and want of passengers and crew on board PELNI's passenger ships. Activities of SBU-P2K among others are:

- a. Food supplying services (*Catering Service*) for the passenger and the crew of the ship;
- b. Cleaning services (*Housekeeping Service*) public facilities on board the ship, floating equipment and the like;
- c. Commercial property facility management services on board the ship (*ship's property commercial management*).

SBU-P2K business scope covers the entire PELNI's passenger ships supported by 25 (twenty-five) units of passenger ships as the production tool which operate in large and small ports spread all across from Sabang until Merauke with head office in Jakarta.



SBU Keagenan SBU Agencies

Strategic Business Unit (SBU) adalah sebuah unit organisasi yang memiliki cakupan besar dan memiliki dampak jangka panjang bagi suatu perusahaan. Di dalam PT PELNI (Persero) juga terdapat unit SBU yang berfungsi sebagai penyedia jasa pelayanan keagenan. *Principal* (pemilik kapal dalam dan luar negeri) menunjuk *General Agent* (SBU Keagenan PT PELNI Pusat) untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal tersebut. *General Agent* menunjuk *Port Agent/Sub Agent* (SBU Keagenan PT PELNI Cabang) yang melaksanakan tugas-tugas keagenan.

Pada tanggal 28 Desember 2010 telah menjadi hal yang baru bagi Keagenan PELNI sesuai dengan SK Direksi No. 153 / HKO.01 / DIR / XII-2010 status Keagenan PELNI berubah menjadi SBU (Strategic Business Unit) dengan nama baru menjadi SBU Keagenan PELNI dan dijabat oleh seorang General Manager. Perubahan ini diharapkan dapat meningkatkan

Strategic Business Unit (SBU) is an organizational unit that has a large coverage and long term impact for a company. In PT PELNI also exist a SBU unit that has a function as a provider of agency services. Principal (owner of ship within and outside the country) appoints a General Agent (PT PELNI Headquarter SBU Agency) to take care all matters related to the interest of the ship. General Agent appoints Port Agent/Sub Agent (PT PELNI Branch SBU Agency) who will implement the duties of an agency.

On the 28th of December 2010 has become a new thing for the PELNI's Agency in accordance to the Decree of the Board of Directors No.153/HKO.01/DIR/XII-2010 the status of PELNI's Agency changed into SBU (Strategic Business Unit) with the new name becomes SBU PELNI's Agency and headed by a General Manager. This change is hoped

Teknologi Informasi Information Technology	Pengadaan Procurement	Program Kemitraan dan Bina Lingkungan Partnership and Community Development Program	Tata Kelola Perusahaan Corporate Governance	Direktorat Keuangan Financial Directorate
---	--------------------------	--	--	--

kinerja, efektivitas dan efisiensi pengorganisasian kegiatan pengusahaan jasa keagenan kapal di PT PELNI (Persero).

SBU Keagenan memiliki cakupan bidang usaha yang meliputi, keagenan luar negeri yaitu keagenan kapal angkut muatan beku (ikan), keagenan kapal *general cargo* dan keagenan kapal wisata. Keagenan dalam negeri meliputi keagenan kapal angkut muatan beku (ikan) dan keagenan kapal *general cargo*.

Di dalam pelaksanaan kegiatan SBU Keagenan, unit ini memiliki beberapa sasaran diantaranya adalah sasaran jangka pendek yakni menjadi SBU yang dapat mendukung kinerja perusahaan induk dengan memberikan kontribusi optimal dan sasaran jangka panjang menjadi perusahaan keagenan rujukan dari setiap perusahaan pelayaran lokal maupun asing.

SBU Keagenan memiliki prosedur standar operasional keagenan yang digunakan sebagai pedoman jasa keagenan guna memastikan bahwa seluruh persyaratan atau permintaan pelanggan (Principal) dapat direalisasikan sesuai dengan lingkup jasa keagenan. Prosedur ini berlaku di bagian operasional Divisi Keagenan (Pusat maupun Cabang) untuk menindaklanjuti setiap order keagenan kapal yang meliputi :

- Pelayanan sebelum kapal tiba
- Pelayanan selama kapal bersandar di pelabuhan
- Pelayanan setelah kapal berangkat.

to improve performance, effectiveness, and efficiency of the organization activities of the PT PELNI ship agency services.

SBU Agencies has a coverage that covers field of businesses of overseas agencies such as frozen cargo transport ship agency (fishery), general cargo ship agency, and tourism ship agency. Domestic agencies covers frozen cargo transport ship agency (fishery), and general cargo ship agency.

In conducting SBU Agency activities, this unit has several targets among others are short-term target which is to become SBU that is able to support the performance of the parent company by providing optimal contribution and long-term target is to become referal agency company by every local and foreign shipping companies.

SBU Agencies has a standard operating procedure used as a guideline for agency services to ensure all the requirements or request of the customer (Principal) can be realized according to the scope of the Agency Services. This procedure applies in the Agency Operational Division (Both in Headquarter as well Branches) to follow through every order ship agency that covers:

- Services before the ship arrives
- Services during the time the ship is docked at the port
- Services after the ship departs.

VISI DAN MISI | VISION AND MISSION

VISI

Menjadi penyedia jasa pelayanan keagenan kapal yang kompetitif, terpercaya dan dapat diandalkan.

MISI

- Mewujudkan dominasi pasar domestik dalam sektor jasa keagenan kapal,
- Memberikan pelayanan yang cepat, efektif dan efisien serta memberikan kepuasan kepada pelanggan,
- Memenuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku yang terkait dengan kegiatan jasa keagenan kapal,
- Menjadi unit usaha strategis yang dapat mendukung kinerja perusahaan induk dengan memberikan kontribusi optimal bagi pertumbuhan perusahaan yang berkesinambungan,
- Meningkatkan nilai keagenan yang dibangun melalui kreativitas, inovasi dan kompetensi sumber daya manusia.

VISION

Becomes a competitive, trustworthy and reliable provider of ship agency services.

MISSION

- Realization of domestic market domination in the sector of ship agency services,
- Providing fast, effective and efficient services as well as satisfaction for customers,
- Comply with the rules and regulation in force related to ship agency services,
- Become a Strategic Business Unit that can support the performance of the parent company by providing optimal contribution to the continuous growth of the company.
- Increase the value of agency built through creativity, innovation, and human resources competency.



Galangan Surya PT PELNI (Persero) PT PELNI (Persero) Surya Shipyard

Galangan Surya adalah salah satu unit usaha PT PELNI (Persero) yang bergerak dalam bidang jasa pemeliharaan kapal, pengedokan dan reparasi kapal. Selain dimanfaatkan untuk memperbaiki kapal-kapal milik PT PELNI (Persero) sendiri, galangan ini juga melayani jasa perbaikan kapal-kapal perusahaan pihak lain (swasta).

Pengoperasian Galangan PELNI Surya diresmikan pada tanggal 20 Mei 1996. Dengan fasilitas Graving Dock (tempat naik dan turun kapal saat docking) berukuran 80x18x17 meter dan didukung oleh tenaga terampil yang berpengalaman di bidangnya, siap melayani *Running Repair & Docking* kapal berukuran 300-2000 DWT (Dead Weight Ton). Kapal-kapal yang masuk di Galagan Surya terbagi dalam kategori kapal *Passenger* 500 pax, *Ferry*, *Tug Boat*, *Perintis*, *Cargo*, *Supply Vessel*, *Pesiar* dan *Navigasi*.

Surya Shipyard is one of the business unit of PT PELNI in the field of ship maintenance services, docking, and ship repair. In addition to being used to repair PT PELNI's ships, this shipyard also served the repair of other companies (private sector) ships.

The operation of Surya PELNI Shipyard was made official on the 20th of May 1996. With Graving Dock (place for lifting the ship up and down while docking) facility with the size of 80x18x17 meter and supported by skilled personnel experienced in their field, ready to serve Running Repair & Docking for ships with the size of 300-2000 DWT (Dead Weight Ton). The ships that entered Surya Shipyard is divided into several categories, Passenger Ship 500 pax, Ferry, Tug Boat, Pioneer, Cargo, Supply Vessel, Cruise, and Navigation.

Pada tahun 2012 jasa perbaikan kapal perusahaan swasta di galangan mengalami kenaikan. Dari tahun 2011 ke tahun 2012 mengalami kenaikan laba sebesar 110.27 %. Prospek jasa perbaikan kapal di Indonesia memang mempunyai peluang yang sangat besar. Maka dari itu kinerja Galangan Surya di tahun 2013 akan lebih ditingkatkan.

Pada tanggal 23 Oktober 2009 telah terukir sejarah baru bagi Galangan PELNI Surya sesuai SK Direksi No. 145 / HKO.01 / DIR / X – 2009 status Galangan PELNI Surya berubah menjadi SBU (*Strategic Business Unit*) dengan nama baru menjadi Galangan Surya PT PELNI (Persero) dan dipimpin oleh seorang General Manager.

Salah satu kegiatan usaha Galangan Surya adalah jasa pemeliharaan kapal dan usaha dok serta reparasi kapal, yang khususnya dimanfaatkan untuk memperbaiki kapal-kapal milik PT PELNI (Persero) sendiri, dan pada umumnya juga melayani jasa perbaikan kapal-kapal perusahaan pihak lain. Frekuensi pengedokan cukup banyak namun kegiatan yang berlangsung di Galangan Surya sangat tergantung pada pasang surut permukaan air laut. Saat ini kapal milik yang melakukan pengedokan di Galangan Surya PT PELNI (Persero) hanya 3 unit kapal penumpang yaitu tipe pax 500, serta pelaksanaan perbaikan *running repair* sebagian besar dilakukan oleh Galangan Surya.

In the year 2012 there was an increase in private companies ship repair services at the shipyard. From the year 2011 to the year 2012 profit increased as much as 110.27%. The prospect for ship repair services in Indonesia has a very large potential. Therefore the performance of Surya Shipyard in 2013 will be further improved.

Therefore on the 23rd of October 2009, a new history has etched a new history for Surya PELNI Shipyard, according to the Decree of the Board of Directors No.145/HKO.01/DIR/X-2009 the status of PELNI's Surya Shipyard changed into SBU (Strategic Business Unit) with the new name of PT PELNI's Surya Shipyard, and led by a General Manager.

One of the main business activity of Surya Shipyard is ship maintenance and dock business, as well as ship repair, especially used to repair ships belong to PT PELNI itself, and in general also served repairs for other companies. Docking frequency is quite high but activity carried out at Surya Shipyard is very dependent on the tidal sea level. Ship owned currently docked at PT PELNI's Surya Shipyard only 3 units of passenger ships type pax 500, most of the running repair are carried out by Surya Shipyard.





“Keberhasilan di tahun 2012 tidak lepas dari kinerja kami yang terus menjaga *on time performance* dalam setiap operasi armada kapal”

“Success in 2012 was not separated from our performance who continuously maintain on time performance in every fleet operation”

96,15%

On Time Performance
On Time Performance

OPERASIONAL KAPAL

Keinginan perusahaan adalah untuk terus meningkatkan kinerja operasional kapal dalam rangka mencapai *on time performance*. Di tengah persaingan armada lain di Indonesia, ditambah dengan biaya kebutuhan kapal yang fluktuatif, kami tidak henti memberikan performa terbaik kepada penumpang lewat rute dan voyage kapal yang terus kami sempurnakan.

Selain itu lewat program optimalisasi kami tidak hanya mengoptimalkan armada saja, tetapi seluruh aspek mulai dari rute dan jaringan hingga aspek keamanan di atas kapal. Kapal PT PELNI (Persero) telah melayani penumpang ke seluruh Nusantara dengan jumlah 95 pelabuhan singgah di seluruh Indonesia.

ARMADA

Persaingan antar moda yang ada di Indonesia membuat kami harus melakukan inovasi demi mempertahankan konsumen baik penumpang maupun muatan. Tahun 2012, kami memiliki 22 kapal PSO, 3 kapal Non PSO dan 3 kapal perintis PT PELNI (Persero) yang melayani penumpang hingga pelosok negeri. Di tahun inipun kami mencatat adanya peningkatan tren penumpang dan muatan setiap tahunnya, dan ini menjadi peluang bisnis yang kami kembangkan. Tahun 2011 penumpang yang diangkut berjumlah 4,517,141 dan pada tahun 2012 naik menjadi 5,214,134 ada kenaikan 697,173 penumpang. Sama halnya dengan muatan trennya semakin meningkat di tahun 2012 semenjak modifikasi KM. Dobonsolo pada tahun 2011, ada kenaikan tren penumpang dari tahun 2010 183,297 naik drastis di tahun 2011 menjadi 403,968 dan di tahun 2012 menjadi 409,624.

Tahun 2011 PT PELNI (Persero) memodifikasi KM. Dobonsolo menjadi kapal *three in one* yang mengangkut penumpang, barang dan kendaraan. Strategi ini berhasil meraup keuntungan yang membanggakan. Maka dari itu, demi meningkatkan laba dan untuk perluasan bisnis, PT PELNI (Persero) kembali memodifikasi salah satu kapal yaitu KM. Ciremai yang mulai masuk *docking* di bulan Desember 2012 dan rencananya akan selesai penggerjaannya di bulan Juli 2013.

SHIP OPERATIONS

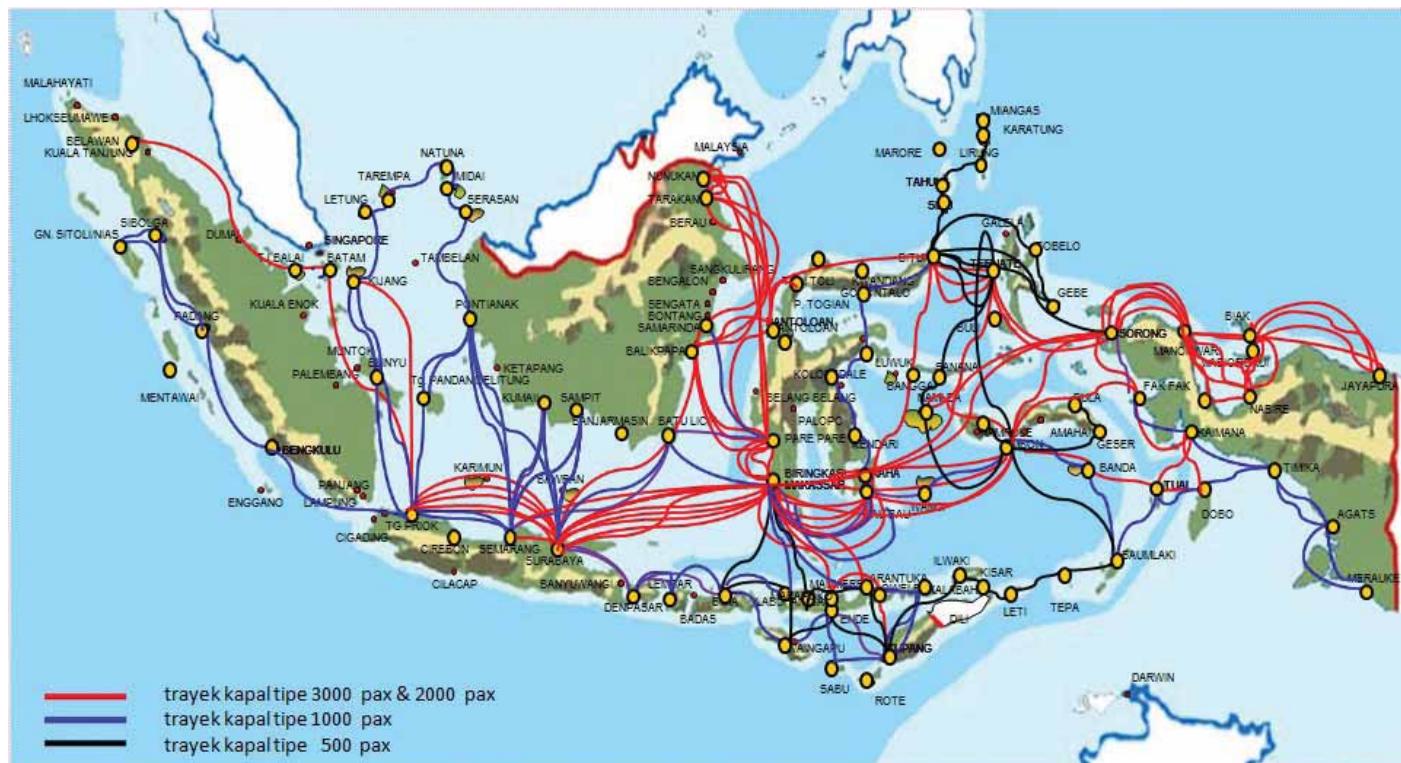
The desire of the company is to keep on increasing ship operation performance in order to achieve on time performance. In the midst of competition among fleets in Indonesia, coupled with cost fluctuation in the ship's needs, we never stop providing the best performance for the passenger through continuously perfected ship's routes and voyages.

In addition, through optimization program, not only we optimized the fleet, but also the entire aspects starting from routes and networks, even the security aspect on board the ships. PT PELNI ships have served passengers all across the nation with the number of 95 transit ports all over Indonesia.

FLEET

Competition between mode of transport in Indonesia, made us continually innovate to maintain customers of passengers as well as cargo. In 2012 we owned 22 PSO ships, 3 Non PSO ships, and 3 Pioneer ships of PT PELNI that served customers all across the nation. This year we also recorded an increase in the trend of passengers and cargo every year, and this has become business opportunity that we are developing. In 2011 the number of passengers transported amounted to 4,517,141 and in 2012 increased up to 5,214,134, and increase of 697,173 passengers. Likewise the trend in cargo also increased in 2012 since the modification of KM. Dobonsolo in the year 2011, an increase in the trend of passengers in 2010 183,297 with a drastic increase in 2011 becomes 403,968, and in 2012 becomes 409,624.

In 2011 PT PELNI modified KM. Dobonsolo became a three in one ship that transported passengers, cargo, and vehicles. This strategy managed to rake in significant profit. Therefore to continue increasing profit, and to expand the business, PT PELNI modified another ship which is KM. Ciremai that went into docking on December 2012, which is planned for completion in the month of July 2013.



RUTE DAN JARINGAN

On time performance merupakan *goal* yang harus dicapai oleh PT PELNI (Persero) tahun 2012 dan untuk mencapai OTP, salah satu yang dilakukan PT PELNI (Persero) adalah *me-rerouting* beberapa rute kapal. Rute yang dirubah yaitu:

- Rute KM. Tidar yang semula menyinggahi Surabaya 2 kali dalam 1 minggu menjadi 1 kali dalam 2 minggu dan menyinggahi Nusa Tenggara Timur.
- Rute KM. Ciremai tidak lagi menyinggahi Pelabuhan Kijang, kapal dari Jayapura hanya sampai dengan pelabuhan Tanjung Priok.
- Rute KM. Bukit Siguntang yang semula menyinggahi Pelabuhan Bau – Bau hanya fluktuatif, mulai tahun 2012 secara tetap, karena potensial ruas dari arah Kalimantan menuju Buton.
- KM. Sinabung tidak menyinggahi Pelabuhan Ambon.
- Rute KM. Tatamailau yang semula melayani 2 rute tahun 2012 menjadi 1 rute, dimana rute yang dilayani adalah rute yang potensial.
- Rute KM. Wilis tidak lagi menyinggahi Pelabuhan Surabaya. Kemudian *homebase* di rubah menjadi di Pelabuhan Makassar.

ROUTES AND NETWORKS

On time performance is a goal that must be achieved by PT PELNI in 2012, and in order to achieve OTP, one of the things that was done by PT PELNI is reroute several ship routes. Routes that has been changed are:

- Route of KM. Tidar that initially transited at Surabaya 2 times in 1 week now becomes 1 time in 2 weeks and transits in Nusa Tenggara Timur.
- Route of KM. Ciremai no longer transited at Kijang Port, ships from Jayapura only reach Tanjung Priok Port.
- Route of KM. Bukit Siguntang that initially transited at Bau-Bau Port just fluctuates permanently in 2012, due to the potential route from Kalimantan to Buton.
- KM. Sinabung no longer transits at Ambon Port.
- Route of KM. Tatamailau that initially served 2 routes in 2012 now becomes 1 route, where the route being served is a potential route.
- Route of KM. Wilis no longer transit at Surabaya Port. Then the homebase is changed become Makassar Port.

Faktor pertimbangan yang dilakukan PT PELNI (Persero) untuk melakukan *re-route* juga didasarkan pada ruas gemuk dan pelabuhan potensial yang dilewati. Perubahan rute yang dilakukan dapat lebih efektif dan efisien terbukti mampu menghemat hampir 50% bahan bakar. Selain itu juga dilakukan *repowering* terhadap kapal yang kecepatannya mulai menurun. Dari hasil faktor pertimbangan tahun 2012 ini PT PELNI (Persero) berhasil mencapai nilai *on time performance* sebesar **96,15%**.

Factors considered by PT PELNI to re-route is also based on potential segment and port that were passed by. Changes in routes is more effective and efficient as proven in the fuel saving of almost 50%. In addition to that repowering was also done to ships that have declined in speed. From the result of 2012 consideration factors PT PELNI has succeeded in achieving value of on time performance as much as 96.15%.

DEVIASI RUTE UNTUK SAIL MOROTAI

Selain merubah rute, PT PELNI (Persero) juga melakukan deviasi trayek untuk Event Nasional Sail Morotai – Maluku Utara dengan menggunakan KM. Tilongkabila yang dijadikan hotel terapung di Sail Morotai. PT PELNI (Persero) membuka jalur baru menuju Morotai dan sesuai dengan penugasan Pemerintah agar KM. Tilongkabila yang digunakan untuk Hotel Terapung menytinggahi Morotai. Hingga saat ini rute ini masih dibuka dan masih dilewati oleh kapal PT PELNI (Persero).

ROUTE DEVIATION FOR SAIL MOROTAI

In addition to changing routes, PT PELNI also deviate routes for the National Event Sail Morotai – North Maluku with the use of KM. Tilongkabila used as a floating hotel in Sail Morotai. PT PELNI opens a new route towards Morotai and in accordance to the assignment by the Government so that KM. Tilongkabila used as a Floating Hotel transit at Morotai. Until now this route is still open and being passed by ships of PT PELNI.

FREKUENSI KAPAL PT PELNI (Persero)

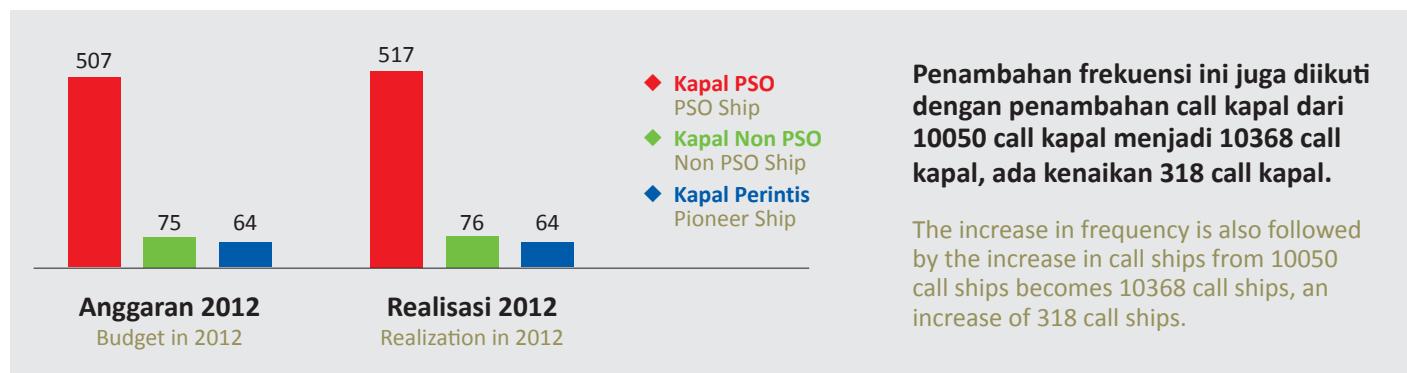
Dalam satu tahun PT PELNI (Persero) telah menentukan frekuensi kapal PT PELNI (Persero) dalam sebuah anggaran frekuensi.

Dari anggaran tersebut ada kenaikan frekuensi lebih kurang sebesar 2% untuk Kapal PSO dan non PSO yang menandakan ada kenaikan minat penumpang yang menggunakan kapal PT PELNI (Persero). Penambahan frekuensi ini juga diikuti dengan penambahan *call* kapal dari 10050 *call* kapal menjadi 10368 *call* kapal, ada kenaikan 318 *call* kapal.

PT PELNI SHIP FREQUENCY

Within one year PT PELNI has determined the frequency of PT PELNI's ships in a budget of frequency.

From that budget there was an increase in frequency around 2% for PSO and Non PSO Ships that marked an increase in the interest of passengers using PT PELNI's ships. The increase in frequency is also followed by the increase in call ships from 10050 call ships becomes 10368 call ships, an increase of 318 call ships.



PENGGUNAAN BAHAN BAKAR

Keberhasilan PT PELNI (Persero) dalam mencapai nilai 96,15% dalam pencapaian OTP tahun ini tidak hanya karena usaha kami untuk merubah rute kapal tetapi juga adanya penghematan bahan bakar yang kami gunakan di tahun 2012. Biaya perkapanan paling tinggi dari total biaya operasional adalah konsumsi bahan bakar minyak yaitu sebesar 58%. Tahun 2012 ada kenaikan penggunaan bahan bakar dikarenakan bertambahnya frekuensi kapal PT PELNI (Persero). Penghematan ini menjadi catatan penting bagi perusahaan kami untuk terus melakukan efisiensi bahan bakar di tahun 2013. Perusahaan kami juga bekerja sama dengan PT. PERTAMINA sehubungan dengan alokasi anggaran BBM subsidi yang ditentukan oleh BPH Migas, sehingga kami dapat terus memantau dan melakukan efisiensi BBM kapal – kapal kami.

KERJASAMA DENGAN PT. PELINDO

54

PT PELNI (Persero) terus memperbaiki pelayanan kepada para penumpang, salah satunya yang kami wujudkan dengan meningkatkan kerja sama dengan PT. PELINDO. Untuk meningkatkan kualitas pelayanan penumpang selama di pelabuhan, yaitu pada saat embarkasi dan debarkasi penumpang di pelabuhan serta meningkatkan fasilitas di ruang tunggu penumpang di pelabuhan.

RENCANA TAHUN 2013

Di tahun depan PT PELNI (Persero) akan memfokuskan penerapan modifikasi kapal *three in one* tidak hanya pada KM. Ciremai, tetapi juga armada lain yang rencananya akan di kaji di tahun 2013. Selain itu, PT. PELNI (Persreo) akan menunggu hasil modifikasi dari KM. Ciremai yang rencananya akan selesai di bulan Juli 2013 dan akan difungsikan kembali di bulan Agustus 2013. Tahun 2013 kami juga akan terus melaksanakan sinergi BUMN dalam usaha untuk mengembangkan operasional perusahaan serta terus mengkaji trayek-trayek potensial di seluruh Indonesia sebagai usaha meningkatkan *on time performance*.

FUEL USAGE

The success of PT PELNI in achieving a score of 96.15% in this year OTP is not only because of our effort to change the ships routes but also because of the savings in fuel used in 2012. The highest shipping cost from the total operational cost is for the consumption in fuel which is 58%. In 2012 there was an increase in the usage of fuel due to the increase in PT PELNI ship frequency. This saving becomes an important record for the company to continue making fuel efficiency in 2013. Our company also cooperate with PT PERTAMINA in relation with budget allocation of subsidized fuel determined by BPH Migas, so we can continue to monitor and carry out fuel efficiency for our ships.

COOPERATION WITH PT PELINDO

PT PELNI continue to improve services to customers, one of which is realized by increasing cooperation with PT PELINDO. To improve the quality of passenger services at Port, during embarkation and disembarkation of passengers at port as well as improving facilities in the passengers' waiting room at port.

PLANS IN 2013

Next year PT PELNI will focus on the implementation ship *three in one* modification, not only on KM. Ciremai, but also on other fleet that is scheduled to be reviewed in 2013. In addition, PT PELNI will wait for the modification result of KM. Ciremai which is scheduled for completion in the month of July 2013 and will be used again on August 2013. In 2013 we will continue to implement synergy with State-Owned Enterprises in the effort to develop the company's operation as well as to continue to review potential routes all across Indonesia as an effort to improve *on time performance*.



PELAYANAN JASA/ SERVICES

"PT PELNI (Persero) terus berusaha menciptakan pelayanan yang ramah dan bersahabat, menghormati pengguna transportasi laut serta mengedepankan layanan jasa"

Sebagai salah satu perusahaan Badan Usaha Milik Negara yang bergerak di bidang perhubungan pelayaran dan berkonsentrasi pada pelayaran penumpang, PT PELNI (Persero) terus berusaha memberikan layanan terbaiknya sebagai bagian dari misi perusahaan, yaitu meningkatkan kontribusi pendapatan bagi negara, karyawan serta berperan di dalam pembangunan lingkungan dan pelayanan kepada masyarakat. Pelayanan terbaik PT PELNI (Persero) selalu ditunjukkan dalam setiap pelayaran yang dilakukan oleh 34 kapal PT PELNI (Persero) yang tersebar ke 95 pelabuhan dan menjangkau kurang lebih 2405 ruas di seluruh Indonesia.

Sebanyak 22 kapal penumpang dari 24 kapal penumpang milik PT PELNI (Persero) mengembangkan misi sebagai kapal PSO yang bertugas melayani masyarakat dan mengantarkan ke setiap pelosok Indonesia. Selama berhari – hari para

SERVICES

"PT PELNI continues to strive to create welcoming and friendly services, respects the user of sea transportation as well as to put forward services"

As one of the State-Owned Enterprises engaged in the field of shipping and concentrating on passenger shipping, PT PELNI continues to provide its best services as part of the company's mission, which is to improve revenue contribution for the state, employees, as well as to be involved in the environmental development and services to the public. The best services of PT PELNI is always shown in every shipping carried out by 34 ships of PT PELNI spread across 95 ports and reach more or less 2405 routes all over Indonesia.

As many as 22 ships out of 24 passenger ships owned by PT PELNI carry the mission as a PSO to serve the public and to transport them to every corner of Indonesia. For days the passengers can enjoy all kind of services provided by PT

penumpang dapat menikmati segala jenis pelayanan yang disediakan oleh PT PELNI (Persero), maka dari itu pelayanan menjadi perhatian utama dari seluruh aspek pelayaran penumpang bagi PT PELNI (Persero).

Setiap kapal PT PELNI (Persero) dilengkapi dengan berbagai fasilitas yang menunjang kenyamanan dan keamanan penumpang di atas kapal. Selama berlayar di atas kapal PT PELNI (Persero) penumpang secara teratur mendapatkan konsumsi tiga kali sehari. Penumpang menikmati fasilitas restorasi dan hiburan yang telah di sediakan perusahaan, seperti *mini theater*, *play station*, dan fasilitas olahraga yang disediakan di atas kapal.

PENINGKATAN MUTU LAYANAN

Selama tahun 2012 perubahan demi perubahan di bidang pelayanan jasa penumpang terus dilaksanakan ke arah yang lebih baik oleh PT PELNI (Persero). Kepuasan pelanggan menjadi prioritas bagi PT PELNI (Persero) untuk terus bisa memberikan pelayanan terbaik di atas kapal. Pelayanan di tahun 2012 semakin bertambah baik seiring dengan peningkatan kebutuhan masyarakat Indonesia akan armada kapal PT PELNI (Persero).

Menjaga kualitas pelayanan di atas kapal menjadi komitmen PT PELNI (Persero) untuk terus memberikan kepuasan bagi pelanggan. Dalam rangka menjaga kualitas pelayanan, perusahaan selalu melakukan pengawasan dengan mitra kerja pelayanan jasa yang dilaksanakan *on the spot* atau secara langsung di semua kapal – kapal penumpang PT PELNI (Persero). Kegiatan telah terlaksana dengan baik. Selain pengawasan mutu pelayanan mitra kerja, perusahaan secara rutin selalu melaksanakan survei atas kinerja layanan mitra kerja kemudian dilakukan evaluasi.

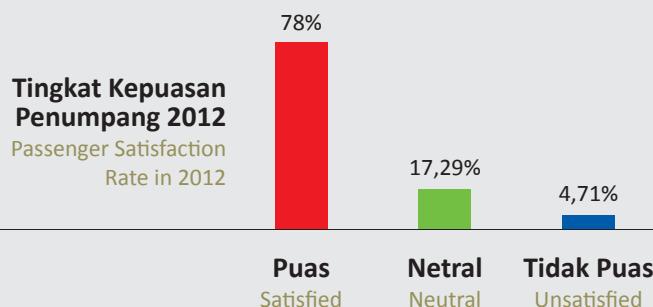
PELNI, which is why service has become the main priority from the entire aspect of passenger shipping for PT PELNI.

Each of PT PELNI's ships is equipped with various facilities to support the comfort and safety of passengers on board the ship. Throughout the duration of the voyage on board of PT PELNI's ship, passengers regularly receive consumption three times a day. Passengers enjoy entertainment and restoration facilities provided by the company, such as mini theater, playstation, and sporting facilities on board the ship.

IMPROVEMENT IN THE QUALITY OF SERVICES

Throughout the year 2012, changes in the field of passenger services is continually improved by PT PELNI. Customer's satisfaction is a priority for PT PELNI to be able to continue to provide the best services on board the ship. Satisfaction in 2012 improved in parallel with the increase in the need of the people of Indonesia for PT PELNI's fleet of ships.

Maintaining the quality of the services on board the ship has become a commitment for PT PELNI to continue to provide satisfaction for customers. In the event to maintain the quality of service, the company always carry out monitoring together with working partners in services conducted on the spot or directly in all PT PELNI passenger ships. Activity has been well implemented. In addition to monitoring the quality of working partners in services, the company routinely carry out surveys regarding the performance of working partners in service which is then evaluated.



Dalam rangka menjaga kualitas pelayanan, perusahaan selalu melakukan pengawasan dengan mitra kerja pelayanan jasa yang dilaksanakan *on the spot* atau secara langsung di semua kapal – kapal penumpang PT PELNI (Persero).

In the event to maintain the quality of service, the company always carry out monitoring together with working partners in services conducted on the spot or directly in all PT PELNI passenger ships.



Survey terhadap mutu tidak hanya pada pelayanan, tetapi juga terhadap harga pasar bahan-bahan makanan di Jabotabek dan cabang-cabang PT PELNI (Persero). Penjaminan mutu terhadap kualitas makanan juga harus terus dijaga, mengingat kebutuhan utama penumpang PT PELNI (Persero) salah satunya adalah makanan yang disajikan. Hasil dari keseluruhan evaluasi terhadap kinerja pelayanan jasa ini nantinya adalah berupa penilaian terhadap sembilan mitra kerja yang telah bekerja sama dengan PT PELNI (Persero) dan akan menjadi pertimbangan untuk perpanjangan kontrak kerjasama berikutnya.

PROGRAM PELAYANAN

Sejalan dengan upaya penataan, perbaikan, dan pengembangan pelayanan jasa di atas kapal, di tahun 2012 PT PELNI (Persero) juga berinovasi dengan membuat beberapa program untuk peningkatan mutu dan layanan jasa di atas kapal.

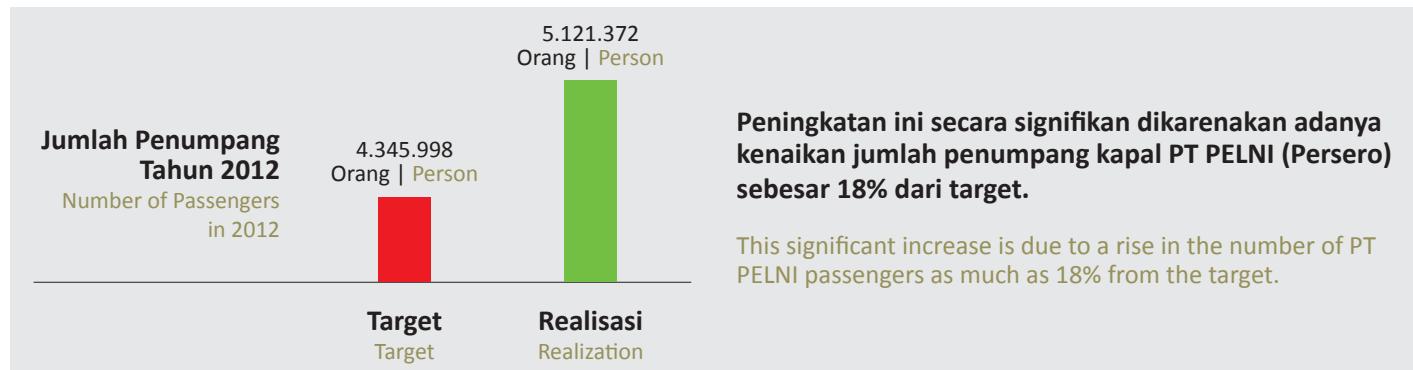
- Penerapan Layanan Makan Penumpang dan ABK dengan sistem Swakelola oleh SBU P2K di 16 Kapal Penumpang. Penerapan layanan makan swakelola di 16 kapal semi outsourcing akan dilaksanakan pada voy. 2/2013.
- Penerapan perhitungan makan penumpang dengan sistem barcode di semua kapal penumpang. Sistem ini akan diuji coba di tahun 2013. Sistem aplikasi DCS/ Barcode ini pengambilan makanan oleh penumpang dapat dihitung secara lebih tepat dapat menghindari duplikasi sehingga akan terjadi efisiensi yang diharapkan dapat meningkatkan mutu makanan para penumpang.
- Pelaksanaan layanan makan dengan sistem Full Restorasi di 2 kapal penumpang. Di tahun 2011 program ini telah dilakukan uji coba di KM. Gunung Dempo dan KM. Labobar, di mana saat itu diuji dengan menurunkan harga tiket penumpang sebesar 9%, tetapi penumpang tidak mendapatkan makanan. Hasil dari uji coba itu sampai dengan tahun 2012 masih dalam evaluasi mendalam sehubungan uji coba tersebut, masih ditemui banyak kendala di lapangan. Bahkan minat penumpang di dua kapal tersebut menurun drastis.

Survey on quality is not only on services, but also on the market price for food supplies in Jabotabek and branches of PT PELNI. The quality of food must always be guaranteed, considering food served is a primary need for the passenger of PT PELNI. The result for the evaluation towards the entire performance of services, will be a consideration for evaluation of working partners in services whether or not to extend the next working contract.

SERVICES PROGRAM

In line with the effort of restructuring, improvement, and development of services on board the ship, in 2012 PT PELNI innovate by creating several programs to improve the quality and services on board the ship.

- Implementation of Passenger and Crew Food Services with a self-managed system by SBU P2K on board 16 Passenger Ships. Implementation of self-managed food services on board 16 semi outsourcing ships will be implemented on voy 2/2013.
- Implementing barcode system to calculate passenger's meal on all passenger ship. This system will be tested in 2013. This DCS/Barcode application system will enable precise calculation of meals taken by passengers to avoid duplication, therefore the efficiency expected can improve the quality of the food for the passengers.
- Implementation of food services with Full Restoration system on 2 passenger ships. In the year 2011 this program has been tested on KM. Gunung Dempo, and KM. Labobar, where at that time was tested by reducing the price of passenger ticket by 9%, without any meals received by the passengers. The result of the test up until 2012 is still under extensive evaluation, many obstacles was found on the field. Even the interest of passengers in both of those two ships has declined drastically.



REALISASI ANGGARAN

Selama satu tahun PT PELNI (Persero) menyiapkan anggaran untuk biaya makan penumpang baik untuk kelas ekonomi maupun kelas lainnya, ditambah dengan biaya air tawar dan biaya kasur. Tahun 2012 terjadi peningkatan biaya penumpang dari RKAP Tahun 2012 yaitu dari Rp. 146,3 Miliar menjadi Rp. 164,4 Miliar. Peningkatan ini secara signifikan dikarenakan adanya kenaikan jumlah penumpang kapal PT PELNI (Persero) sebesar 18% dari target. Kenaikan ini positif mengingat adanya peningkatan minat masyarakat untuk menggunakan armada kapal PT PELNI (Persero) di tahun 2012.

RENCANA TAHUN 2013

Di tahun 2013 PT PELNI (Persero) akan menjalankan dan mengembangkan beberapa program pelayanan yang telah disusun di tahun 2012 ini, sebagai upaya peningkatan kualitas pelayanan di atas kapal. PT PELNI (Persero) secara mandiri akan melaksanakan seluruh kegiatan pelayanan jasa atau swakelola di 16 kapal penumpang. Swakelola ini akan dilaksanakan oleh divisi SBU Pelayanan Penumpang Kapal (SBU P2K). SBU P2K akan menjalankan seluruh kegiatan pelayanan di atas kapal mulai dari anak buah kapal (ABK), konsumsi penumpang, pelaksanaan kamar mandi kelas ekonomi (*cleaning service*) di 16 kapal penumpang, termasuk peningkatan fasilitas hiburan yaitu merenovasi *mini theater*, *play station*, hingga restorasi kapal.

BUDGET REALIZATION

For one year PT PELNI prepares the budget of meal cost for passengers in economy class, added with the cost of fresh water and beds. In 2012 an increase in passenger cost from the 2012 RKAP which was Rp.146.3 billion to Rp164.4 billion. This significant increase is due to a rise in the number of PT PELNI passengers as much as 18% from the target. This increase is positive considering there was an increase in the interest of the public to use PT PELNI's fleet of ships in 2012.

PLANS IN 2013

In 2013 PT PELNI will carry out and implement several service programs compiled in 2012, as an effort to improve the quality of the services on board of PT PELNI's ships. PT PELNI will independently conduct the services activities or self-management on board 16 passenger ships. This self-management will be carried out by a division of SBU Passenger Ship Services (SBU P2K). SBU P2K will carry out the entire activity of services on board the ships starting from the crew (ABK), passenger's consumption, economy class bathroom services (cleaning service) on board 16 passenger ships, including improvement in entertainment facility which is to renovate the mini theater, playstation, even ship restoration.

Usulan Trayek Kapal Penumpang Tahun 2014

Angkutan Laut Penumpang Dalam Negeri untuk PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)

Hasil Rapat Trayek di Hotel Salak, 14-16 September 2013 (Revisi) & Rapat di Kemenhub Tgl 18 Desember 2013

No	Nama Kapal Name of Ship	SK Jaringan Trayek 2013 Route Network In 2013	
		Uraian Breakdown	Jumlah Mile Number of Mile
1	KM. KELUD	Tanjung Priok-Batam-Tg.Balai-Belawan-Tg.Balai-Batam-Tanjung Priok	1.820 Mile
2	KM. TIDAR	Tanjung Priok-Surabaya-Makassar-Bau-Bau-Ambon-Banda-Tual-Dobo-Kaimana-Fak-Fak-Kaimana-Dobo-Tual-Banda-Ambon-Bau-Bau-Makassar-Surabaya-Tanjung Priok	4.538 Mile
3	KM.UMSINI	Surabaya-Makassar-Pare-Pare-Balikpapan-Pantoloan-Toli-Toli-Tarakan-Nunukan-Balikpapan-Pare-Pare-Balikpapan-Nunukan-Tarakan-Toli-Toli-Pantoloan-Balikpapan-Pare-Pare-Makassar-Surabaya	4.166 Mile
4	KM.LAMBELU	Kijang-Tanjung Priok-Surabaya-Makassar-Bau-Bau-Namlea-Ambon-Ternate-Bitung-Ternate-Ambon-Namlea- Bau-Bau-Makassar-Surabaya-Tanjung Priok-Kijang	5.078 Mile
5	KM.SINABUNG	Surabaya-Makassar-Bau Bau-Banggai-Bitung-Ternate-Sorong-Manokwari-Biak-Serui-Jayapura-Serui-Biak-Manokwari-Sorong-Ternate-Bitung-Banggai-Bau-Bau-Makassar-Semarang	5.332 Mile
6	KM.NGGAPULU	Makassar-Bau-Bau-Namlea-Ambon-Fak-Fak-Sorong-Manokwari-Wasior-Nabire-Serui-Jayapura-Biak-Serui-Nabire-Manokwari-Sorong-Fak-Fak-Ambon-Namlea-Bau-Bau-Makassar	4.166 Mile
7	KM.KELIMUTU	Surabaya-Benoa-Bima-Makassar-Bau-bau-Wanci- Ambon-Banda-Saumlaki-Tual-Dobo-Timika-Agats-Merauke-Agats-Timika-Dobo-Tual-Saumlaki-Banda-Ambon-283-Wanci-Bau-bau-Makassar-Bima-Benoa-Surabaya	5.440 Mile
8	KM.LAWIT	Route A : Semarang-Sampit-Semarang-Pontianak-Semarang Route B : Semarang-Pontianak-Surabaya-Pontianak-Tg.Pandan-Tg.Priok-Bengkulu-Padang Gn.Sitoli/Nias-Sibolga-Padang-Bengkulu-Tg.Priok-Semarang	3.908 Mile 1.586 Mile
9	KM.TATAMAILAU	Bitung-Morotai-Sorong-Fak-Fak-Kaimana-Timika-Agats-Merauke-Agats-Timika-Kaimana-Fak-Fak-Sorong-Morotai-Bitung	3.240 Mile
10	KM.SIRIMAU	Kijang-Blinyu-Tanjung Priok-Semarang-Batulicin-Makassar-Larantuka-Kalabahi-Kupang-Larantuka-Makassar-Batulicin-Semarang-Tanjung Priok-Blinyu-Kijang	3.975 Mile
11	KM.AWU	Surabaya-Benoa-Lembar-Bima-Waingapu-Ende-Sabu-Rote-Kupang-Kalabahi-Larantuka-Kupang-Rote-Sabu-Ende-Waingapu-Bima-202-Lembar-Beno-Surabaya-Kumai-Surabaya	3.015 Mile
12	KM.LEUSER	Tanjung Priok-Tanjung Pandan-Pontianak-Semarang-Kumai-Surabaya-Sampit-Surabaya-Kumai-Semarang-Pontianak-Tanjung Pandan-Tanjung Priok	3.482 Mile
13	KM.BINAIYA	Tanjung Priok-Blinyu-Kijang-Letung-Tarempa-Natuna-Midai-Serasan-Pontianak-Surabaya-Pontianak-Serasan-Midai-Natuna-Tarempa-Letung-Kijang-Blinyu-Tanjung Priok	3.542 Mile

Proposed Route of Passenger Ships in 2014

Domestic Passenger Sea Transport for PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)

Meeting Result on Routes at Hotel Salak, 14-16 of September 2013 (Revision) & Meeting at Ministry of Transport on 18th of December 2013

14	KM.BUKITRAYA	Semarang-Kumai-Semarang-Sampit-Surabaya-Batulicin-Pare-Pare-Samarinda-Pare-Pare-Batulicin-Surabaya-Sampit-Semarang	3.542 Mile
15	KM.TI LONGKABILA	Benoa-Lembar-Bima-Labuanbajo-Makassar-Bau-Bau-Raha-Kendari-Kolonedale-Luwuk-Gorontalo-Bitung-Gorontalo-Luwuk-Kolonedale-Kendari-Raha-Bau-Bau-Makassar-Labuanbajo-Bima-Lembar-Benoa	3.066 Mile
16	KM.PANGRANGO	Ambon-Geser-Bula-Geser-Ambon-Namrole- Ambon-Saumlaki-Tepa-Leti-Kisar-Ilwaki-Kupang-Ilwaki -Kisar-Leti -Tepa-Saumlaki-384-Ambon	2.460 Mile
17	KM.SANGIANG	Route A : Bitung-Ulusiau-Tahuna-Lirung-Karatung-Miangas-Karatung-Lirung Tahuna-Ulusiau-Bitung-Gorontalo-Togian-Poso-Togian-Gorontalo-172-Bitung-Ternate-Sanana-Namlea-Ambon-Namlea-Sanana-Ternate-Bitung Route B : Bitung-Ulusiau-Tahuna-Marore-Lirung Karatung-Miangas-Karatung-Lirung-Marore-Tahuna-Ulusiau-Bitung-Tobelo-Buli-Gebe-Ternate-Bitung-Ternate-Sanana-Namlea-Ambon-Namlea-Sanana-Ternate-Bitung	2.534 Mile
18	KM.WILIS	Makassar-Bima-Labuanbajo-Waingapu-Ende Kupang-Ende-Waingapu-Labuanbajo-Bima-Makassar-Selayar-Marapokot-Larantuka-Kupang-Larantuka-Marapokot-Selayar-Makassar	2.387 Mile

No	Nama Kapal Name of Ship	Usulan Trayek Kapal Penumpang Non Pso Non PSO Passenger Ship Route Suggestion	Jumlah Mile Number of Mile
		Uraian Trayek 2013 Route Breakdown 2013	
1	KM.GUNUNG DEMPO	Tg.Priok-Surabaya-Makassar-Ambon-Sorong-Biak-Jayapura-Biak-Sorong-Ambon-Makassar-Surabaya-Tg.Priok	4.880 Mile
2	KM.DOBONSOLO	Tg.Priok-Surabaya-Makassar-Bau-bau-Sorong-Manokwari-Jayapuya-Manokwari-Sorong-Bau-bau-Makassar-Surabaya-Tg.Priok	4.772 Mile
3	KM.EGON	Semarang-Kumai-Semarang-Semarang-Kumai-Semarang-Kumai-Semarang-Banjarmasin-Semarang	2.812 Mile
4	KM.CIREMAI	Tg.Priok-Surabaya-Makassar-Bau-bau-Sorong-Manokwari-Jayapuya-Manokwari-Sorong-Bau-bau-Makassar-Surabaya-Tg.Priok	4.772 Mile
5	KM.BK.SIGUNTANG	Bau-Bau-Makassar-Pares-Balikpapan-Tarakan-Nunukan-Balikpapan-Pares-Makassar-Maumere-Loweleba-Kupang-Loweleba-Maumere-Makassar-Pares-Balikpapan-Tarakan-Nunukan-Balikpapan-Pares-Makassar-Bau-bau	4.830 Mile
6	KM.DOROLONDA	Surabaya-Balikpapan-Pantoloan-Bitung-Ternate-Sorong-Manokwari-Nabire-Serui-Jayapura-Serui-Nabire-Manokwari-Sorong-Ternate-Bitung-Pantoloan-Balikpapan-Surabaya	4.800 Mile
7	KM.LABOBAR	Tanjung Priok-Surabaya-Makassar-Sorong-Manokwari-Nabire-Jayapura-Nabire-Wasior-Manokwari-Sorong-Makassar-Surabaya-Tanjung Priok	5.090 Mile



Risiko merupakan kondisi ketidakpastian atas terjadinya suatu peristiwa dimana terdapat kemungkinan keuntungan atau kerugian ekonomi atau finansial

Risk is a condition of uncertainty for the occurrence of an event where there are possibilities of gain or loss economically or financially

Posisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan menjadikan PT PELNI (Persero) memiliki peran sangat penting untuk menghubungkan pulau-pulau di Indonesia. Kinerja PELNI dalam menyediakan transportasi laut yang layak dan *safety* sangat bergantung pada kesiapan operasional armadanya. Oleh karena itu, manajemen PELNI melakukan program pemeliharaan dan perbaikan kapal secara rutin.

A. DASAR PEMELIHARAAN KAPAL

1) Prinsip Dasar Pemeliharaan Kapal PELNI Berbasis Manajemen Risiko

Prinsip-prinsip dasar yang digunakan dalam penerapan manajemen pemeliharaan kapal PELNI berbasis manajemen risiko, yaitu melalui:

- (1) Pengelolaan potensi risiko
- (2) Penanganan kelaiklautan dan kesiapan operasional kapal
- (3) Pengelolaan kinerja kapal
- (4) Pengelolaan layanan prima pada semua pihak
- (5) Pengelolaan keselamatan, keamanan dan pencegahan pencemaran lingkungan dari kapal.

Dengan menggunakan prinsip-prisip dasar sebagaimana tersebut di atas, maka seluruh armada kapal diharapkan mampu mengelola potensi risiko yang mungkin terjadi, memiliki kelaiklautan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (regulasi), kinerja kapal yang optimal, layanan prima kepada semua pihak serta mampu menjamin keselamatan, keamanan dan pencegahan pencemaran lingkungan dari kapal untuk mewujudkan *Zero Accident* serta tercapainya *On Time Performance*.

2) Pengelolaan Potensi Risiko

Risiko merupakan kondisi ketidakpastian atas terjadinya suatu peristiwa dimana terdapat kemungkinan keuntungan atau kerugian ekonomi atau finansial, kerusakan atau cedera fisik, keterlambatan, sebagai konsekuensi ketidakpastian selama dilaksanakannya pengoperasian kapal. Risiko pengoperasian kapal PELNI menimbulkan konsekuensi fisik maupun finansial yang tidak menguntungkan bagi tercapainya sasaran perusahaan, baik biaya, waktu maupun kinerja

Indonesia's geographical position as an archipelago makes PT PELNI (Persero) has a very important role to connect the islands of Indonesia. PELNI's performance in providing suitable and safe marine transportations really depends on the operational readiness of its fleet. Therefore, PELNI's management conduct ship maintenance and repair on a regular basis.

BASICS OF SHIPS MAINTENANCE

1) Basic principles of PELNI's ships based on Risk Management

Basic principles used in the implementation of PELNI's ships maintenance management based on risk management, are:

- (1) Management of Risk Potential
- (2) Handling ships operational readiness and seaworthiness
- (3) Management of ships performance
- (4) Management of excellent services towards all parties
- (5) Management of safety, security and prevention of environmental pollution from ships.

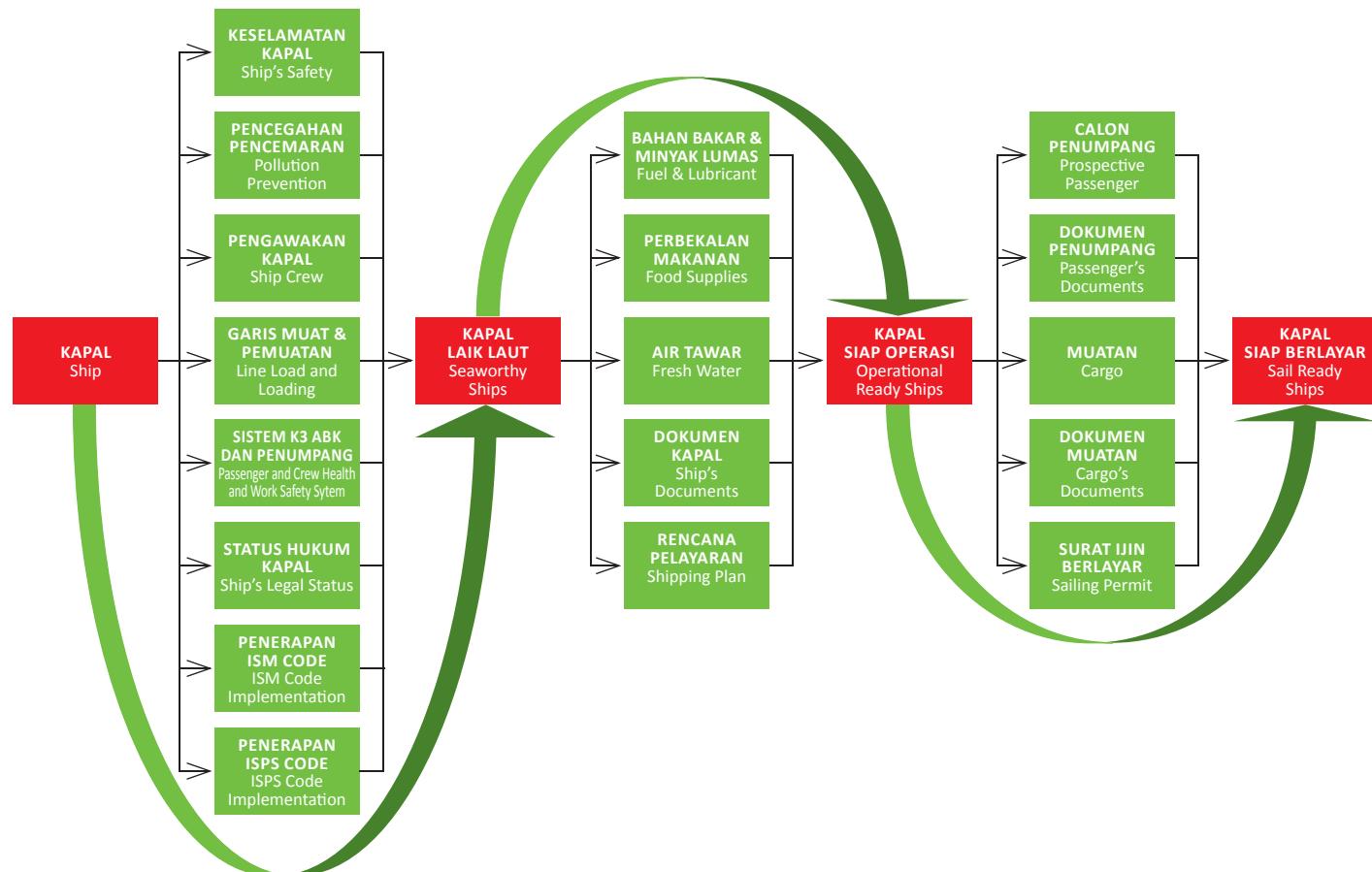
By utilizing basic principles as mentioned above, the entire fleet of ships is expected to manage risk potential that may occur, having seaworthiness according to the regulation in force (regulation), optimal ships performance, excellent services to all parties, as well as being able to guarantee safety, security and prevent environmental pollution from ships to realize Zero Accident and to achieve On Time Performance.

2) Management of Risk Potential

Risk is a condition of uncertainty for the occurrence of an event where there are possibilities of gain or loss economically or financially, damages or physical injuries, delays, as consequences for the uncertainty of ships operations. Operational risks of PELNI ships creates physical as well as financial consequences that are not beneficial for the achievement of the company's targets, in term of cost, time, as well as operational performance, creates loss for the company. Risks cannot be eliminated, and affect

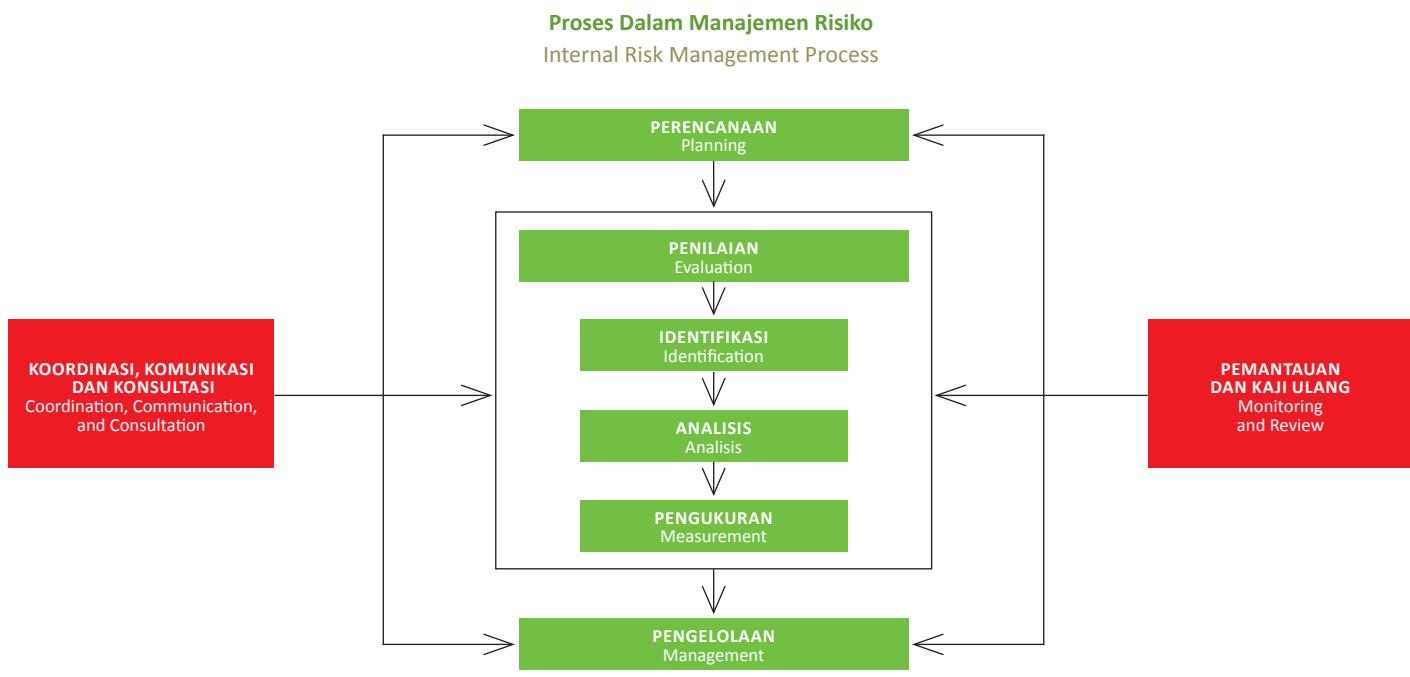
Penyiapan Armada Kapal Laik Laut dan Siap Operasi

Preparation of Seaworthy and Operational Ready Fleet



operasional bahkan merugikan perusahaan. Oleh karena risiko tidak dapat dihilangkan dan mempengaruhi langsung produktivitas, mutu, dan biaya. Untuk memperkecil dampak dari risiko-risiko tersebut manajemen PT PELNI (Persero) menyusun strategi yang dinamakan dengan manajemen risiko yang mengelola kemungkinan resiko yang ada di lingkungan PELNI. Proses manajemen risiko meliputi lima tahap kegiatan, yang dilakukan melalui (1) Koordinasi, komunikasi dan konsultasi, (2) Perencanaan risiko, (3) Penilaian risiko, (4) Pengelolaan risiko, dan (5) Pemantauan dan kaji ulang. Ini semua secara skematis ditunjukkan pada gambar di bawah ini:

directly to productivity, quality, and cost. To minimize the impact of such risks, PT PELNI (Persero) management devised strategies called Risk Management that manage the possibilities of risks within PELNI. Risk management process covers 5 stages of activities, implemented through (1) Coordination, Communication, and Consultation, (2) Risks Planning, (3) Risk Assessment, (4) Risk Management, (5) Monitoring and Review. All this is shown schematically in the figure below:



3) Kelaiklautan Kapal

Kelaiklautan atau kesiapan operasional kapal PELNI ditunjang oleh faktor-faktor sebagai berikut :

- a. Tenaga penggerak utama yang mampu menggerakkan kapal dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya dengan aman.
- b. Pesawat dan perlengkapan kapal yang mampu menjamin keselamatan, keamanan dan pencegahan pencemaran lingkungan dari kapal.
- c. Awak kapal yang memiliki kompetensi dan kesehatan yang baik.

3) Ship's Seaworthiness

PELNI's ships seaworthiness or operational readiness is supported by the following factors:

- a. Main driving force that is capable to move ships from one port to another port safely.
- b. Ship's device and equipments capable to ensure safety, security and prevention of environmental pollutions from ships.
- c. Crew members that have good health and competence.

- d. Sistem pemuatan yang aman dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- e. Sistem embarkasi, debarkasi dan penempatan penumpang yang aman, nyaman dan manusiawi, sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- f. Status hukum kapal yang dibuktikan dengan keberadaan sertifikat dan dokumen di atas kapal, sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

4) Kinerja Kapal

Kinerja kapal merupakan tingkat keberhasilan dalam melaksanakan pengoperasian kapal, pesawat dan perlengkapan kapal, sesuai dengan standar dan operasional prosedur. Kinerja kapal sangat berpengaruh terhadap mutu layanan kepada internal awak kapal, internal perusahaan maupun kepada para pengguna jasa transportasi laut.

Penentuan kinerja kapal ditentukan dengan tingkat keberhasilan dalam :

- a. Pengoperasian atau pelayaran kapal dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya;
- b. Pengoperasian motor induk (*main engine*) sebagai tenaga penggerak utama kapal, yang mampu mencapai kecepatan dinas yang ekonomis;
- c. Pengoperasian motor bantu (*auxiliary engine*) sebagai pembangkit tenaga listrik di atas kapal dalam menunjang pengoperasian pesawat dan perlengkapan kapal lainnya;
- d. Pengoperasian pesawat bantu dan perlengkapan kapal lainnya sebagai sarana pendukung dalam memberikan layanan dalam pengoperasian kapal;
- e. Ketersediaan dan kemudahan dalam mendapatkan ruangan (*space*) yang dibutuhkan oleh pengguna jasa;
- f. Kenyamanan, keamanan dan ketersediaan fasilitas di dalam ruangan (*space*) yang dibutuhkan oleh pengguna jasa;
- g. Menekan tingkat ketidak sesuaian dan ketidak berhasil pengoperasian kapal, pesawat dan perlengkapan kapal seminimal mungkin.

Kinerja kapal merupakan faktor yang sangat dominan dalam memperoleh pendapatan dan keuntungan perusahaan.

- d. Safe loading system and in accordance to the regulation in force
- e. Embarkation, disembarkation system, and passenger place system which are safe, comfortable, and humane, in accordance to the regulation in force.
- f. Ships legal status proven with the existence of valid certificate and documents on board the ship, in accordance to the regulation in force.

4) Ships performance

Ships performance represent the level of success in implementation of ships operation, devices and equipments, in accordance to the standard and operational procedure. Ship's performance highly affect the quality of services to the internal ship's crew, internal of the company, as well as the users of sea transport services.

Ship's performance success rate is determined by:

- a. Operating or sailing of ships from one port to another port;
- b. Operating the main engine as the main driving force of the ships that is capable in achieving economical service speed;
- c. Operating the auxiliary motor (*auxiliary engine*) as power plants on board the ship in supporting the operational of ships devices and equipments;
- d. Operating auxiliary ship's devices and equipments as a supporting facilities in providing services in ships operations;
- e. Availability and ease in acquiring space needed by the users of services;
- f. Comfort, safety, and availability of facilities within the space needed by the users of services;
- g. Suppress the level of discrepancy and failure in operating ships, ship's devices, and equipment to a minimum level.

Ships performance is a dominant factor in earning revenue and profit for the company.

5) Layanan Prima Pada Semua Pihak

Layanan prima merupakan salah satu faktor yang mendukung keberhasilan kegiatan pemeliharaan dan pengoperasian kapal. Layanan prima yang dilaksanakan, meliputi layanan prima antar internal awak kapal, antar internal perusahaan, perusahaan dan instansi lain yang berhubungan dengan kegiatan pemeliharaan kapal berbasis manajemen risiko serta pengguna jasa PELNI.

6) Keselamatan, Keamanan dan Pencegahan Pencemaran lingkungan dari kapal

Dalam pemeliharaan dan pengoperasian kapalnya, PELNI harus memperhatikan faktor keselamatan, keamanan dan pencegahan pencemaran lingkungan dari kapal.

Dalam hal pemeliharaan kapal, antara lain :

- Pada saat melaksanakan pekerjaan pemeliharaan rutin.
- Pada saat melaksanakan pekerjaan *overhaul*, perbaikan, rekondisi, penggantian maupun perubahan pesawat dan perlengkapan kapal.
- Pada saat melaksanakan *floating repair and docking*.
- Pada saat melaksanakan pekerjaan pemeliharaan kapal berbasis manajemen risiko lainnya.

Dalam hal pengoperasian kapal, antara lain:

- Pada saat melaksanakan pekerjaan bongkar muat muatan dan/atau embarkasi dan debarkasi penumpang.
- Pada saat melaksanakan bunker bahan bakar minyak, supply air tawar dan bahan makanan.
- Pada saat melaksanakan pelayaran dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.
- Pada saat operasional kapal untuk tujuan lainnya.

7) Kebijakan Umum Pemeliharaan Kapal Berbasis Manajemen Risiko

Kebijakan umum merupakan kebijakan yang harus diambil dalam melaksanakan pemeliharaan kapal berbasis manajemen risiko, sehingga perusahaan mampu mencapai tujuan dan sasaran yang diinginkan,

5) Excellent services to all parties

Excellent services is one of the factor that supports the success in the ships operational and maintenance activities. Excellent services implemented, covers excellent services between internal crew member, between internal of the company, between the company and other agencies related to the ships maintenance activities based on risk management as well as users of PELNI.

6) Safety, security, and prevention of environmental pollution from ships

In the maintenance and operation of the ships, PELNI must consider the factors of safety, security and prevention of environmental pollutions from ships.

In terms of ship maintenance, among others:

- At the time of carrying out routine maintenance work.
- At the time of carrying out overhaul, repair, recondition, replacement, or changes to the ship's devices and equipments.
- At the time of carrying out floating repair and docking.
- At the time of carrying out ships maintenance activity based on other risk management.

In term of ship operations, among others:

- At the time of carrying out loading or unloading of cargo and/or embarkation and disembarkation of passengers.
- At the time of carrying out bunker of fuel, fresh water supplies, and food ingredients.
- At the time of carrying out sailing from one port to another.
- At the time of operating ships for other purposes

6) General policy for ships maintenance based on Risk Management

General policy is a policy that must be taken in implementing ships maintenance based on risk management, in order for the company to be able to achieve the desired goals and objectives, with a

dengan tingkat kinerja yang diharapkan secara sinergis, efektif dan efisien serta menekan atau menghilangkan potensi risiko seoptimal mungkin.

Kebijakan umum dalam kegiatan pemeliharaan kapal berbasis manajemen risiko adalah sebagai berikut :

- Pemeliharaan kapal berbasis manajemen risiko harus dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh perusahaan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- Dalam melaksanakan kegiatan pemeliharaan kapal berbasis manajemen risiko, harus didukung oleh sumber daya manusia yang memiliki kompetensi, bermoral baik, bertanggung jawab, serta sarana, instrumen kerja dan sistem pengendalian yang efektif dan efisien.
- Dalam melaksanakan pekerjaan pemeliharaan kapal berbasis manajemen risiko , hal-hal yang perlu mendapat perhatian adalah :

- 1) Menekan, memperkecil atau menghilangkan potensi yang mungkin terjadi selama melaksanakan kegiatan pengoperasian, pemeliharaan dan perbaikan kapal.
- 2) Mengutamakan agar kapal tetap laik laut sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- 3) Mempertahankan kinerja kapal, pesawat dan/ atau perlengkapan kapal, sehingga kapal selalu siap untuk dioperasikan.
- 4) Sarana pendukung dalam kegiatan pemeliharaan kapal berbasis manajemen risiko yang berupa kebutuhan barang/jasa, diusahakan agar mudah diperoleh, dengan harga yang wajar dan bersaing, memiliki kualitas dan spesifikasi teknis yang sesuai, dalam jumlah yang cukup dan tidak berlebihan, tepat waktu pada saat dibutuhkan, serta pelaksanaan pengadaannya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- 5) Pekerjaan pemeliharaan kapal berbasis manajemen risiko harus dilaksanakan secara terjadwal, teratur dan berkesinambungan, mulai dari perencanaan, pelaksanaan, penyelesaian dan pengawasan serta pengendaliannya, dengan tujuan agar dapat tercipta iklim kerja yang sehat, tertib dan terkendali.
- 6) Mengutamakan keselamatan, keamanan dan pencegahan pencemaran dari atas kapal.

synergic expected level of performance, efficient and effective as well as able to suppress or eliminate risk potential as optimal as possible.

General policy in ships maintenance activities based on risk management are as follows:

- a. Ship maintenance based on Risk Management must be carried out according to the rules set by the company and regulations in force;
 - b. In carrying out ship maintenance activity based on Risk Management, must be supported by human resources that has competence, good moral, responsible, with the means of effective work instrument and effective and efficient control system;
 - c. In carrying out ship maintenance work based on Risk Management, matters that need attentions are:
- 1) Suppress, minimize, or eliminate potential risk that may occur during operation, maintenance and ship repair activities.
 - 2) Prioritize in order for the ship to stay seaworthy according to the regulation in force.
 - 3) Maintain performance of ship, ship's devices and/ or equipments, to make sure the ships always ready for operation.
 - 4) Supporting facilities in ship maintenance activity based on risk management in form of needs of supplies/services, must be easy to obtain, with a suitable and competitive price, has quality and technical specification, in a sufficient amount and no excess, on time at the time needed, as well procurement implementation in accordance to the regulation in force.
 - 5) Ship maintenance work based on risk management, must be carried out in a scheduled, regular, and continuous, starting from planning, execution, completion, and monitoring as well as control, with an objective to create a healthy, orderly and controlled working environment.
 - 6) Prioritize safety, security, and prevention of pollution from the ships.

B. KONDISI ARMADA KAPAL

Tahun 2012, PELNI mengoperasikan 25 unit kapal penumpang, 3 unit RoRo/passenger, 1 unit HSC, 3 unit kapal perintis dan 4 unit kapal barang.

B. CONDITION OF THE FLEET

In 2012, PELNI operate 25 units of passengers ships, 3 units RoRo/passenger, 1 unit HSC, 3 units of pioneer ships, and 4 units of cargo ships.

Data Armada Kapal PELNI s.d. Akhir Tahun 2012 | Data Armada Kapal PELNI s.d. Akhir Tahun 2012

No	Nama Kapal Name of Ship	Tipe Kapal Type of Ship	Tahun Year	DWT	GRT	Pax	Crew	Jumlah Amount
A Kapal Penumpang Passenger Ships								
1	KM Kerinci	Pax2000	1983	3.400	14.501	1.596	145	1.741
2	KM Umsini	Pax2000	1985	3.434	14.501	1.737	145	1.882
3	KM Kelimutu	Pax1000	1985	1.450	6.022	920	84	1.004
4	KM Lawit	Pax1000	1986	1.450	6.022	920	84	1.004
5	KM Tidar	Pax2000	1988	3.200	14.501	1.904	145	2.049
6	KM Tatamailau	Pax1000	1990	1.400	6.022	969	84	1.053
7	KM Sirimau	Pax1000	1990	1.400	6.022	969	84	1.053
8	KM Awu	Pax1000	1991	1.400	6.022	969	84	1.053
9	KM Ciremai	Pax2000	1992	3.200	14.581	1.933	145	2.078
10	KM Dobonsolo	Pax2000	1992	3.200	14.581	1.933	145	2.078
11	KM Leuser	Pax1000	1993	1.400	6.022	969	84	1.053
12	KM Binaiya	Pax1000	1994	1.400	6.022	969	84	1.053
13	KM Bukit Raya	Pax1000	1994	1.400	6.022	969	84	1.053
14	KM Tilong Kabilia	Pax1000	1994	1.400	6.022	969	84	1.053
15	KM Pangrango	Pax500	1996	400	2.650	490	43	533
16	KM Bukit Siguntang	Pax2000	1996	3.375	14.649	2.003	157	2.160
17	KM Lambelu	Pax2000	1996	3.375	14.649	2.003	157	2.160
18	KM Sinabung	Pax2000	1997	3.375	14.655	1.906	157	2.063
19	KM Kelud	Pax2000	1998	3.375	14.665	1.906	157	2.063
20	KM Sangiang	Pax500	1998	400	2.650	490	43	533
21	KM Wilis	Pax500	1999	400	2.650	490	43	533
22	KM Egon	RoRo	1991	825	4.851	544	34	578
23	KM Ganda Dewata	RoRo	1978	2.766	4.932	470	43	513
24	KFC Jet Liner	HSC	1996	600	4.500	600	17	617
25	KM Dorolonda	Pax2000	2000	3.175	14.610	2.130	155	2.285
26	KM Nggapulu	Pax2000	2001	3.175	14.610	2.170	155	2.325
27	KM Labobar	Pax3000	2004	3.175	14.610	3.084	161	3.245
28	KM Gunung Dempo	Pax2000	2008	4.026	14.030	1.583	141	141
B Kapal Perintis Pioneer Ships								
1	KM Sabuk Nusantara 30	Pax 400	2011	300	1.200	401	38	439
2	KM Sabuk Nusantara 31	Pax 400	2011	300	1.200	401	38	439
3	KM Sabuk Nusantara 32	Pax 400	2011	300	1.200	401	38	439
C Kapal Barang Cargo Ships								
1	KM Caraka Jaya Niaga III-1	Cargo	1986	3.000	3.256	N/A	23	23
2	KM Caraka Jaya Niaga III-4	Cargo	1988	3.000	3.256	N/A	23	23
3	KM Caraka Jaya Niaga III-22	Cargo	1986	3.650	3.256	N/A	23	23
4	KM Caraka Jaya Niaga III-32	Cargo	1993	3.650	3.257	N/A	23	23

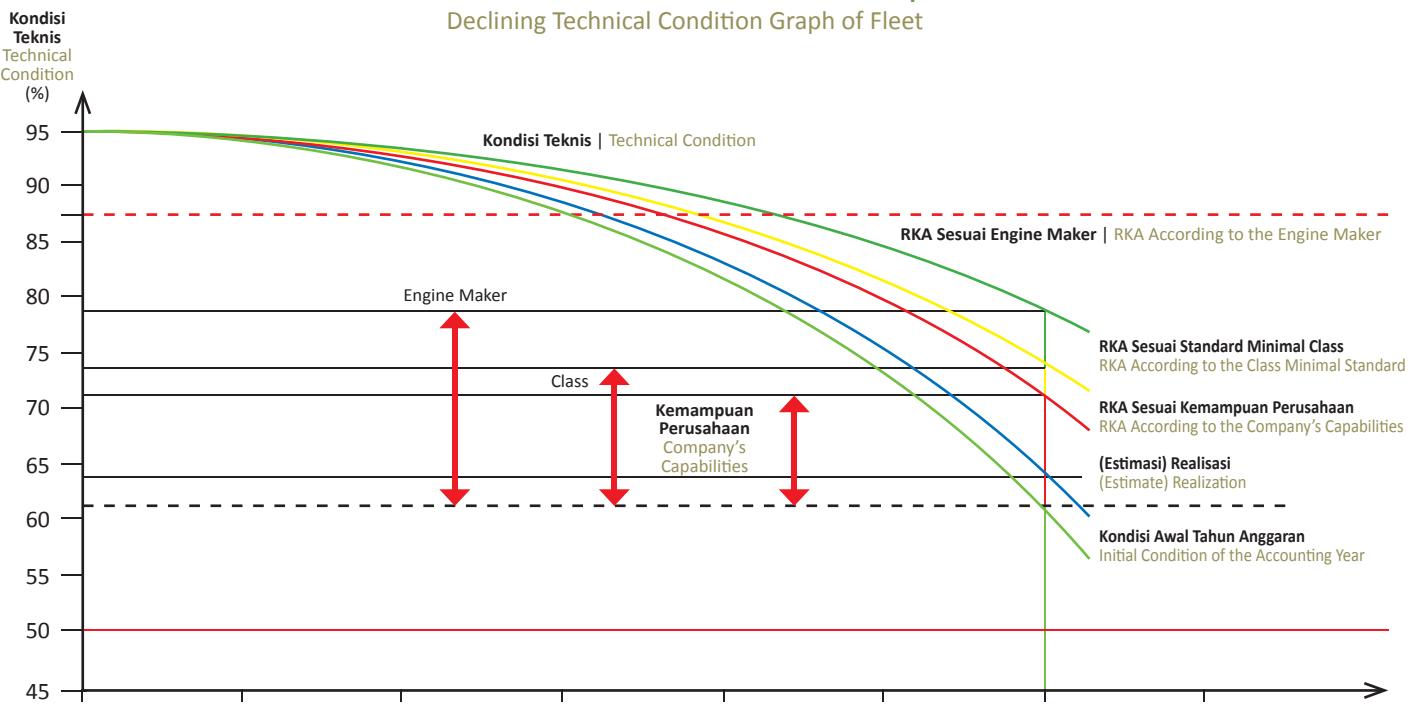
Sampai dengan akhir tahun 2012, armada kapal yang dioperasikan PELNI, hanya 5 unit kapal yang berusia di bawah 10 tahun (termasuk 3 unit kapal perintis), sedangkan 26 unit kapal lainnya terdiri atas 16 unit berusia 10-20 tahun, 5 unit berusia 20-25 tahun dan 5 unit berusia lebih dari 25 tahun.

Dengan semakin bertambahnya usia, timbulnya potensi risiko yang dapat mengganggu kinerja kapal semakin meningkat, sebaliknya tingkat kehandalan kapal semakin menurun. Kondisi ini menuntut penanganan yang optimal, khususnya dalam pelaksanaan pemeliharaan kapal.

Until the end of 2012, fleet of ships operated by PELNI only consist of 5 units of ships aged below 10 years (including 3 units of pioneer ships), meanwhile the other 26 units of ships consist of 16 units aged between 10-20 years, 5 units aged between 20-25 years, and 5 units aged more than 25 years.

With the increase in age, risk potential that can hinder ship's performance will increase as well, the level of reliability declined. This condition demands optimal handling, especially in conducting ship maintenance.

Grafik Penurunan Kondisi Teknis Armada Kapal
Declining Technical Condition Graph of Fleet



1. Program Kerja Pemeliharaan Kapal

Penyusunan program kerja pemeliharaan kapal didasarkan atas skala prioritas pengelolaan potensi risiko yang disesuaikan dengan kemampuan finansial perusahaan yang seefektif dan seefisien mungkin. Rencana kerja dan anggaran perusahaan bidang pemeliharaan kapal pada Direktorat Teknik yang disusun paling lambat 3 (tiga) bulan sebelum dimulainya tahun anggaran baru, meliputi :

1. Ship maintenance work plan

Formulating Ship Maintenance Work Program is based on the scale of priority of risk potential management adjusted with the company's financial capabilities in the most effective and efficient manner possible. Work plan and budget of the company's ship maintenance division on the Engineering Directorate is formulated at least 3 (three) months before the start of the new accounting year, which covers:

- a) Suku cadang
- b) *Floating repair and docking*
- c) *Running repair*
- d) Perlengkapan kapal
- e) Fumigasi
- f) Kompenasi tidak layak huni
- g) Sertifikat kapal, dan
- h) Administrasi kapal.

Skala prioritas pekerjaan pemeliharaan kapal, ditentukan oleh hal-hal sebagai berikut :

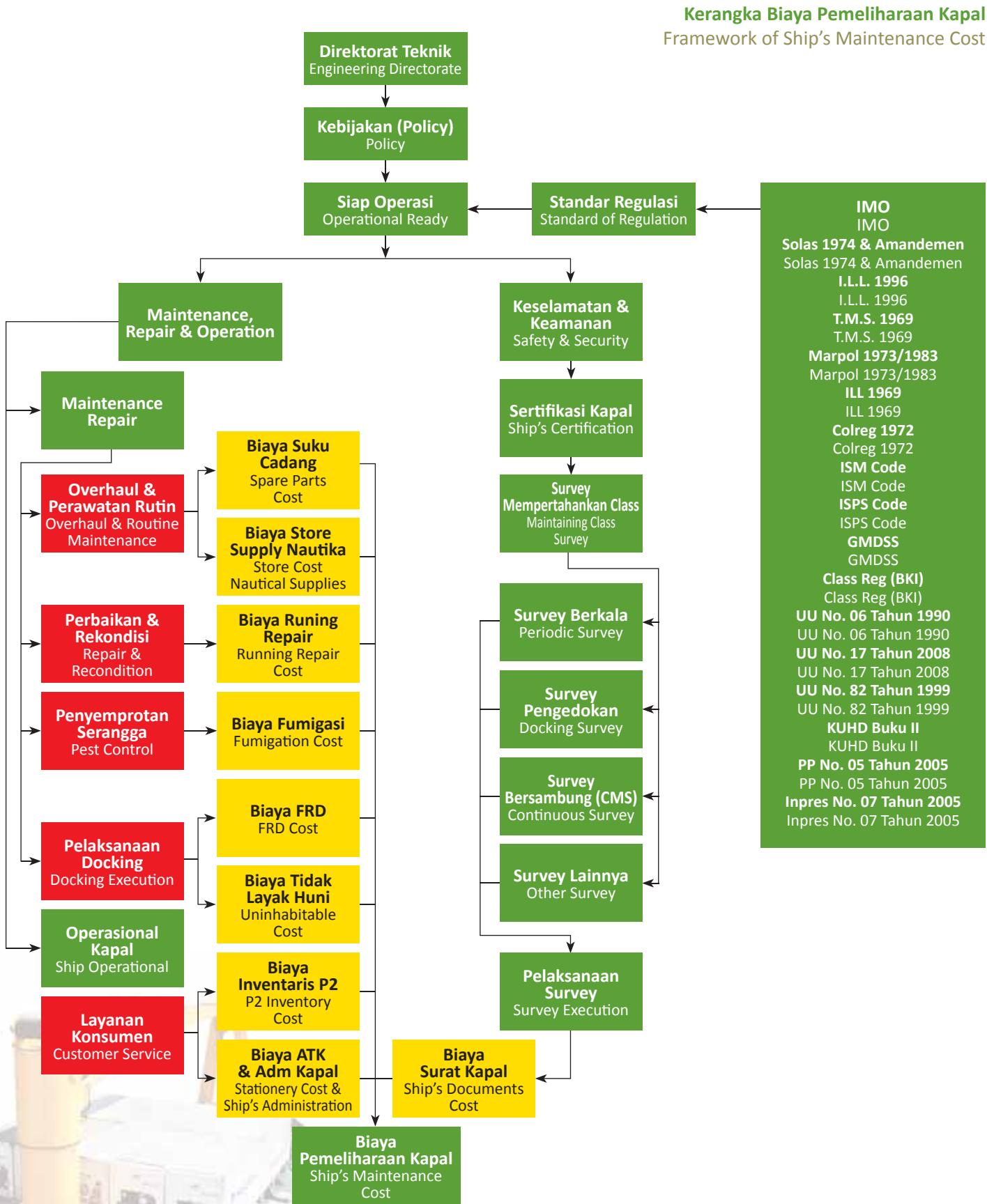
- a. Potensi risiko
- b. Tingkat ketergantungan operasional terhadap kondisi dan kinerja pesawat dan/atau perlengkapan kapal tertentu
- c. Tingkat kerusakan pesawat dan/atau perlengkapan kapal
- d. Rekomendasi class
- e. Penyelesaian program kerja tahun sebelumnya yang belum terlaksana
- f. Ketersediaan atau kemungkinan ketersediaan barang/jasa yang diperlukan dalam melaksanakan pekerjaan pemeliharaan kapal tertentu.

- a) Spare parts
- b) Floating repair and docking
- c) Running repair
- d) Ship's equipments
- e) Fumigation
- f) Uninhabitable compensation
- g) Ship certificate and
- h) Ship administration

Scale of priority of ship maintenance work, is determined as follows:

- a. Risk Potential
- b. Level of operational dependency towards conditions and performance of devices and/or certain ship's equipments.
- c. Level of damage to the devices and/or ship's equipments.
- d. Class recommendation
- e. Completion of work program from the previous year that has not been done
- f. Availability or the possibility of availability of goods/services needed in conducting certain ship maintenance work.





a. Program Kerja Pemeliharaan Kapal Tahun 2012

Program kerja pemeliharaan dan perbaikan kapal tahun anggaran 2012 disusun berdasarkan skala prioritas untuk memperkecil timbulnya potensi risiko yang dapat menyebabkan gangguan pada pengoperasian kapal.

Dalam RKAP 2012 PT PELNI (Persero) merencanakan program perbaiki pesawat/perlengkapan kapal yang mengalami kerusakan atau penurunan kinerja sehingga mampu dioperasikan lebih optimal. Selain pekerjaan perbaikan kerusakan pada pesawat/ perlengkapan yang terpasang di atas kapal, PELNI juga melakukan pemeliharaan rutin (*overhaul*) pada pesawat/ perlengkapan kapal sesuai rekomendasi *engine maker* (jam kerja atau *running hour*) dan rekomendasi *class* (*continuous machinery survey* atau CMS).

Pekerjaan pemeliharaan rutin (*overhaul*) pada motor induk (*main engine*) dilaksanakan apabila segment tersebut telah melewati jam kerja maksimal. Pada motor induk, bagian-bagian yang memerlukan pemeliharaan rutin meliputi (1) *cylinder head with cover*, (2) *piston and connecting rod*, (3) *cylinder block with liner*, (4) *crankpin bearing and journal*, (5) *main bearing and journal*, (6) *fuel injection pump*, (7) *camshaft timing gear and reduction gear*, (8) *air intercooler*, (9) *tie rods*, (10) *holding down bolts and choks*, (11) *turning gear*, (12) *crankcase doors and relief devices*, (13) *crankshaft*, (14) *monitoring instrument*, (15) *engine control equipment* dan (16) *governor*. Beberapa bagian motor induk membutuhkan penggantian pada saat pemeliharaan dilaksanakan, seperti *set gasket of cylinder head* dan sejenisnya dan lainnya harus diganti apabila hasil pengukuran sudah di atas ambang batas yang diijinkan.

PT PELNI (Persero) juga wajib melaksanakan *overhaul* baik pada motor induk (*main engine*), motor bantu (*auxiliary engine*) maupun pada pesawat bantu lainnya. Untuk pekerjaan *overhaul* pesawat/ perlengkapan kapal dibutuhkan beberapa suku cadang apabila membutuhkan penggantian. Untuk menyiasati besarnya biaya pemeliharaan motor induk yang telah melewati jam kerja maksimal harus diganti baru sesuai rekomendasi *engine maker*, *make big part* (misalnya *cylinder head*, *piston*, *cylinder*

a. Ship Maintenance Work Program in 2012

Work program of ship repair and maintenance in the accounting year 2012 compiled based on scale of priority to minimize the potential of risk that could cause malfunction in the ship's operation.

In PT PELNI's 2012 RKAP plan a program to fix devices/ships equipments suffering from damages or decline in performance to get back to optimal operations. In addition to repair work on damages to devices/equipments installed on board the ships, PELNI also conduct routine maintenance (*overhaul*) to devices/ship equipments according to the recommended engine maker (work hour or running hour) and class recommendation (*continuous machinery survey* or cms).

Routine maintenance work (*overhaul*) to the main engine is carried out if that segment has passed maximum work hour. On the main engine, parts that need routine maintenance covers (1) cylinder head with cover, (2) piston and connecting rod, (3) cylinder block with liner, (4) crankpin bearing and journal, (5) main bearing and journal, (6) fuel injection pump, (7) camshaft timing gear and reduction gear, (8) air intercooler, (9) tie rods, (10) holding down bolts and choks, (11) turning gear, (12) crankcase doors and relief devices, (13) crankshaft, (14) monitoring instrument, (15) engine control equipment dan (16) governor. Several parts of the main engine need replacement during maintenance, like set of gasket of cylinder head and the like, and others must be replaced if the measurement result are above the permitted threshold.

PT PELNI also required to carry out overhaul both on the main engine, and auxiliary engine, including other supporting devices. For overhaul work on devices/ship's equipments several spare part may need replacements. To get around the high cost of main engine maintenance that has passed maximum working hour, must be replaced with a new one in accordance to the recommendation of engine maker, make big part (for example cylinder head, piston, cylinder liner, turbocharger) that is

liner, turbocharger) yang masih dalam batas toleransi dilakukan modifikasi (rekondisi) sehingga dapat digunakan kembali dengan tetap memperhatikan aspek keamanan dan keselamatan kapal. Dengan demikian, anggaran yang dibutuhkan dapat ditekan seminimal mungkin, tanpa mengganggu kegiatan operasional kapal.

Keberhasilan program kerja pemeliharaan kapal, dianalisis berdasarkan kemungkinan dan konsekuensi potensi risiko yang mungkin terjadi, sehingga dampak risiko yang timbul dapat diminimalkan dan tidak berpengaruh terhadap kegiatan operasional kapal.

b. Rencana Pekerjaan Pemeliharaan Kapal Tahun 2012

Rencana pekerjaan pemeliharaan dan perbaikan kapal yang harus dilaksanakan tahun 2012 sebanyak 40.516 item pekerjaan, antara lain pengadaan baru suku cadang di atas kapal, pekerjaan perbaikan (*running repair*), perlengkapan kapal, fumigasi, kompensasi tidak layak huni, sertifikasi kapal, administrasi kapal serta pekerjaan pengedokan (*floating repair and docking*) untuk 28 unit kapal PELNI.

Berdasarkan rencana kerja dan anggaran pemeliharaan kapal tahun 2012, pekerjaan pemeliharaan perbaikan kapal dilaksanakan sesuai dengan tingkat kepentingan dan skala prioritas, dengan mengutamakan keselamatan, keamanan dan kenyamanan di atas kapal serta menekan potensi risiko kapal sehingga mencapai *zero accident*.

Tidak hanya melakukan pemeliharaan & perbaikan kapal, tahun 2012 PT PELNI (Persero) melakukan modifikasi terhadap Kapal Motor (KM) Ciremai menjadi kapal "*three in one*" dari kapal yang hanya mengangkut penumpang menjadi bisa mengangkut peti kemas dan kendaraan. Modifikasi KM Ciremai nantinya menghasilkan kapasitas 60 *Twenty-feet Equivalent Units* (TEUs), atau dapat diisi dengan 100 kendaraan dan 1.500 Penumpang. KM. Ciremai ditargetkan dapat beroperasi kembali pada Juli 2013. Usai dimodifikasi di Sembawang, Singapore, rencananya konsumsi Bahan Bakar Minyak (BBM) KM. Ciremai akan dialihkan dari solar ke GAS.

still within the limit of tolerance can be modified (recondition) therefore can be re-used by still paying attention to the safety and security aspect of the ship. Therefore the budget needed can be suppressed to a minimum level without hindering the activity of ship operation.

The success of ship maintenance work program, is analyzed based on the possibility and consequences of risk potential that might happen, therefore the risk that may occur can be minimized and does not affect to the ship operational activity.

b. Work Plan of Ship Maintenance in 2012

Ship maintenance and repair work plan that must be carried out in 2012 amounted to 40,516 items of work, among others are new procurement for spare parts on board the ship, repair work (*running repair*), ship equipments, fumigation, uninhabitable compensation, ship certificate, ship administration, as well as dock work (*floating repair and docking*) for 28 units of PELNI's ships.

Based on work plan and budget of ship maintenance in 2012, ship maintenance and repair work is conducted according to the scale of priority, by prioritizing safety, security, and comfort on board the ship as well as suppressing risk potential to achieve zero accident.

Not only conducting ship maintenance and repair, in 2012 PT PELNI modified KM. Ciremai becomes three in one ship, from a ship that only transport passenger becomes capable to transport container and vehicles. Modification of KM. Ciremai will result in a 60 Twenty-feet Equivalent Units (TEUs) capacity, or can be filled with 100 vehicles and 1500 passengers. KM. Ciremai is targeted to be back on operation on June 2013. After completion of the modification at Sembawang, Singapore, the plan is the oil fuel consumption of KM. Ciremai will be switched from diesel to gas.

2. Realisasi Program Kerja dan Anggaran Biaya Pemeliharaan Kapal Tahun 2012

a. Realisasi Program Kerja Pemeliharaan Kapal Tahun 2012

Kondisi beberapa pesawat kapal PELNI tahun 2012 dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

2. Ship Maintenance Work Program and Budget Realization in 2012

a. Ship Maintenance Work Plan Realization in 2012

The condition of several PELNI's ships devices in 2012 can be seen on the table below:

Kondisi Beberapa Pesawat Kapal Akhir Tahun 2012
Condition of Several Ship's Devices at the end of 2012

No	Nama Kapal Name of Ship	ME				AE				Air Compressor				AC Compressor				Crane				PS		SB					
		PS		SB		1		2		3		4		1		2		3		1		2		3		PS		SB	
		2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013		
1	KM Kerinci	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OFF	OK	OK	OK	OK	NOK	NOK	NOK	NOK									
2	KM Umsini	OK	OK	OK	OK	OFF	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OFF	OK	OK							
3	KM Kelimutu	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OFF	OK	OFF	OK	NOK	OK	NOK	OK										
4	KM Lawit	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OFF	OK	OK	OK	NOK	OK	NOK	OK										
5	KM Tidar	OK	OFF	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OFF	OK	OK														
6	KM Tatamailau	OK	OFF	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OFF	OK	OFF	OK	OFF	OK	OK	NOK	OK	NOK								
7	KM Sirimau	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OFF	OK	OK	OK	OK	OFF	OK	OK	OK	NOK	OK	NOK									
8	KM Awu	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OFF	OK																	
9	KM Ciremai	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OFF	OK	OK															
10	KM Dobonsolo	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OFF	OK	OFF	OK	OK	OK	OK	OK	OK									
11	KM Leuser	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OFF	OK	OFF	OK	OFF	OK	OK	OK	NOK	OK	NOK	OK									
12	KM Binaiya	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK									
13	KM Bukit Raya	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK									
14	KM Tilong Kabilia	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK									
15	KM Pangrango	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OFF	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OFF	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
16	KM Bukit Siguntang	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OFF	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OFF	OK									
17	KM Lambelu	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK									
18	KM Sinabung	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK									
19	KM Kelud	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK									
20	KM Sangiang	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OFF	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
21	KM Wilis	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK									
22	KM Egon	OK	OK	OK	OK	OK	OK	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	OK	N/A	OK	N/A	OK	N/A	OK	OK	N/A	N/A	N/A	OK	OK	OK		
23	KM Ganda Dewata	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OFF	OFF	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A										
24	KM Dorolonda	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK									
25	KM Nggapulu	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK									
26	KM Labobar	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK									
27	KM Gunung Dempo	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK									

Untuk penyelesaian program kerja pemeliharaan kapal tahun 2012 dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

For the completion of ship maintenance work program in 2012 can be seen on the table below.

Penyelesaian Program Kerja Pemeliharaan Kapal Tahun 2012

No	Program Kerja Work Program	Posisi Penyelesaian Completion Position
I.	Peningkatan Penghasilan Increase Revenue	
a.	Melaksanakan modifikasi 3in1 KM Ciremai Conducting 3in1 modification of KM Ciremai	Sudah masuk DKB dan akhir Desember 2012 sudah dilakukan pembongkaran serta bulan Maret diusahakan telah berada di Sembawang Shipyard Singapore Entered DKB and at the end of December 2012, deconstruction has been carried out, and in March will be at Sembawang Shipyard Singapore
II.	Penghematan Biaya Cost Saving	
a.	Melanjutkan pelaksanaan floating repair & docking melalui kerjasama Home Doctor Service (HDS) dengan pihak galangan dalam bentuk kontrak kerja harga satuan dan ketersediaan dock space, sehingga pengedokan dapat dilakukan secara terencana, teratur, berkesinambungan dan tepat waktu. Continue conducting floating repair & docking through cooperation with Home Doctor Service with the shipyard in form of unit price and dock space availability, therefore docking can be carried out as planned, in order, continuous and on time.	Pengedokan kapal penumpang pax 2000 dilaksanakan oleh DKB dan kapal pax 500 oleh Galangan Pelni Surya Docking of passenger ship pax 2000 carried out by DKB and ship pax 500 by Surya PELNI Shipyard.
b.	Pemanfaatan bea masuk spare part import dan fasilitas pajak import sesuai SKB dengan menggunakan L/C Utilization of import duties of imported spare parts and import tax facility in accordance to SKB by using L/C	Pengadaan suku cadang tahunan telah menggunakan L/C Yearly spare part procurement has used L/C
c.	Melanjutkan pelaksanaan rekondisi segment/suku cadang yang secara teknis masih dalam batas toleransi Continue carrying out spare part recondition which is still within tolerance limit technically	Telah dilaksanakan sesuai skala prioritas dalam upaya optimalisasi dan efisiensi biaya Has been conducted according to scale of priority in optimization effort and cost efficiency
d.	Melanjutkan pemenuhan suku cadang minimal class, berdasarkan skala prioritas dan sesuai kemampuan perusahaan Continue class minimum of spare part fulfillment based on scale of priority and in accordance to the capability of the company	Telah dilaksanakan sesuai skala prioritas Has been conducted according to scale of priority
e.	Melaksanakan penjajakan produk dalam negeri (lokal) dengan tetap mengutamakan mutu sesuai standard marine use dan efisiensi biaya Carrying out testing for local products by prioritizing quality according to standard marine use and cost efficiency	Telah dilaksanakan sesuai skala prioritas Has been conducted according to scale of priority
f.	Melanjutkan penerapan aplikasi ILMS di atas kapal, untuk tahap pertama dilaksanakan di atas KM Kelud Continue implementation of ILMS application on board the ship for the first stage to be implemented on board KM Kelud	Masih dilaksanakan input data suku cadang existing di KM Kelud Still being conducted data input for existing spare part in KM Kelud
g.	Menyempurnakan aplikasi manajemen risiko di setiap kapal sesuai dengan kondisi dan karakteristik kapal Perfecting risk management application on every ship according to ship condition and characteristic	Telah dilaksanakan penyempurnaan aplikasi manajemen risiko dengan memasukkan aspek usia kapal dalam perhitungan manajemen risiko Perfecting risk management application has been carried out by entering the aspect of ship's age in the calculation of risk management.
h.	Melaksanakan pemeliharaan atau overhaul pesawat/perlengkapan kapal secara teratur dan tepat waktu berdasarkan jam kerja maksimal dan rekomendasi class Carrying out maintenance or overhaul of devices/ship's equipments on a regular basis and on time based on maximum working hour and class recommendation	Telah dilaksanakan pemeliharaan rutin secara terus menerus di atas kapal, sebagai upaya untuk mempertahankan kondisi, kinerja dan kecepatan kapal Routine maintenance has been conducted continuously on board the ship, as an effort to maintain condition, performance, and speed of the ships.
i.	Melakukan repowering pada 7 (tujuh) kapal yaitu KM Bukit Siguntang, KM Tidar, KM Ciremai, KM Tidar, KM Awu, KM Pangrango dan KM Wilis Carrying out repowering on 7 (seven) ships, KM Bukit Siguntang, KM Tidar, KM Ciremai, KM Awu, KM Pangrango, and KM Wilis	Melakukan repowering armada kapal penumpang sebanyak 4 (empat) kapal pada KM Bukit Siguntang, KM Tidar, KM Pangrango dan KM Wilis Carrying out repowering on passenger ship fleet as much as 4 (four) ships on KM Bukit Siguntang, KM Tidar, KM Pangrango, and KM Wilis

Completion of Ship Maintenance Work Program in 2012

No	Program Kerja Work Program	Posisi Penyelesaian Completion Position
j.	Melanjutkan pelaksanaan pemeriksaan dan perawatan sekoci penolong (lifeboat), motor sekoci dan perlengkapannya serta dewi-dewi (davits) pada seluruh kapal <i>Continuing implementation of inspection and maintenance on lifeboat, motor lifeboat and equipments as well as davits on all ships</i>	Dilaksanakan secara terus menerus sesuai skala prioritas <i>Conducted continuously in accordance to scale of priority</i>
k.	Melanjutkan pemeliharaan rutin seluruh peralatan navigasi, komunikasi, penolong, keselamatan dan pemadam kebakaran pada seluruh unit kapal <i>Continue routine maintenance on all navigation equipment, communication, helper, safety and fire extinguisher on all ships</i>	Perawatan dilaksanakan secara berkesinambungan sebagai upaya untuk mempertahankan kondisi, kinerja dan keselamatan kapal. <i>Maintenance conducted continuously as an effort to maintain condition, performance and ship's safety.</i>
l.	Melaksanakan pemasangan SSAS, VDR, AIS dan pesawat pendukung lainnya <i>Carrying out installation of SSAS, VDR, AIS, and other supporting devices</i>	Telah dilakukan pemasangan pada sebagian kapal, untuk kapal lainnya menunggu kiriman peralatan tersebut ke atas kapal. <i>Installation has been carried out on some ship, for other ship waiting for delivery of the equipment to the ships.</i>
m.	Melanjutkan pelaksanaan pemeriksaan dan perbaikan kerusakan pada ILR dan perlengkapannya sesuai skala prioritas <i>Continue inspection and repair of damages to the ILR and equipments based on scale of priority</i>	Perawatan dilaksanakan secara berkesinambungan di workshop saat kapal melaksanakan FRD sebagai upaya untuk mempertahankan kondisi, kinerja dan keselamatan kapal. <i>Maintenance carried out continuosly in workshop when the ship conducting FRD as an effort to maintain condition, performance, and ship's safety.</i>
n.	Melanjutkan pelaksanaan modifikasi main engine, engine control dan sistem penunjang pada kapal penumpang tipe pax 500, sehingga mampu bekerja secara optimal <i>Continue modification on the main engine, engine control and supporting system on passenger ship type pax 500 to be able to work in optimal manner.</i>	Pekerjaan modifikasi main engine, engine control dan sistem penunjang pada kapal penumpang tipe pax 500, telah dilaksanakan pada KM Sangiang saat pengedokan. <i>Modification work on the main engine, engine control and supporting system on passenger ship type pax 500, has been carried out on KM Sangiang during docking.</i>
o.	Pelaksanakan perbaikan, penyempurnaan dan kalibrasi sistem otomasi dan monitoring pada penggerak utama dan pesawat bantu di atas kapal <i>Implementation of repair, calibration and perfecting the automatic system and monitoring to the main motor and supporting devices on board the ship</i>	Telah dilaksanakan pada KM Kelud, KM Sinabung, KM Dorolonda, KM Nggapulu dan KM Labobar, selanjutnya akan dilaksanakan pada kapal lainnya. <i>Has been conducted on KM Kelud, KM Sinabung KM Dorolonda, KM Nggapulu and KM Labobar, next will carried out on other ships.</i>
p.	Melanjutkan pelaksanaan perbaikan sarana akomodasi penumpang <i>Continue implementation of repair on passenger accomodation facility</i>	Dilaksanakan secara terus menerus sesuai skala prioritas <i>Conducted continuously in accordance to scale of priority</i>
q.	Melanjutkan pelaksanaan perbaikan sistem pendingin ruangan (AC system) pada 10 unit kapal pada 1) KM Umsini, 2) KM Kelimutu, 3) KM Tidar, 4) KM Tatamailau, 5) KM Sirimau, 6) KM Awu, 7) KM Ciremai, 8) KM Leuser, 9) KM Binaiya, dan 10) KM Bukit Raya <i>Continue carrying out repair on room cooling system (AC system) on 10 unit of ships on 1) KM Umsini, 2) KM Kelimutu, 3) KM Tidar, 4) KM Tatamailau, 5) KM Sirimau, 6) KM Awu, 7) KM Ciremai, 8) KM Leuser, 9) KM Binaiya, and 10) KM Bukit Raya</i>	Dilaksanakan secara terus menerus sesuai skala prioritas <i>Conducted continuously in accordance to scale of priority</i>
r.	Melanjutkan pelaksanaan perbaikan kamar mandi dan toilet pada 10 unit kapal pada 1) KM Tilong Kabilia, 2) KM Pangrango, 3) KM Bukit Siguntang, 4) KM Sinabung, 5) KM Kelud, 6) KM Sangiang, 7) KM Wilis, 8) KM Dorolonda, 9) KM Nggapulu dan 10) KM Labobar <i>Continue carrying out repair on bathroom and toilet on 10 unit of ships on 1) KM Tilong Kabilia, 2) KM Pangrango, 3) KM Bukit Siguntang, 4) KM Sinabung, 5) KM Kelud, 6) KM Sangiang, 7) KM Wilis, 8) KM Dorolonda, 9) KM Nggapulu and 10) KM Labobar</i>	Dilaksanakan secara terus menerus sesuai skala prioritas <i>Conducted continuously in accordance to scale of priority</i>
s.	Melaksanakan pemeliharaan dan perbaikan secara periodik pada loading crane (sarana bongkar muat, khususnya pada kapal yang memuat container sistem pendingin ruangan (AC system) pada 10 unit kapal <i>Carrying out maintenance and repair on a regular basis on the loading crane (loading facility, especially on ship that carry room cooling (AC system) container) on 10 units of ships</i>	Dilaksanakan secara terus menerus sesuai skala prioritas <i>Conducted continuously in accordance to scale of priority</i>



Hampir seluruh kapal yang mengalami kerusakan atau penurunan kinerja telah dilakukan perbaikan, kecuali KM Kerinci dan KM Ganda Dewata, karena kapal direncanakan akan di-*scrap*, namun untuk tetap mempertahankan sertifikat *Class Maintain*, maka dilaksanakan *Laid Up Survey* pada kedua kapal tersebut.

1) Suku Cadang

Rencana pekerjaan *repowering* motor induk (penggantian 39 set cylinder head eks rekondisi) pada 7 unit kapal pada tahun 2011-2012 hanya dapat direalisasikan pada 6 (enam) kapal sebanyak 8 (delapan) unit motor induk, yang dilakukan dengan menggunakan suku cadang yang ada. Kendala suplay suku cadang, khususnya cylinder head yang tidak tepat waktu dan tingginya biaya pengadaan barang tersebut, akan diantisipasi dengan menggunakan cylinder head bekas pakai yang masih dalam batas toleransi serta menggunakan cylinder head eks rekondisi.

2) Floating Repair & Docking

Pelaksanaan pengedokan (floating repair & docking) sesuai dengan rekomendasi class

Almost the entire ships the suffered damages or decline in performance has been fixed, except for KM Kerinci and KM Ganda Dewata, due to the plan of scrapping those ships, but in order to maintain Class Maintain Sertificate, a Laid Up Survey was conducted on both of those ships.

1) Spare Parts

Work plan for repowering main engine (replacement of 39 sets of reconditioned cylinder head) on 7 units of ship in the year 2011-2012 will only be able to be realized on 6 (six) ships on as many as 8 (eight) units of main engine by using the available spare parts. The restriction on the supply of spare parts, especially the late arrival and high cost of procurement on the cylinder head, will be anticipated by using re-used and reconditioned cylinder head which is still within tolerable limit.

2) Floating Repair & Docking

Docking (floating repair & docking) is conducted every year based on class recommendation.

dilakukan setiap tahun. PELNI melaksanakan pekerjaan pengedokan kapal melalui *Home doctor service* disingkat HDS. Pelaksanaan HDS dilaksanakan dalam bentuk perjanjian kerjasama dengan PT Dok dan Perkapalan Kodja Bahari berkaitan dengan penyediaan *dock space* dan kontrak harga satuan pada kapal penumpang pax 2000/3000. Adapun untuk kapal tipe pax 1000 dan Perintis dilakukan pengedokan dengan pelelangan terbatas, sedangkan kapal tipe pax 500 di Galangan PELNI Surya Surabaya.

3) Running Repair

Secara umum, running repair dilaksanakan pada pekerjaan-pekerjaan yang berhubungan dengan keselamatan dan keamanan pelayaran serta pelayanan pengguna jasa. Untuk pelaksanaan pekerjaan perbaikan AC system dan sanitasi dilakukan secara reguler yang didasarkan atas permintaan perbaikan yang diusulkan oleh pihak kapal.

4) Perlengkapan Kapal

Pengadaan store supply nautika meliputi adalah pembelian tros, pemeliharaan ILR, gyro compass serta peralatan penolong dan keselamatan. Realisasi biaya store supply lebih besar dari anggaran, karena terdapat permintaan tahun sebelumnya yang menjadi beban tahun 2012. Untuk supply inventaris P2 meliputi peralatan pelayanan penumpang dan kebersihan kapal.

5) Fumigasi

Biaya fumigasi dialokasikan untuk pelaksanaan *pest control* pada kapal-kapal penumpang yang menytinggahi pelabuhan induk.

6) Tidak Layak Huni

Kompensasi biaya tidak layak huni diberikan kepada awak kapal yang kapalnya sedang menjalani pengedokan.

7) Surat Kapal

Biaya yang dikeluarkan untuk surat kapal bagian dek meliputi perpanjangan dispensasi penumpang, ISPS Code tahun 2012. Untuk surat kapal bagian mesin dapat terealisasi pada seluruh kapal.

Pelni conducts ship docking work through Home Doctor Service or HDS for short. HDS is carried out as form of working contract between PT Dok and Perkapalan Kodja Bahari related to providing dock space and unit price contract on passenger ship pax 2000/3000. For ships type pax 1000 and Pioneer, docking is carried out by limited auction, meanwhile for ships type pax 500 is carried out at Pelni Surya Surabaya Shipyard.

3) Running Repair

In general running repair is carried out on works related to safety and security of shipping and user services. Repair work for AC system and sanitary is conducted regularly based on request by the ship party for repair.

4) Ship Equipments

Procurement of nautical supply store covers tros purchasing, ILR maintenance, gyro compass, as well as safety and rescue equipments. Cost realization of supply store turn out to be greater than the budget, due to requests from the previous year which was included to the load of year 2012. P2 inventory supplies cover passenger services and ship cleaning equipment.

5) Fumigation

Fumigation cost allocated for carrying out pest control on passenger ships that transited on main ports.

6) Uninhabitable

Uninhabitable Compensation expenses is given to crew member whose ship is currently being docked.

7) Ship Document

Expenses for ship document on the deck area covers extension for passengers dispensation, ISPS Code year 2012. For ship document on the engine area can be realized on the entire ship.

**b. Realisasi Potensi Risiko Armada Kapal PELNI
Tahun 2012**

b. Fleet of Ship Risk Potential Realization in the year 2012

No	Nama Kapal Name of Ship	Financial Financial		Keselamatan/ Kesehatan Health/Safety		Regulasi/ Compliance Compliance/ Regulation		Image/ Reputasi Image/ Reputation		Lingkungan Environment		Kinerja Operasional Operational Performance		Sarana Pendukung Supporting Facility		Awak Kapal Crew Member		Rerata Average	
		Awal Beginning	Akhir End	Awal Beginning	Akhir End	Awal Beginning	Akhir End	Awal Beginning	Akhir End	Awal Beginning	Akhir End	Awal Beginning	Akhir End	Awal Beginning	Akhir End	Awal Beginning	Akhir End	Awal Beginning	Akhir End
100	KM Kerinci	19.94	21.62	19,94	20.62	15.95	16.10	15.95	18.10	11.96	11.19	19.94	20.87	19.94	20.73	19.94	20.62	17.94	18.73
103	KM Umsini	17.56	8,10	18,79	8.10	15.03	6.48	15.03	6.48	11.27	4.98	18.79	8.10	18.79	8.10	18.79	8.10	16.76	7.31
104	KM Kelimutu	15.22	6.58	15,22	6.58	15.22	6.58	15.22	6.58	11.41	5.06	19.02	8.22	19.02	8.22	19.02	8.22	16.17	7.00
105	KM Lawit	13.42	6.94	14.41	6.94	14.41	6.94	14.41	6.94	10.80	5.33	18.01	8.68	18.01	8.68	18.01	8.68	15.18	7.39
106	KM Tidar	16.25	7.77	16.25	7.77	16.25	7.77	16.25	7.77	12.19	5.95	20.31	9.59	12.19	5.83	20.31	9.71	16.25	7.77
107	KM Tatamailau	12.27	6.37	13.25	6.37	13.25	6.37	13.25	6.37	6.63	3.37	16.57	7.84	9.94	4.78	16.57	7.96	12.72	6.18
108	KM Sirimau	15.7	8.34	15.70	8.34	15.70	8.34	15.70	8.34	7.85	4.35	19.63	10.30	11.78	6.25	19.63	10.42	15.21	8.08
109	KM Awu	14.2	7.14	15.18	7.14	15.18	7.14	15.18	7.14	18.95	8.92	18.98	8.80	11.39	5.35	18.98	8.92	16.01	7.57
110	KM Ciremai	12.44	4.95	14.42	4.95	14.42	4.95	14.42	4.95	7.21	2.66	18.02	6.06	10.81	3.71	18.02	6.18	13.72	4.80
111	KM Dobonsolo	13.75	5.38	14.74	5.38	14.74	5.38	14.74	5.38	7.37	2.87	18.42	6.60	11.05	4.03	18.42	6.72	14.16	5.22
112	KM Leuser	15,20	6.59	15.20	6.59	15.20	6.59	15.20	6.59	7.60	3.48	18.99	8.12	11.40	4.94	18.99	8.24	14.72	6.39
113	KM Binaiya	15.48	8.31	15.48	8.31	15.48	8.31	15.48	8.31	7.74	4.34	19.35	10.27	11.61	6.23	19.35	10.39	15.00	58.06
114	KM Bukit Raya	13,40	6.48	13.40	6.48	13.40	6.48	13.40	6.48	6.70	3.43	16.74	7.98	10.05	4.86	16.74	8.10	12.98	6.29
115	KM Tilong Kabilia	13.65	6.59	13.65	6.59	13.65	6.59	13.65	6.59	6.82	3.48	17.06	8.12	10.24	4.94	17.06	8.24	13.22	6.39
120	KM Pangrango	12.76	5.85	13.75	5.85	13.75	5.85	13.75	5.85	6.87	3.11	17.18	7.19	10.31	4.39	17.18	7.31	13.19	5.68
116	KM Bukit Siguntang	9.23	4.29	12.19	4.29	6.09	2.14	12.19	4.29	6.09	2.33	15.23	5.24	9.14	3.22	15.23	5.36	10.67	3.90
117	KM Lambelu	14,40	6.24	14.40	6.24	7.20	3.12	14.40	6.24	7.20	3.30	18.00	7.68	10.80	4.68	18.00	7.80	13.05	5.66
118	KM Sinabung	11.11	5.29	14.81	7.05	7.41	3.53	14.81	7.05	7.41	3.71	18.52	8.69	11.11	5.29	18.52	8.81	12.96	6.18
119	KM Kelud	7,50	3.77	15.01	7.54	7.50	3.77	15.01	7.54	7.50	3.95	18.76	9.30	11.25	5.65	17.76	9.42	12.66	6.37
122	KM Sangiang	13.87	7.09	13.87	7.09	13.87	7.09	13.87	7.09	6.94	3.73	17.34	8.74	10.40	5.32	17.34	8.86	13.44	6.88
123	KM Willis	12.75	5.5	12.75	5.50	12.75	5.50	12.75	5.50	6.38	2.94	15.94	6.76	9.56	4.13	15.94	6.88	12.35	5.34
126	KM Egon	14.55	7.14	12.63	5.71	12.63	5.71	12.63	5.71	9.47	4.41	15.79	7.14	15.79	7.14	15.79	7.14	13.66	6.27
124	KM Fudi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
125	KM Ganda Dewata	17.53	16.71	17.53	16.71	17.53	16.71	14.02	13.37	10.52	10.64	17.53	16.71	17.53	16.71	17.53	16.71	16.21	15.53
132	KFC Jet Liner	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
127	KM Dorolonda	11.17	4.96	14.90	6.62	7.45	3.31	14.90	6.62	7.45	3.49	18.62	8.09	7.45	3.31	18.62	8.27	12.57	5.58
128	KM Nggapulu	11.03	4.94	14.71	6.58	7.36	3.29	14.71	6.58	7.36	3.48	18.39	8.04	7.36	3.29	18.39	8.23	12.41	5.55
129	KM Labobar	11.01	4.35	12.98	4.35	9.74	3.26	12.98	4.35	6.49	2.36	16.23	5.25	6.49	2.17	16.23	5.43	11.52	3.94
130	KM Gunung Dempo	6.72	3.22	5.96	2.14	8.94	3.22	11.92	4.29	5.96	2.33	14.90	5.18	5.96	2.14	14.90	5.36	9.41	3.49
133	KM Sabuk Nusantara	4.12	3.09	4.72	2.06	7.08	3.09	9.43	4.12	4.72	2.25	11.79	4.97	4.72	2.06	11.79	5.16	7.30	4.64
134	KM Sabuk Nusantara	4.12	3.09	4.72	2.06	7.08	3.09	9.43	4.12	4.72	2.25	11.79	4.97	4.72	2.06	11.79	5.16	7.30	4.23
135	KM Sabuk Nusantara	4.12	3.09	4.72	2.06	7.08	3.09	9.43	4.12	4.72	2.25	11.79	4.97	4.72	2.06	11.79	5.16	7.30	4.53
Rerata Average		11,70	6.24	12.66	6.31	11.29	5.62	12.94	6.34	7.64	3.94	16.18	7.76	10.42	5.32	16.18	7.86	12.38	6.28

Dari tabel di atas dapat diuraikan sebagai berikut :

Breakdown of the table above are as follows:

1) Potensi Risiko Finansial (Finance)

Potensi risiko finansial pada awal tahun cukup tinggi, dengan nilai 11,70. Dengan melaksanakan program kerja yang telah dijadwalkan, realisasi pada akhir tahun mengalami penurunan sebesar 5,46 dari rencana 5,58, sehingga potensi risiko finansial menjadi 6,24 (potensi risiko menengah) dari rencana 6,24.

1) Financial Risk Potential (Finance)

Financial risk potential at the beginning of the year is quite high, with a score of 11.70. By executing the scheduled work program, realization at the end of the year declined as much as 5.46 from the plan of 5.58, therefore financial risk potential became 6.24 (intermediate risk potential from the plan of 6.24).

2) Potensi Risiko Keselamatan dan Kesehatan (Safety)

Potensi risiko keselamatan dan kesehatan pada awal tahun juga cukup tinggi, dengan nilai 12,66. Sesuai analisis potensi risiko yang dilakukan, potensi ini banyak disumbang oleh kondisi pesawat dan perlengkapan kapal yang berusia tua dan telah mengalami penurunan kinerja. Dengan melaksanakan program kerja yang telah dijadwalkan, maka realisasi pada akhir tahun mengalami penurunan sebesar 6,25 dari rencana 6,44 sehingga potensi risiko menjadi 6,35 (potensi risiko menengah) dari rencana 6,22.

3) Potensi Risiko Regulasi (Compliance)

Potensi risiko regulasi pada awal tahun juga cukup tinggi, dengan nilai 11,29. Dengan melaksanakan program kerja yang telah dijadwalkan, maka realisasi pada akhir tahun akan mengalami penurunan sebesar 5,67 dari rencana 5,73 sehingga potensi risiko akhir tahun menjadi 5,62 (potensi risiko menengah).

4) Potensi Risiko Image atau Reputasi (Reputation)

Dibandingkan dengan potensi risiko lainnya, potensi risiko reputasi pada awal tahun cukup tinggi, dengan nilai 12,94. Dengan melaksanakan program kerja yang telah dijadwalkan, maka realisasi pada akhir tahun akan mengalami penurunan sebesar 6,60 dari rencana 6,73 sehingga potensi risiko akhir tahun menjadi 6,34 (potensi risiko menengah) dari rencana 6,21.

5) Potensi Risiko Lingkungan (Environment)

Potensi risiko lingkungan pada awal tahun sebesar 7,64. Dengan melaksanakan program kerja yang telah dijadwalkan, maka realisasi pada akhir tahun mengalami penurunan sebesar 3,94 dari rencana 3,70 sehingga potensi risiko menjadi 3,94 (potensi risiko rendah) sesuai prakiraan sebelumnya.

2) Health and Safety Risk Potential (Safety)

Health and safety risk potential at the beginning of the year is also quite high, with a score of 12.66. According to the risk potential analysis conducted, the cause is due to aging and the decline in performance of ship's devices and equipments. By executing the scheduled work program, realization at the end of the year declined as much as 6.25 from the plan of 6.44, therefore the risk potential became 6.35 (intermediate risk potential) from the plan of 6.22.

3) Regulation Risk Potential (Compliance)

Regulation risk potential at the beginning of the year is quite high with a score of 11.29. By executing the scheduled work program, the realization at the end of the year declined by as much as 5.67 from the plan of 5.72, therefore the risk potential become 5.62 (intermediate risk potential).

4) Image or Reputation Risk Potential (Reputation)

Compared with other risk potential, reputation risk potential at the beginning of the year is quite high, with a score of 12.94. By executing the scheduled work program, the realization at the end of the year declined as much as 6.60 from the plan of 6.73, therefore the risk potential at the end of the year became 6.34 (intermediate risk potential) from the plan of 6.21.

5) Environmental Risk Potential (Environment)

Environmental risk potential at the beginning of the year amounted to 7.64. By executing the scheduled work program, the realization at the end of the year declined by as much as 3.94 from the plan of 3.70, therefore the risk potential became 3.94 (low risk potential) from the previous expectation.

6) Potensi Risiko Kinerja Operasional (*Operation*)

Dibandingkan dengan potensi risiko lainnya, potensi risiko operasi pada awal tahun merupakan potensi risiko rata-rata tertinggi, dengan nilai 16,18. Dengan melaksanakan program kerja yang telah dijadwalkan, maka realisasi pada akhir tahun mengalami penurunan sebesar 8,41 dari prakiraan sebelumnya 8,51 sehingga potensi risiko menjadi 7,76 (potensi risiko menengah) dari rencana 7,66.

7) Potensi Risiko Sarana Pendukung (*Supporting*)

Potensi risiko sarana pendukung pada awal tahun cukup tinggi, dengan nilai 10,42. Dengan melaksanakan program kerja yang telah dijadwalkan, maka realisasi pada akhir tahun mengalami penurunan sebesar 5,10 dari prakiraan sebelumnya 5,20 sehingga potensi risiko menjadi 5,32 (potensi risiko menengah) dari prakiraan sebelumnya 5,22.

8) Potensi Risiko Awak Kapal (*Crewing*)

Potensi risiko awak kapal pada awal tahun cukup tinggi, dengan nilai 16,18. Dengan melaksanakan program kerja yang telah dijadwalkan, maka pada akhir tahun, realisasi potensi risiko awak kapal mengalami penurunan akan mengalami penurunan sebesar 8,41 sehingga potensi risiko akhir tahun menjadi 7,86 (potensi risiko menengah). Dari prakiraan sebelumnya 7,77.

9) Potensi Risiko Rata-rata

Potensi risiko rata-rata pada awal tahun sebesar nilai 12,38 (tinggi) dan realisasi pada akhir tahun 2012 mengalami penurunan sebesar 6,10 sehingga potensi risiko akhir tahun menjadi 6,28 (potensi risiko menengah).

c. Realisasi *Commission Days* Armada Kapal Tahun 2012

Pada tahun 2012, terjadi beberapa kendala operasional, namun hal tersebut sebagian besar dapat ditangani sehingga *commission days* dapat melampaui target sebesar 102,90% atau 9.053 hari dari rencana 8.798 hari. Realisasi *commission days* tahun 2012 dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

6) Operational Performance Risk Potential (*Operation*)

Compared with other risk potential, operational risk potential at the beginning of the year has the highest risk potential on average, with a score of 16.18. By executing the scheduled work program, the realization at the end of the year declined by as much as 8.41 from the previous expectation of 8.51, therefore the risk potential became 7.76 (intermediate risk potential) from the plan of 7.66.

7) Supporting Facilities Risk Potential (*Supporting*)

Supporting facilities risk potential at the beginning of the year is quite high, with a score of 10.42. By executing the scheduled work program, the realization at the end of the year declined by as much as 5.10 from the previous expectation of 5.20, therefore the risk potential became 5.32 (intermediate risk potential) from the previous expectation of 5.22.

8) Ship Crew Member Risk Potential (*Crewing*)

Ship crew member risk potential at the beginning of the year is quite high, with a score of 16.18. By executing the scheduled work program, the realization of the ship crew member at the end of the year declined by as much as 8.41, therefore the risk potential at the end of the year became 7.86 (intermediate risk potential) from the previous expectation of 7.77.

9) Average Risk Potential

The average risk potential at the beginning of the year amounted to 12.38 (high), and the realization at the end of 2012 declined by as much as 6.10, therefore the risk potential at the end of the year became 6.28 (intermediate risk potential).

c. Realization of Commission Days of Ships Fleet in the year 2012

In the year 2012, several operational problems occurred, but most of them were able to be handled, therefore commission days exceed the target by as much as 102.90% or 9.052 days from the plan of 8.798 days. Realization of commission days in the year 2012 can be seen on the table below.

Realisasi Commission Days Armada Kapal PELNI Tahun 2012 | Realization of Commission Days of Ships Fleet in the year 2012

No	Nama Kapal Name of Ship	Real 2011	Tahun 2012 Year 2012			Perbandingan Comparison		Kendala Operasi Operational Problems
			RKA	Real	%	[4:3]	[5:3]	
1	KM Kerinci	226	0	36	0,00	0,00	0,00	Tidak dioperasikan Not Operational
2	KM Umsini	311	320	323	100,94	102,89	103,86	Operasi Operational
3	KM Kelimutu	288	308	310	100,65	106,94	107,64	Operasi Operational
4	KM Lawit	298	320	323	100,94	107,38	108,39	Operasi Operational
5	KM Tidar	326	320	353	110,31	98,16	108,28	Januari, kapal mengalami kebocoran pada simplex seal poros baling-baling kiri, sehingga melaksanakan emergency docking January, ship suffered leakage on the simplex seal of the left propeller shaft, therefore went into emergency docking
6	KM Tatamailau	303	320	327	102,19	105,61	107,92	Operasi Operational
7	KM Sirimau	323	320	331	103,44	99,07	102,48	Operasi Operational
8	KM Awu	324	320	331	103,44	98,77	102,16	Operasi Operational
9	KM Ciremai	303	196	302	154,08	64,69	99,67	- Maret, kapal berhenti dioperasikan, perbaikan CPP kiri March, ship stop operation, for repairs on the left CPP - Desember, melaksanakan pembongkaran fasilitas akomodasi penumpang di Galangan PT DKB untuk persiapan pekerjaan modifikasi 3in1. December, carried out dismantlement of passenger accommodation facility at PT DKB Shipyard for preparation of 3in1 modification work.
10	KM Dobonsolo	338	345	352	102,03	102,07	104,14	Operasi Operational
11	KM Leuser	323	320	331	103,44	99,07	102,48	Operasi Operational
12	KM Binaiya	305	320	331	103,44	104,92	108,52	Operasi Operational
13	KM Bukit Raya	325	320	324	101,25	98,46	99,69	Operasi Operational
14	KM Tilong Kabilo	329	320	340	106,25	97,26	103,34	September, penyesuaian jadwal di Morotai dan Benoa September, schedule adjustment at Morotai and Benoa
15	KM Pangrango	205	280	330	117,86	136,59	160,98	Agustus, kondisi cuaca buruk, kapal menunggu di Ambon August, bad weather condition, ship waited in Ambon
16	KM Bukit Siguntang	302	320	340	106,25	105,96	112,58	Operasi Operational
17	KM Lambelu	322	320	336	105,00	99,38	104,35	September, perbaikan kerusakan mesin di Tanjung Priok September, engine repair in Tanjung Priok
18	KM Sinabung	319	320	336	105,00	100,31	105,33	Maret, mengalami kerusakan deck crane March, deck crane was damaged
19	KM Kelud	288	320	279	87,19	111,11	96,88	Waktu portstay 4 hari di Belawan dan Tanjung Priok setiap voyage tidak diperhitungkan dalam commision days 4 days port stay in Belawan and Tanjung Priok on every voyage was not accounted for in commission days
20	KM Sangiang	284	280	299	106,79	98,59	105,28	Operasi Operational
21	KM Wilis	246	280	317	113,21	113,82	128,86	Operasi Operational
22	KM Egon	280	280	268	95,71	100,00	95,71	Tanggal 08-31 Maret 2012 kapal berhenti operasi karena terjadi kerusakan pada daun baling-baling Date 8-31 March 2012, ship stop operating due to damage on the propeller
23	KM Fudi	4	0	0	0,00	0,00	0,00	Scraping Scraping
24	KM Ganda Dewata	0	0	0	0,00	0,00	0,00	Tidak dioperasikan Not Operational
25	KFC Jet Liner	0	0	0	0,00	0,00	0,00	- Dicartern Pemerintah Sri Lanka Chartered by the Sri Lankan Government - Nopember, kapal tiba dan berlabuh jangkar di Tanjung Priok November, Ship arrived and drop anchor at Tanjung Priok
26	KM Dorolonda	325	320	319	99,69	98,46	98,15	Operasi Operational
27	KM Nggapulu	309	320	311	97,19	103,56	100,65	Operasi Operational
28	KM Labobar	307	320	316	98,75	104,23	102,93	Juli, mengalami kerusakan deck crane July, deck crane was damaged
29	KM Gunung Dempo	351	339	338	99,71	96,58	96,30	Nopember, mengalami kerusakan deck crane November, deck crane was damaged
30	KM Sabuk Nusantara 30	0	350	303	86,57	0,00	0,00	Juli-Agustus, melaksanakan pengedokan dan perbaikan poros kemudi kanan di Batam July-August, docking and repair of right steering shaft in Batam
31	KM Sabuk Nusantara 31	0	350	313	89,43	0,00	0,00	Operasi Operational
32	KM Sabuk Nusantara 32	0	350	334	95,43	0,00	0,00	Operasi Operational
Jumlah Amount		7.864	8.798	9.053	102,90	111,88	115,12	

d. Kebijakan-Kebijakan

- 1) Untuk memastikan kesiapan operasi, pelaksanaan *Floating Repair & Docking* (FRD) kapal penumpang pax 2000/3000 dilakukan melalui sistem *Home Doctor Service* (HDS) dengan pihak PT DKB Unit Galangan I untuk menjamin ketersediaan dock space.
- 2) Untuk memenuhi persyaratan SOLAS dan dalam rangka efisiensi, maka dilaksanakan penggantian ILR (*Inflatable Life Raft*) merk Viking dengan merk CSM sehubungan dengan adanya ILR yang telah afkir pada KM Pangrango, KM Wilis, KM Kelud dan KM Tidar.
- 3) Penggunaan media pemadam kebakaran yang ramah lingkungan, yaitu produk dari Hartindo (AF 11 E) pada KM Egon dan KM Dobonsolo.
- 4) Sebagai upaya dalam mempertahankan *engine performance*/kehandalan kapal yang sudah menurun akibat dari pola pemeliharaan yang kurang efektif dan faktor usia kapal dengan melaksanakan Repowering berdasarkan hasil investigasi dari maker, sehingga *On Time Performance* dapat tercapai dan tiket dapat dijual 1-2 bulan sebelum tanggal keberangkatan.

84

C. SAFETY MANAGEMENT

Manajemen keselamatan pelayaran kapal penumpang PT PELNI (Persero) mengacu pada ketentuan regulasi yaitu:

- 1) IMO Regulation
 - SOLAS 1947 Consolidate 2004 (Chapter IX: ISM-Code)
 - MARPOL 78 Consolidated 2006
 - STCW 95 (KM. 70 tahun 1998, PP No. 7 tahun 2000 tentang Kepelautan)
 - COLREG 72 (Collision Regulatin Th. 72)
- 2) ILLC 1966 (International Load Line Convention Th. 1966)
Pemenuhan regulasi keselamatan pelayaran tersebut mutlak harus dilakukan yang berdampak pada biaya yang tinggi, namun demikian aspek keselamatan merupakan prioritas PT PELNI (Persero).

d. Policies

- 1) To ensure operational readiness, Floating Repair & Docking (FRD) for passenger ship pax 2000/3000 was conducted through Home Doctor Service (HDS) system with PT DKB Shipyard Unit I to ensure dock space availability.
- 2) To fulfill SOLAS requirement, and for the sake of efficiency, ILR (Inflatable Life Raft) Viking brand was replaced with CSM brand in consideration that certain ILR on KM Pangrango, KM Wilis, KM Kelud, and KM Tidar is unfit for use.
- 3) The use of environmentally friendly fire extinguisher media, which is a product by Hartindo (AF 11 E) on KM Egon, and KM Dobonsolo.
- 4) As an effort to maintain engine performance / ship agility that has declined due to ineffective maintenance pattern or age factor of the ship, Repowering was conducted based on the investigation result from the maker, therefore the On Time Performance can be achieved and tickets can be sold 1-2 months prior to departure.

C. SAFETY MANAGEMENT

Safety management of PT PELNI's passenger ships refers to regulations, namely:

- 1) IMO Regulation
 - SOLAS 1947 Consolidate 2004 (Chapter IX: ISM-Code)
 - MARPOL 78 Consolidated 2006
 - STCW 95 (KM. 70 tahun 1998, PP No. 7 tahun 2000 tentang Kepelautan)
 - COLREG 72 (Collision Regulatin Th. 72)
- 2) ILLC 1966 (International Load Line Convention Th. 1966)
Fulfillment of the shipping safety regulation is a must, which has a high cost of impact, because safety aspect is a priority of PT PELNI.

Upaya keselamatan yang dilakukan oleh PT PELNI (Persero) meliputi:

- 1) Terdapat bagian DPA (*Designated Person (S) Ashore*) dalam struktur organisasi PT PELNI (Persero) yang bertugas dalam pengawasan kelaik lautan kapal penumpang
- 2) Dibentuknya *Management Respon Team (MRT)* untuk mengantisipasi jika terjadi kecelakaan kapal
- 3) Kapal penumpang telah dilengkapi Tracking System untuk memantau pergerakan kapal
- 4) Sertifikasi Pengawakan (Sesuai STCW 95) yaitu sertifikasi keahlian dan keterampilan untuk ABK
- 5) Konstruksi kapal dibangun sesuai dengan Standard Konstruksi Kapal Penumpang untuk pelayaran Samudera (*Ocean Going*) dengan sertifikat keselamatan A1+A2+A3
- 6) Audit Keselamatan yang diadakan setiap tahun sekali dikantor Pusat oleh Internal Auditor dan Eksternal Auditor untuk mempertahankan *Document of Compliance (DOC)* sedangkan untuk Kapal *Safety Management Certificate (SMC)*.

Safety efforts carried out by PT PELNI covers:

- 1) DPA (Designated Person (S) Ashore) section is included in the organizational structure of PT PELNI, that is in charge of supervision of passenger ship seaworthiness.
- 2) The forming of Management Respon Team (MRT) to anticipate ship accidents.
- 3) Passenger ship equipped with Tracking system to monitor ship movement.
- 4) Crew Certification (In accordance to STCW 95) which is certification of Skill and Expertise for Crew Member.
- 5) Ship construction is built in accordance to Passenger Ship Construction Standard for Ocean Going with Safety Certificate A1+A2+A3
- 6) Safety Audit conducted once a year at the head office by the Internal Auditor and External Auditor to maintain Document of Compliance (DOC) and Safety Management Certificate (SMC) for ships.

DESIGNED PERSON ASHORE (DPA)

Sesuai Surat Keputusan Direksi No. 64/HKO.01/DIR/VI-2012 tanggal 12 Juni 2012, tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Pusat PT PELNI (Persero), DPA (Designated Person Ashore) memiliki fungsi dalam penyelenggaraan pengelolaan kegiatan pengawasan keselamatan dalam rangka penerapan ketentuan Internasional Maritime Organization (IMO) tentang ISM-Code dan ISPS-Code serta sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3), agar pengoperasian usaha jasa angkutan laut perusahaan berlangsung sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan dapat dicapai kinerja keselamatan serta keamanan di lingkup kerja perusahaan yang optimal.

Unit DPA adalah unit atau orang yang ditunjuk sebagai penilai independen, yang merupakan bagian dari struktur pengendalian internal perusahaan yang berfungsi meningkatkan efektifitas yang berkaitan dengan verifikasi dan pengawasan persyaratan keselamatan, keamanan dan pencegahan pencemaran sesuai ISM-Code.

DPA yang bertanggung jawab atas pelaksanaan dan pemeliharaan Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) Perusahaan. Sasaran dari penunjukan ini adalah untuk

DESIGNED PERSON ASHORE (DPA)

In accordance to the Decree of the Board of Directors No. 64/HKO.01/DIR/VI-2012 dated 12th of June 2012, in regard to PT PELNI Head Office Organization and Governance, DPA (Designated Person Ashore) has a function of managing activities of safety monitoring to implement the International Maritime Organization (IMO) regulation in regard to the ISM-Code and ISPS-Code, as well as Work Health and Safety Management (SMK3) System, in order for the company's sea transport services to be carried out in accordance to the regulation in force, and to achieve optimal safety and security performance.

DPA unit is a unit or a person appointed as an independent evaluator, who is a part of the company's internal control structure that has a function to improve efficiency related to the supervision of verification, safety, security, and prevention of pollution in accordance to ISM-Code.

DPA is responsible for the execution and maintenance of the company's Safety Management System (SMS). The aim for this appointment is to ensure the safety of ship

memastikan keselamatan pengoperasian kapal dan dalam hal ini menarik garis hubungan antara Perusahaan dan mereka yang berada diatas kapal.

Dalam pelaksanaan tugas Kepala DPA/CSO/K3 dibantu oleh Kepala Bidang ISM-Code, Kepala Bidang ISPS-Code, Kepala Bidang SMK3, dan Para Auditor, untuk melaksanakan Internal Audit atau kegiatan pengawasan dan pemberian saran ahli kemaritiman dibidang ISM-Code, ISPS-Code dan mengenai keselamatan dan kesehatan kerja (SMK3). Serta untuk melaksanakan kegiatan pendampingan oleh Audit Eksternal, supervisi tindak lanjut temuan-temuan NC (Non Conformity) pada seluruh armada kapal dan kegiatan operasional Perusahaan serta memberikan sosialisasi dan mengawasi pelaksanaan sistim manajemen keselamatan.

Unit DPA/CSO/K3 bertugas membantu manajemen didalam pencapaian tugas dan kewajiban mereka, dan memberikan bantuan berupa penilaian, analisa, rekomendasi, konsultasi, dan informasi serta suporting mengenai aktivitas yang direview kepada unit terkait melalui pimpinan perusahaan sesuai standart audit SOLAS (ISM-Code) dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 50 tahun 2012 tentang Penerapan SMK3 serta perilaku profesional yang dituntut kode etik. Pertanggungjawaban ini juga meliputi koordinasi pelaksanaan audit yang dilakukan oleh eksternal auditor sehingga tujuan audit semua pihak tercapai sekaligus dengan tercapainya tujuan perusahaan (sertifikasi DOC dan SMC).

REALISASI PROGRAM KERJA DPA TAHUN 2012

A. PROGRAM KERJA ISM-CODE

1. Internal Audit Kapal

a. Realisasi

- Selama tahun 2012, jumlah kapal yang sudah diaudit sebanyak 30 kapal dari target 30 kapal, terealisasi (100%), namun dalam pelaksanaannya belum dapat sesuai dengan jadwal yang direncanakan. Beberapa kapal dilaksanakan di bulan-bulan berikutnya, karena terdapat beberapa kendala seperti jadwal kapal yang tidak sesuai dengan emplooi, karena kapal yang tiba-tiba rusak, cuaca buruk, dan sebagainya.

operations, and in this matter to connect the company to those on board the ship.

In carrying out the duties, the Head of DPA/CSO/K3 is assisted by the Head Division of ISM-Code, Head Division of ISPS-Code, Head Division of SMK3, and the Auditors, to carry out Internal Audit or supervisory activities and work health (SMK3). As well as to carry out assistance activities by External Audit, NC (Non Conformity) findings follow up supervision on the entire fleet and the company's operational activities, as well as providing socialization and monitor the implementation of safety management system.

DPA/CSO/K3 Unit is in charge to assist the management in carrying out their duties, and to provide assistance in the form of assessment, analysis, recommendation, consultation, and information, as well as support regarding activities reviewed related to other units, through the company's leadership, in accordance to SOLAS (ISM-Code) Audit Standard, and the Government's Regulation of the Republic of Indonesia No. 50 Year 2012 regarding the implementation of SMK3, as well as ethical professional behavior. This responsibilities also covers the implementation of audit coordination carried out by external auditor, in order for the aim of the audit of all parties are achieved in parallel to the company's objective (DOC and SMS certification).

REALIZATION OF THE DPA WORK PROGRAM IN 2012

A. ISM-CODE WORK PROGRAM

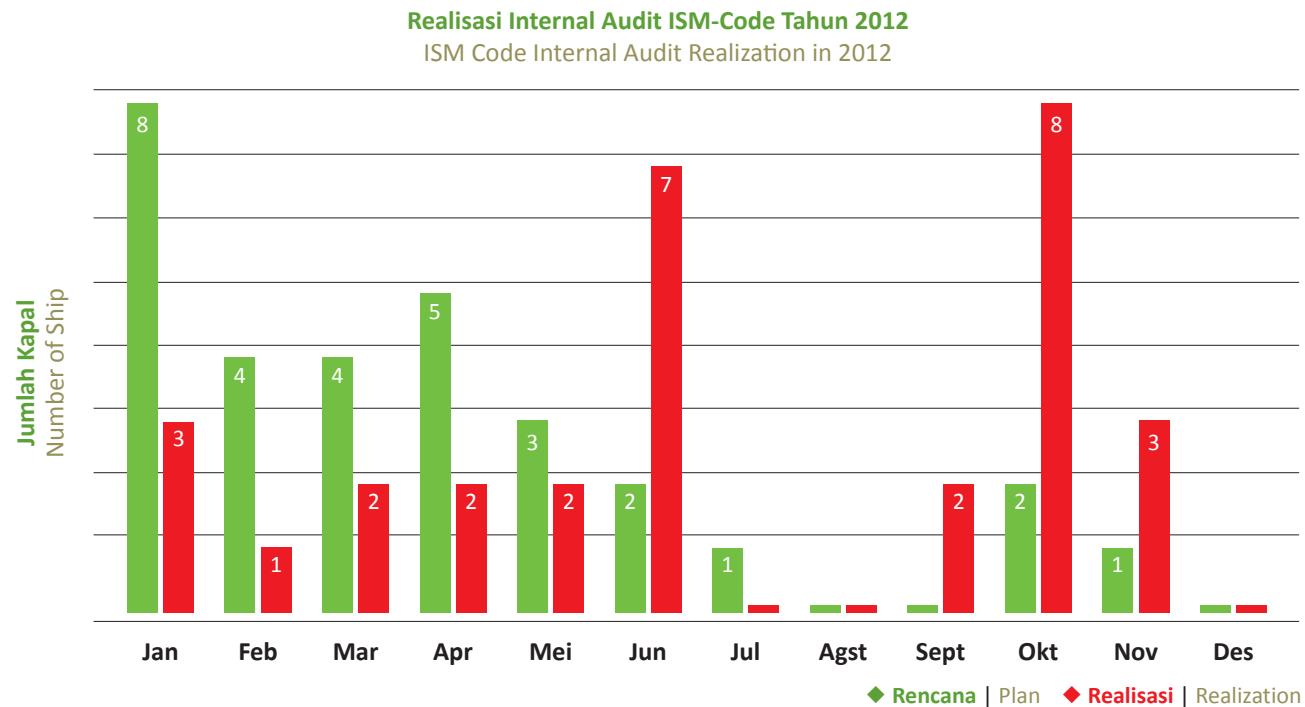
1. Ship Internal Audit

a. Realization

- Throughout the year 2012, there were 30 ships audited from the target of 30 ships, 100% realization, but the execution was not in accordance to the schedule planned. Several ships was carried out in the coming months, due to several problems, such as ship schedule does not match with the emplooi, sudden broken down of ships, bad wheather and others.

- Berikut grafik Rencana & Realisasinya :

- The following is the Plan & Realization Graph:



b. Hasil Temuan

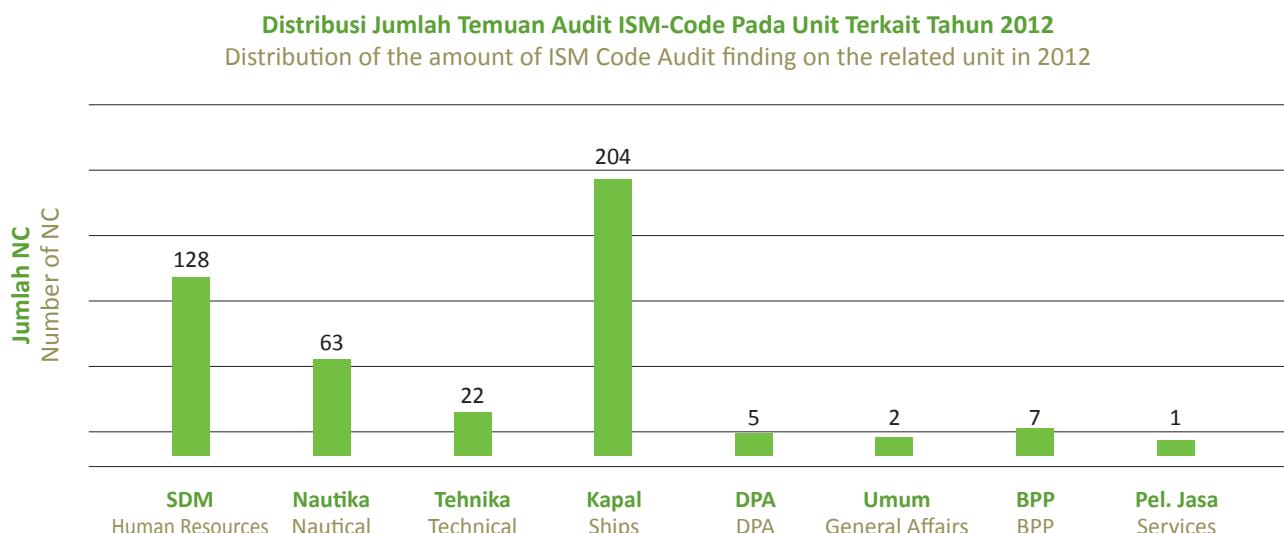
Dari 30 kapal yang sudah di audit sampai dengan akhir tahun 2012, baru ada **19 kapal** yang sudah di close dan masih ada **11 kapal** lagi yang belum di close (dalam proses).

Berikut rekapitulasi jumlah temuan/ NC (Non-Conformity) pada Internal Audit ISM-Code Tahun 2012 :

b. Result of the findings

Out of 30 ships audited until the end of 2012, only 19 ships have been closed, and there are 11 more ships that are not closed yet (still in process).

The following is the recapitulation of the number of findings /NC (Non Conformity) on the Internal Audit ISM-Code in 2012:



Dari diagram digambarkan bahwa jumlah temuan paling banyak terkait pada kapal (47,2%), lalu diikuti oleh unit kerja SDM (29,6%) dan unit kerja Nautika (14,5%). Temuan yang banyak diangkat terkait kapal diantaranya pelaksanaan latihan darurat, master review, pelaksanaan checklist dan form serta pelaporannya yang belum sesuai SMK, dan lain-lain. Temuan yang terkait Divisi SDM diantaranya sertifikasi *medical check up*, buku pelaut yang habis masa berlakunya, dan lain-lain. Sedangkan terkait Divisi Nautika dan Divisi Tehnika lebih banyak temuan menyangkut permintaan perbaikan dan spare part. Sedangkan temuan yang terkait DPA menyangkut revisi SMK dan *Safety Risk Assessment*.

Berikut rincian Status NC (Ketidaksesuaian) pada Internal Audit ISM-Code tahun 2012 :

The diagram depicts the highest number of findings is related to ships (47.2%), and then followed by Human Resources work unit (29.6%) and Nautical work unit (14.5%). Findings brought up that are related to ships among others are emergency training implementation, master review, checklist and form as well as report implementation which are not in accordance to SMK, and others. Findings related to HR Division among others are medical check-up certification, expired sailor book, and others. Meanwhile related to Nautical Division, and Engineering Division are mostly request of repairs and spare parts. Findings related to DPA are SMK and Safety Risk Assessment revision.

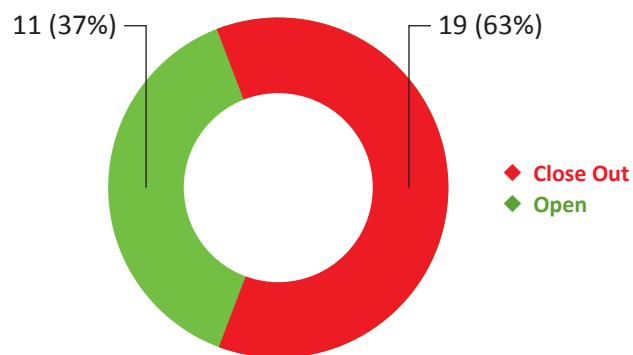
The following is the breakdown of NC Status on the Internal Audit ISM-Code year 2012:

No	Status NC NC Status		Kendala Problems
	Close Out	Open	
1	KM. Sinabung	KM. Sirimau	Terkait SPB, latihan darurat kapal, dan sertifikasi <i>medical check up</i> SPB related, ship emergency training, medical check-up certification
2	KM. Bukit Raya	KM. Pangrango	Terkait sertifikasi <i>medical check up</i> , SPB dan permintaan perbaikan kapal Related to medical check-up certification, SPB and request for ship repair
3	KM. Kelud	KM. Bukit Siguntang	Belum ada tindak lanjut dari unit terkait No follow up from the related unit
4	KM. Tidar	KM. Ciremai	Terkait SPB dan permintaan perbaikan kapal Related to SPB and request for ship repair
5	KM. Lawit	KM. Tilongkabila	Belum ada tindak lanjut dari unit terkait No follow up from the related unit
6	KM. Dobonsolo	KM. Sangiang	Terkait SPB Related to SPB
7	KM. Awu	KM. Tatamailau	Terkait SPB Related to SPB
8	KM. Nggapulu	KM. Wilis	Terkait SPB Related to SPB
9	KM. Labobar	KM. Binaiya	Terkait sertifikasi <i>medical check up</i> Related to medical check up certification
10	KM. Egon	KM. Dorolonda	
11	KM. Leuser	KM. Sabuk Nusantara 30	
12	KM. Gunung Dempo		
13	KM. Kelimutu		
14	KM. Umsini		
15	KM. Lambelu		
16	KM. Caraka JN III-22		
17	KM. Caraka JN III-32		
18	KM. Sabuk Nusantara 31		
19	KM. Sabuk Nusantara 32		
Total	19 kapal 19 ships	11 kapal 11 ships	

Sampai dengan saat ini jumlah temuan Internal Audit ISM-Code pada kapal yang sudah ditutup sebanyak 19 kapal (63%), dan masih ada 11 kapal (37%) lagi yang masih dalam proses tindak lanjut.

Up until this point, the number of findings by the Internal Audit ISM-Code on the ships that have been closed, amounted to 19 ships (63%) and there are still 11 more ships (37%) which are still in follow up process.

Persentase Tindak Lanjut Hasil Laporan Internal Audit ISM-Code Tahun 2012
Follow up percentage on the result of the ISM-Code internal audit report in 2012



89

2. Eksternal Audit Kapal

- Selama tahun 2012 jumlah kapal yang sudah diaudit eksternal sebanyak **8 (delapan) kapal** dari target 10 (sepuluh) kapal, pencapaian realisasi sebesar 80 %. Dua kapal yang belum dapat terealisasi yaitu KM. Sabuk Nusantara 31 dan KM. Sabuk Nusantara 32. Rencana akan dilaksanakan di tahun berikutnya.

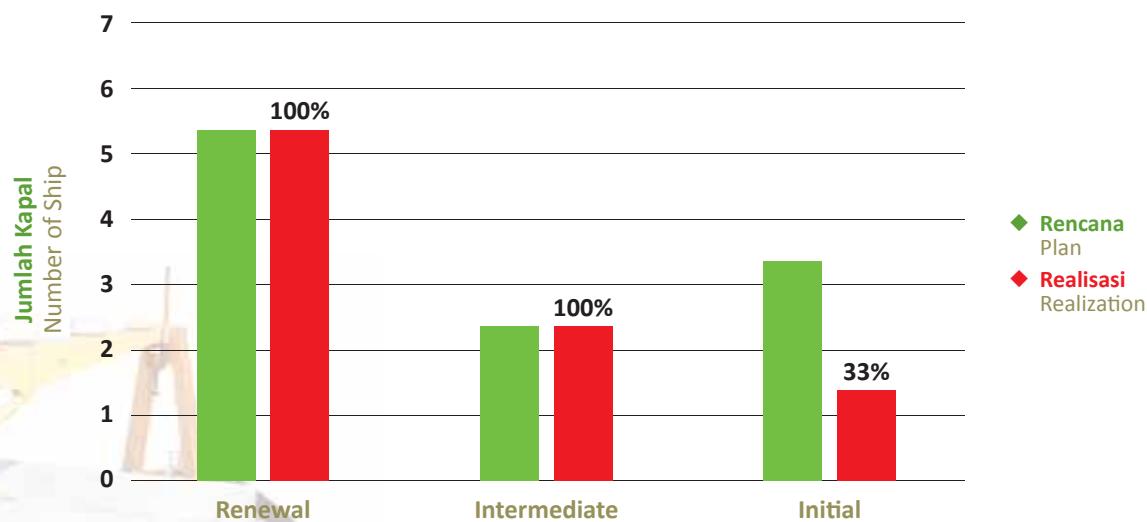
2. Ship External Audit

- Throughout 2012 the number of ships audited externally amounted to 8 (eight) ships from the target of 10 (ten) ships, realization achievement of 80%. The other 2 ships not realized yet are KM. Sabuk Nusantara 31, and KM Sabuk Nusantara 32. The plan is to be carried out in the next year.

No	Nama Kapal Name of Ship	Realisasi Realization	Status NC NC Status		Kendala Problems
			Close Out	Open	
Initial					
1	KM. SABUK NUSANTARA 30	✓		✓	
2	KM. SABUK NUSANTARA 31	-			
3	KM. SABUK NUSANTARA 32	-			
Intermediate					
4	KM. SINABUNG	✓		✓	
5	KM. LABOBAR	✓	✓		
Renewal					
6	KM. DOROLONDA	✓	✓		
7	KM. NGGAPULU	✓		✓	
8	KM. EGON	✓	✓		
9	KM. CARAKA JN III-22	✓	✓		
10	KM. CARAKA JN III-32	✓	✓		
Total		8	5	3	

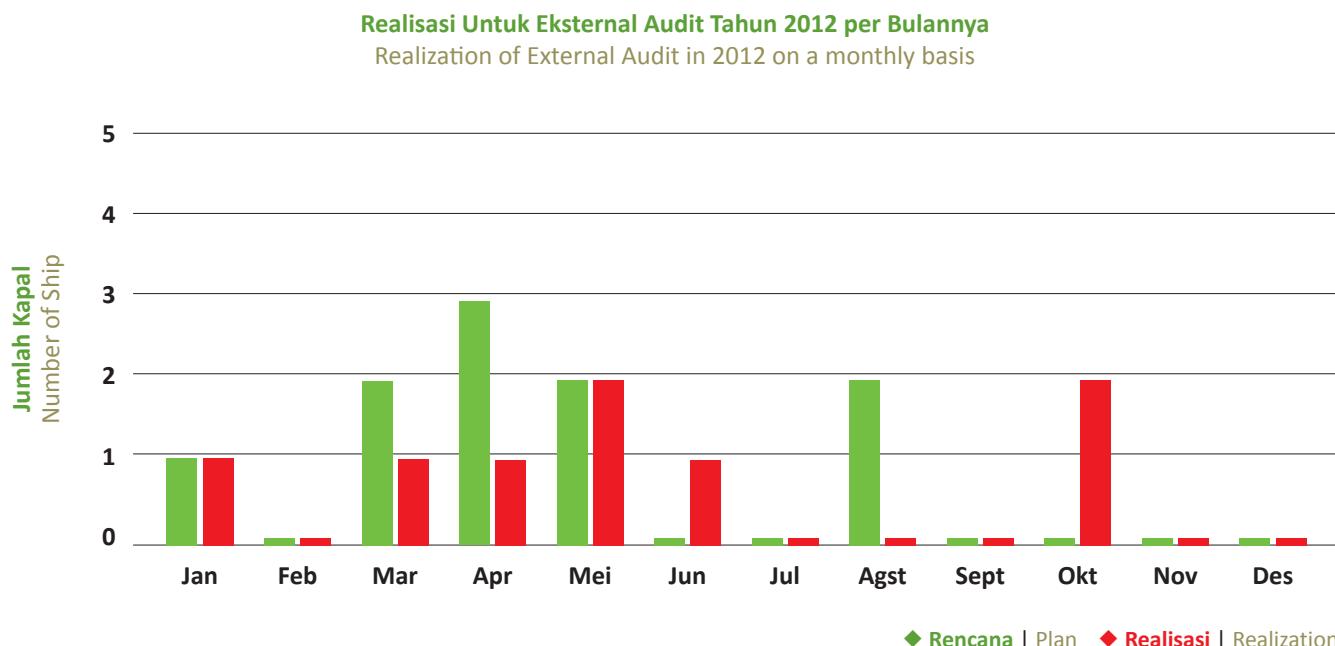
- Berikut grafik Perencanaan & Realisasi Untuk Eksternal Audit Tahun 2012 :
- The following is the graph of Planning & Realization of External Audit in 2012:

Realisasi Eksternal Audit ISM-Code Tahun 2012
Realization of External Audit ISM-Code in 2012



- Berikut grafik Perencanaan & Realisasi Untuk Eksternal Audit Tahun 2012 per bulannya :

- The following is the graph of Planning & Realization of External Audit in 2012 on a monthly basis:



Catatan :

- Penyelesaian tindak lanjut untuk eksternal audit ISM-Code terbilang cukup sulit, sehingga butuh waktu, kerja sama dan proaktif baik dari kapal maupun unit terkait. Untuk tahun 2011 saja masih ada 3 (tiga) kapal yang belum dapat ditutup, yaitu KM. Sirimau, KM. Gunung Dempo dan KM. Dobonsolo yang sama-sama terkendala oleh proses permintaan barang.
- Untuk tahun 2012 temuan Eksternal Audit ISM-Code yang dapat ditutup baru 5 (lima) kapal dari 8 (delapan) kapal yang diaudit. 3 (tiga) kapal lainnya masih dalam tahap proses penindaklanjutan oleh unit-unit terkait.

Notes :

- Follow up completion of ISM-Code External Audit is proven to be quite difficult, therefore more time, cooperation and good proactive is need from the ship and the related unit. For 2011 there are 3 (three) ships that could not be closed yet, they are KM. Sirimau, KM Gunung Dempo and KM Dobonsolo, which are hindered by the item request process.
- For 2012 ISM-Code External Audit findings that can be closed amounted to 5 (five) ships from 8 (eight) ships audited. The 3 (three) other ships are still in follow up process by the related units.

Eksternal Audit yang Belum Dapat Ditutup (Status Open) Periode Tahun 2011-2012
External Audit that has not been closed (open status) for 2011-2012 period

No	Nama Kapal Name of Ship	Kendala Problems
Tahun 2011 Year 2011		
1	KM. Sirimau	<ul style="list-style-type: none"> - SPB No. 101/XII/10/2.108, tgl. 24-12-2010 dan SPB No. 061/II/11/2.108 tgl. 25-02-2011 (permintaan kedua) mengenai Auxiliary Air Compressor belum ada kejelasan, masih dalam proses. SPB No.101/XII/10/2.108 dated 24-12-2010 and SPB No. 061/ II/11/2.108 dated 25-02-2011 (second request) regarding unclear Auxiliary Air Compressor, still in process.
2	KM. Dobonsolo	<ul style="list-style-type: none"> - SPB No. 54/M/YEVX/VIII/2011/2/116 tgl. 15-08-2011 mengenai Piston, Piston pin, Circlip sampai dengan sekarang belum disupply (masih dalam proses). SPB No. 54/M/YEVX/VIII/2011/2/116 dated 15-08-2011 regarding Piston, Piston pin, and Circlip which until now has not been supplied (still in process). - SPB No.082/YEVK/KES/III/2011 Tgl. 13-03-2011 mengenai obat-obatan dan alat kesehatan kapal belum dapat di supply karena terkendala proses pembuatan Surat Perjanjian Kerjasama (PKS) PT. Pelni dengan PT. RS Pelni tentang pengadaan obat dan alat kesehatan kapal belum selesai (tidak bisa menjawab kepastian). SPB No.082/YEVK/KES/III/2011 dated 13-03-2011 regarding medicines and healthcare kit on the ships that has not been supplied due to problems in the process of Letter of Agreement between PT PELNI and PT RS PELNI regarding the procurement of medicines and healthcare kit on ships that has not completed yet (could not get confirmation).
3	KM. Gunung Dempo	<ul style="list-style-type: none"> - Permintaan spareparts dari kapal terkait MGE UPS System battery (untuk system Automation) sejak 14 Desember 2009. Spare parts request for the ships related to MGE UPS System battery (for automation system) since 14th of December 2009. - Boiler Tpk Nova/ Saacke sejak 4 Januari 2010. Boiler Tpk Nova/ Saacke since 4th of January 2010. - Oil Mist Detector (OMD) sejak 18 Oktober 2010, sementara ini proses dalam tahap PO. Oil Mist Detector (OMD) since 18th of October 2010, meanwhile still in process of PO stage. - Cyl. Head Assembly sejak 14 Juli 2010, masih dalam tahap PO. Cyl. Head Assembly still in PO stage since 14th of July 2010.
Tahun 2012 Year 2012		
1	KM. Nggapulu	<ul style="list-style-type: none"> - Surat Permintaan Barang No.12/T/YGRG/II/2012/2.124 tanggal 02 Februari 2012 tentang Cylinder Head with Cover Assy. Dan SPB No. 022/T/YGRG/IV/2.124 tanggal 26 April 2012 tentang Turbo Charger ABB Type VTR 564-11 belum dipenuhi perusahaan. Item Request Letter No.12/T/YGRG/II/2012/2.124 dated 2nd of February 2012 regarding Cylinder Head with Cover Assy and SPB No. 022/T/YGRG/IV/2.124 dated 26th of April 2012 regarding Turbo Charger ABB Type VTR 564-11 not fulfilled by the company. - Latihan kegagalan sumber tenaga listrik. Electrical power failure training. - GPS Merk: JRC JLS-7700 keadaan rusak. GPS Brand: JRC JLS-7700 is broken.
2	KM. Sinabung	Dalam tahap close di BKI In closing stage in BKI
3	KM. Sabuk Nusantara 30	Dalam tahap close di BKI In closing stage in BKI

3. Internal & Eksternal ISM-Code Kantor Pusat (DOC)

- Pelaksanaan Internal Audit dan Eksternal Audit ISM-Code Kantor Pusat (DOC) tahun 2012. Berikut pelaksanaannya :

3. Head Office Internal & External ISM-Code (DOC)

- The following is the implementation of Head Office (DOC) ISM-Code Internal and External Audit in the year 2012.

No	Verifikasi Audit Audit Verification	Jadwal Schedule	Pelaksanaan Implementation	Keterangan Description
1	Internal Audit DOC dan Management Review DOC Internal Audit and Management Review	Juni 2012 June 2012	21 Mei 2012 21 st of May 2012 05 Juni 2012 5 th of June 2012	Close
2	Eksternal Audit DOC dan Management Review DOC External Audit and Management Review	September 2012 September 2012	17 September 2012 17 th of September 2012	Open

B. PROGRAM KERJA ISPS-CODE

1. Internal Audit ISPS-Code

- Selama tahun 2012, jumlah kapal yang sudah diaudit sebanyak **23 kapal** dari target audit 23 kapal.
- Berikut Grafik Perencanaan & Realisasinya :

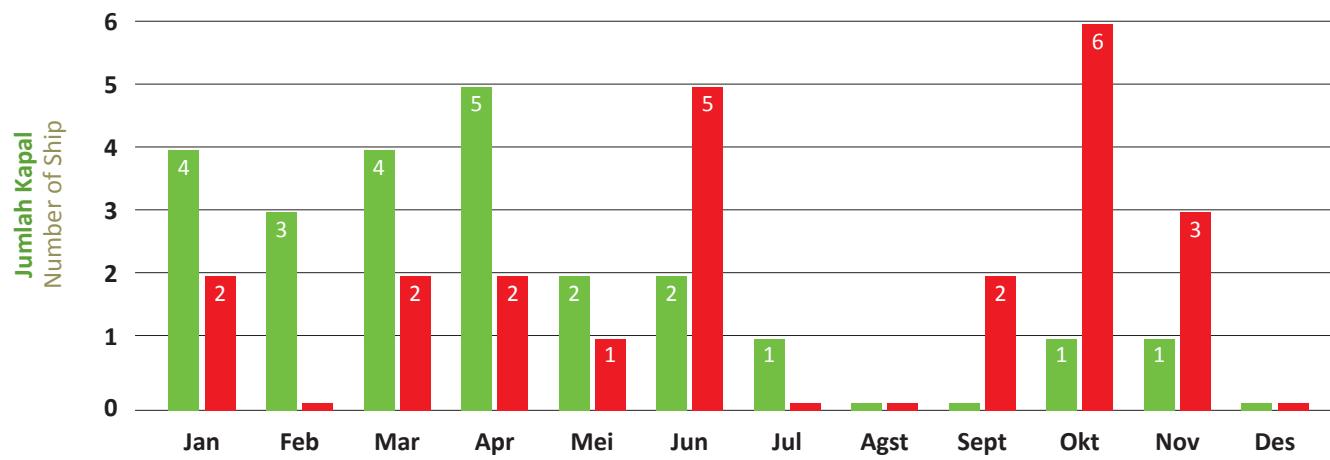
B. ISPS-CODE WORK PROGRAM

1. ISPS-Code Internal Audit

- Throughout the year 2012, the number of ships audited amounted to 23 ships for the audit target of 23 ships.
- The following is the graph of the Planning & Realization:

93

Realisasi Internal Audit ISPS-Code Tahun 2012
Realization of Internal Audit ISPS-Code in 2012



◆ Rencana | Plan ◆ Realisasi | Realization

Catatan :

Pelaksanaan internal audit ISPS-Code sudah seluruhnya terealisasi (100%). Namun sama halnya dengan internal ISM-Code, tidak seluruhnya terlaksana sesuai jadwal. Karena sebagian besar pelaksanaannya bersamaan dengan ISM-Code, kendala yang dihadapi pun sama.

Dari 23 kapal yang sudah diaudit, baru ada 5 (lima) kapal yang dapat ditutup. Hal ini dikarenakan banyak temuan ISPS-Code yang masih sulit ditutup seperti terkait sertifikasi SSO, DSSO 1, dan DSSO 2 yang sulit ditindaklanjuti oleh unit terkait, AIS dan SSAS yang belum terpasang di atas kapal seperti pada KM. Awu dan KM. Bukit raya, dan lain-lain.

2. Eksternal Audit ISPS-Code

a. Audit Eksternal Initial (sertifikat baru)

Pelaksanaan Audit Eksternal Initial pada tahun 2012 direncanakan diaudit pada 4 (empat) kapal yaitu **KM. Lawit, KM. Sirimau, KM. Pangrango dan KM. Egon**, seluruhnya sudah terealisasi. Untuk KM. Egon dilaksanakan lebih awal dari rencana, sehingga pelaksanaannya dapat dilakukan berbarengan dibulan yang sama karena ketersediaan waktu dari auditor, RSO, dan pendamping auditor dengan posisi dan kesiapan kapal yang memungkinkan.

Notes:

Implementation of ISPS-Code Internal Audit has been realized thoroughly (100%). However as the same case as the ISM-Code Internal, not all carried out according to the schedule. Since most of the implementation is concurrent with ISM-Code, the problems faced are also the same.

From 23 ships audited, only 5 (five) ships which are closed. This is due to many findings of the ISPS-Code are difficult to closed, like cases related to SSO, DSSO 1, and DSSO 2 certification which are difficult to follow up by related unit, AIS and SSAS which are not yet installed on ships such as KM Awu, KM Bukit Raya and others.

2. ISPS-Code External Audit

a. Initial External Audit (new certificate)

Execution of Initial External Audit in the year 2012 is planned to be conducted on 4 (four) ships, they are KM Lawit, KM Sirimau, KM Pangrango, and KM Egon, all has been realized. For KM Egon was conducted earlier than the plan, therefore the execution could be carried out in unison in the same month due to the availability of the auditor, RSO, and Auditor assistance with the position and ship readiness that makes it possible.



b. Audit Eksternal Intermediate

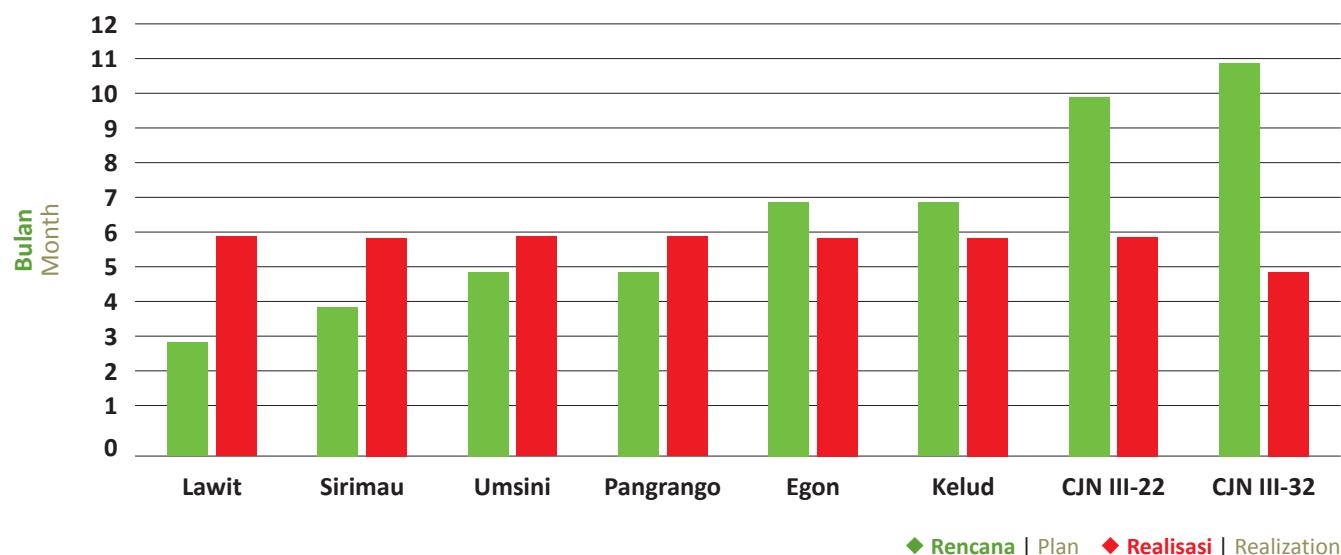
Ada 4 (empat) kapal yang rencananya akan dilaksanakan Audit Eksternal Intermediate pada tahun 2012 yaitu KM. Umsini, KM. Kelud, KM. Caraka JN III-22 dan KM. Caraka JN III-32 dan sudah seluruhnya terealisasi (100%). Namun tidak semua sesuai rencana, KM. Umsini dilaksanakan mundur dari jadwal.

b. Intermediate External Audit

There are 4 (four) ships that are planned for Intermediate External Audit to be carried out in 2012, they are KM Umsini, KM Kelud, KM Caraka JN III-22 and KM Caraka JN III-32 and all has been realized thoroughly (100%). But not all according to plan, KM Umsini was delayed from the schedule.

No	Audit Eksternal ISPS-Code ISPS-Code External Audit	Rencana Plans		Total
		Semester 1 1st Semester	Semester 2 2nd Semester	
1	Eksternal Initial ISPS-Code ISPS-Code Initial External	3 kapal 3 ships	1 kapal 1 ship	4 kapal 4 ship
2	Eksternal Intermediate ISPS-Code ISPS-Code Intermediate External	1 kapal 1 ship	3 kapal 3 ship	4 kapal 4 ship
3	Eksternal Renewal ISPS-Code ISPS-Code Renewal External	-	-	-

Realisasi External Audit ISPS-Code Tahun 2012
Realization of External Audit ISPS-Code in 2012

**Catatan :**

Dari diagram tersebut diketahui bahwa semua kapal yang dijadwal dilaksanakan Eksternal Audit ISPS-Code sudah seluruhnya terealisasi pada 8 kapal (100%). Namun semua tidak berjalan sesuai jadwal yang direncanakan, sebagian besar dilaksanakan pada bulan Juni karena ketersediaan waktu dari auditor, RSO, dan pendamping auditor dengan posisi dan kesiapan kapal yang memungkinkan.

Notes:

From the diagram it is known that all the ships that are scheduled for ISPS-Code External Audit have been fully realized on 8 ships (100%). However not all went according to the schedule, most are carried out in June due to the time availability of the auditors, RSO, and the auditor's assistant with the position and readiness of the ships allowed.

C. PROGRAM KERJA SMK3

Berikut ini tabel rencana dan realisasi program kerja SMK3 tahun 2012.

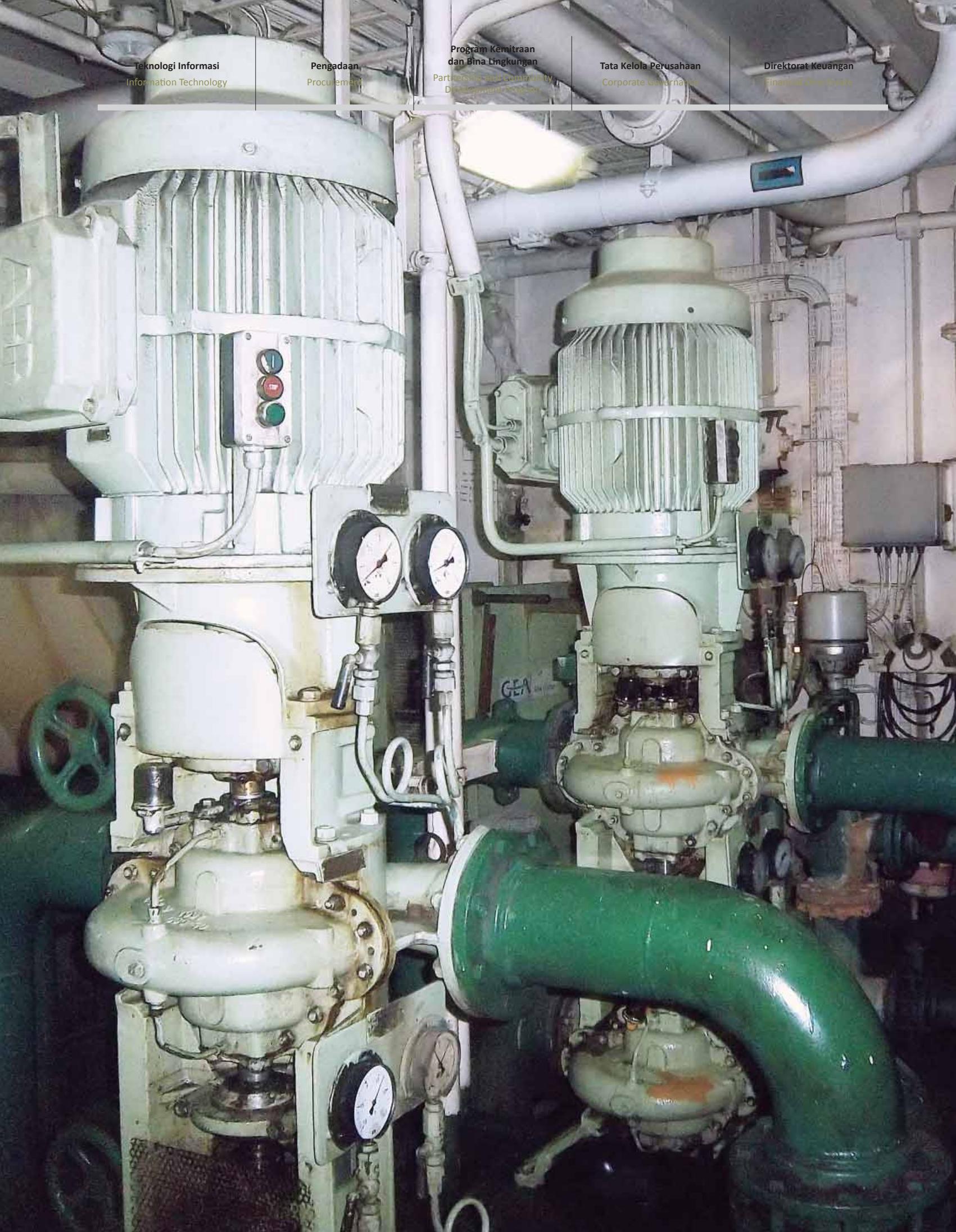
C. SMK3 WORK PROGRAM

The following table is the plan and realization of SMK3 work plan in 2012.

No	Program Kerja Work Plan	Rencana Plan	Realisasi Realization
Program Semester 1 1st Semester Program			
1	Gedung PT PELNI/ PT. SBN Cabang Tg.Priok PT PELNI/PT SBN Tg. Priok Branch Building	23 Juni 2012 23 rd of June 2012	09 Mei 2012 9 th of May 2012
2	Gedung PT PELNI/ PT. SBN Cabang Medan Gedung PT. Pelni/ PT. SBN Cabang Medan	15 Februari 2012 15 th of February 2012	01 April 2012 1 st of April 2012
3	Gedung PT PELNI/ PT. SBN Cabang Surabaya dan Galangan Surya PT PELNI/PT SBN Surabaya Branch Building	21 Februari 2012 21 st of February 2012	19-22 Maret 2012 19-22 of March 2012
4	Gedung PT PELNI Cabang Pontianak PT PELNI/PT SBN Pontianak Branch Building	07 Maret 2012 7 th of March 2012	20-21 Nopember 2012 20-21 of November 2012
5	Gedung PT PELNI/ PT. SBN Cabang Ambon PT PELNI/PT SBN Ambon Branch Building	10 Mei 2012 10 th of May 2012	-
Program Semester 2 2nd Semester Program			
6	Gedung PT PELNI Cabang Pare-pare PT PELNI Pare-Pare Branch Building	20 Oktober 2012 20 th of October 2012	28-29 Nopember 2012 28-29 of November 2012
7	Gedung PT PELNI Cabang Biak PT PELNI Biak Branch Building	09 Juli 2012 9 th of July 2012	14-15 Desember 2012 14-15 of December 2012
8	Gedung PT PELNI Cabang Jayapura PT PELNI Jayapura Branch Building	04 Juli 2012 4 th of July 2012	17-18 Desember 2012 17-18 of December 2012
9	Gedung Hotel Bahtera Cipayung Hotel Bahtera Cipayung Building	26 Desember 2012 26 th of December 2012	26-28 Desember 2012 26-28 of December 2012

Pada tahun 2012 Internal Audit SMK3 rencana dilaksanakan pada 9 (sembilan) objek gedung, dan sampai dengan akhir tahun ini sudah 8 (delapan) gedung terealisasi (88,8%). Gedung yang belum diaudit yaitu gedung PT PELNI Cabang Ambon, hal ini dikarenakan pada saat itu situasi Ambon sedang dalam keadaan tidak kondusif, selain itu juga volume audit yang cukup banyak dan tidak dibarengi dengan jumlah auditor yang cukup, karena di Unit Kerja DPA auditor merangkap untuk audit ISM-Code, ISPS-Code, dan SMK3. Untuk gedung PT PELNI cabang Ambon rencana akan dilaksanakan di tahun 2013.

In the year 2012 SMK3 Internal Audit is planned to be implemented on 9 (nine) buildings, and up till the end of the year 8 (eight) buildings are realized (88.8%). Building which has not been audited is PT PELNI Ambon Branch building, this is due to a riot situation in Ambon, and also quite significant volume of audit work and not accompanied by sufficient number of auditors, in the DPA Work Unit, the auditors multi-task to audit ISM-Code, ISPS-Code, and SMK3. For PT PELNI's Ambon Branch building the plan will be carried out in 2013.





Pada Tahun 2012, program pengembangan Kompetensi diberikan kepada 527 pegawai yang terdiri dari Diklat Penjenjangan untuk 364 pegawai dan Diklat Pengayaan untuk 163 pegawai.

In the year 2012, Competency Development Program given to 527 employees consist of Progression Education and Training for 364 employees and Enrichment Education and Training for 163 employees.

364
Diklat
Penjenjangan
Pegawai
Employee's
Career Education
and Training

163
Diklat
Pengayaan
Pegawai
Employee's
Enrichment
Education and
Training

Dalam segenap aktivitas bisnis PT PELNI (Persero) sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang jasa angkutan laut, pengelolaan organisasi dan sumber daya manusia memiliki peran utama yang menentukan keberlangsungan hidup organisasi berbasis industri jasa. PT PELNI (Persero) menilai pengelolaan organisasi dan sumber daya manusia perlu senantiasa disesuaikan dan dimutakhirkan mengikuti dinamika perubahan organisasi menuju efektivitas dan efisiensi pengelolaan organisasi yang semakin optimal.

Dalam implementasinya, pelaksanaan transformasi pengelolaan SDM yang dilakukan Manajemen PELNI fokus pada:

1. Penyempurnaan Struktur Organisasi & Tata Kerja sesuai perkembangan perusahaan
2. Pengelolaan Talenta pegawai
3. Meningkatkan peran sebagai mitra bisnis Perusahaan
4. Transformasi budaya perusahaan
5. Program Beasiswa S2 dalam dan luar negeri
6. Pendidikan dan Pelatihan
7. Rekrutmen Pegawai Darat dan Laut
8. Assessment Pegawai untuk Mapping Kompetensi
9. Penyempurnaan SOP/SISPRO
10. Penggajian berdasarkan Merit system
11. PT PELNI (Persero) *Employee Reward*
12. Peningkatan kesejahteraan pegawai
13. Pengembangan Sistem Informasi Manajemen SDM
14. Pengelolaan hubungan industrial
15. Peningkatan kepuasan dan keterikatan pegawai terhadap Perusahaan

Sepanjang tahun 2012, Perusahaan telah melakukan beragam kegiatan dan inisiatif terkait dengan fokus Manajemen SDM sebagai berikut:

PENYEMPURNAAN STRUKTUR ORGANISASI & TATA KERJA SESUAI PERKEMBANGAN PERUSAHAAN

Restrukturisasi organisasi sebagai bentuk *review* dan revisi atas organisasi perusahaan dari Pola 4 (empat) Direktorat menjadi 5 (lima) Direktorat menghasilkan Surat Keputusan Direksi PT PELNI (Persero) nomor: 64/HK0.01/DIR/VI/2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Pusat pada tanggal 12 Juni 2012. Hal ini bermula dari hasil evaluasi yang mendalam dari Dewan Komisaris yang menghasilkan kesimpulan bahwa penurunan kinerja adalah akibat *span of*

In PT PELNI's business activities as a State-Owned Enterprise engaged in the field of sea transportation services, organizational management and human resources have a major role in determining the survival of a service-based organization. PT PELNI considers organizational management and human resources need to be constantly adjusted and updated to follow the dynamic changes of organization to a more optimal, effective and efficient organizational management.

In its implementation, transformation of human resources management conducted by PELNI's Management focus on:

1. Improving the organizational structure & work governance in accordance to the company's development
2. Employee's talent management
3. Role improvement as the company's business partner
4. Corporate culture transformation
5. Scholarship program for Post Graduate Degree in and abroad
6. Training and education
7. Land and Sea Employee recruitment
8. Employee assessment for competency mapping
9. Improving the SOP/SISPRO
10. Salary based on merit system
11. PT. PELNI (Persero) Employee Reward
12. Improving the welfare of the employees
13. Development of Information System for Human Resources Management
14. Industrial relationship management
15. Increase the employee's satisfaction and attachment towards the company.

Throughout the year 2012, the company conducted various activities and initiatives related to the focus of HR Management as follows:

IMPROVING THE ORGANIZATIONAL STRUCTURE & WORK GOVERNANCE IN ACCORDANCE TO THE COMPANY'S DEVELOPMENT

Organizational restructuring as a form of review and revision on the company's organization, from 4 (four) Directorates to 5 (five) Directorates, resulted in the Decree of the Board of Director of PT PELNI No. 64/HK0.01/DIR/VI/2012 about Head Office Organization and Governance on the 12th of June 2012. This started from the in depth evaluation result from the Board of Commissioners, with a conclusion of the

control Direksi yang terlalu luas yang menyebabkan beberapa tugas dan program kerja yang telah direncanakan tidak dapat dilaksanakan dengan optimal. Indikasi adanya kinerja yang kurang optimal tersebut terlihat dari hal-hal berikut :

- Keandalan armada terus mengalami penurunan yang tercermin dari penurunan frekuensi pelayaran dari tahun ke tahun. Namun menurut analisa Dewan Komisaris, faktor-faktor penyebab penurunan frekuensi seperti kerusakan kapal, *human error* dapat diatasi apabila Direktur Armada dapat fokus menangani pemeliharaan seperti halnya Direktur Teknik di BUMN Transportasi lainnya seperti PT. ASDP, PT. KA dan PT. GA. Selain menangani pemeliharaan, Direktur Armada PT PELNI (Persero) juga menangani sebagian operasi pelayaran termasuk urusan perbekalan dan makanan.
- Direktur Usaha PT PELNI (Persero) selain menangani pemasaran juga bertugas mengurus sebagian operasi pelayaran. Hal tersebut menyebabkan penanganan *over baggage* (over bagasi) dan *free rider* (penumpang gelap) tidak pernah tuntas. Sebagai perbandingan, pada BUMN lain yang bergerak di bidang transportasi, bidang operasi dan pemasaran umumnya ditangani oleh direktorat berbeda sehingga dapat fokus, mengingat operasi sarana transportasi membutuhkan perhatian khusus karena terkait dengan faktor keselamatan penumpang.
- Demikian pula dengan sebagian tugas Direktur SDM & Umum PT PELNI (Persero) yang menurut Dewan Komisaris kurang dapat dilaksanakan secara optimal, yaitu terkait penanganan asset tidak produktif (idle).

Oleh karenanya, Dewan Komisaris menilai bahwa restrukturisasi organisasi di PT PELNI (Persero) perlu segera dilakukan agar permasalahan yang terjadi selama ini tidak bertambah parah yang dapat mempengaruhi keselamatan angkutan pelayaran.

Memperhatikan kondisi tersebut, maka Dewan komisaris mengusulkan kepada Pemegang Saham agar dilakukan restrukturisasi organisasi di PT PELNI (Persero) dengan tujuan untuk melakukan perbaikan dalam hal-hal berikut :

- Penyesuaian *span of control* dan kejelasan tanggung jawab masing-masing Direktorat yang memudahkan pengendalian internal perusahaan.
- Meningkatkan kehandalan alat produksi dengan sistem pemeliharaan yang lebih baik.

declined in performance is due to span of control of the Board of Directors that are too broad, therefore causing several duties and work program planned was not executed in an optimal manner. Indication of less than optimal performance can be seen as follows:

- Fleet's reliability continued to decline as reflected in the decline of shipping from year to year. According to the analysis of the Board of Commissioners, factors that are causing the decline in frequency, such as damages of the ships and human error, can be handled if the Director of Fleet focus on handling maintenance as well as Director of Engineering in other State-Owned Enterprises like PT ASDP, PT KA, and PT GA. In addition to handling maintenance, PT PELNI's Director of Fleet also handles most shipping operations, including supplies and food.
- PT PELNI's Director of Business in addition to handling marketing also handles most shipping operations. This causes the handling of over baggage and free rider never gets resolved. As a comparison, in other State-Owned Enterprises engaged in the field of transportation, marketing and operation in general is being handled by different directorate to have a better focus, considering transport operation requires special attention due to related with passenger safety factors.
- Similarly, according to the Board of Commissioners some tasks of PT PELNI's Director of Human Resources & General has not been carried out in an optimal manner, especially related to handling unproductive (idle) assets.

Accordingly, the Board of Commissioners assessed that organizational restructuring at PT PELNI must be done immediately to prevent existing problems from getting worse and affect the safety of shipping transportation.

Noting these conditions, the Board of Commissioners suggested to the Shareholders that organizational restructuring at PT PELNI is done with a purpose of improving the following matters:

- Adjustment of span of control and clarity of each responsibility of each Directorate which eases the company's internal control
- Improve the reliability of production tools with a better maintenance system.

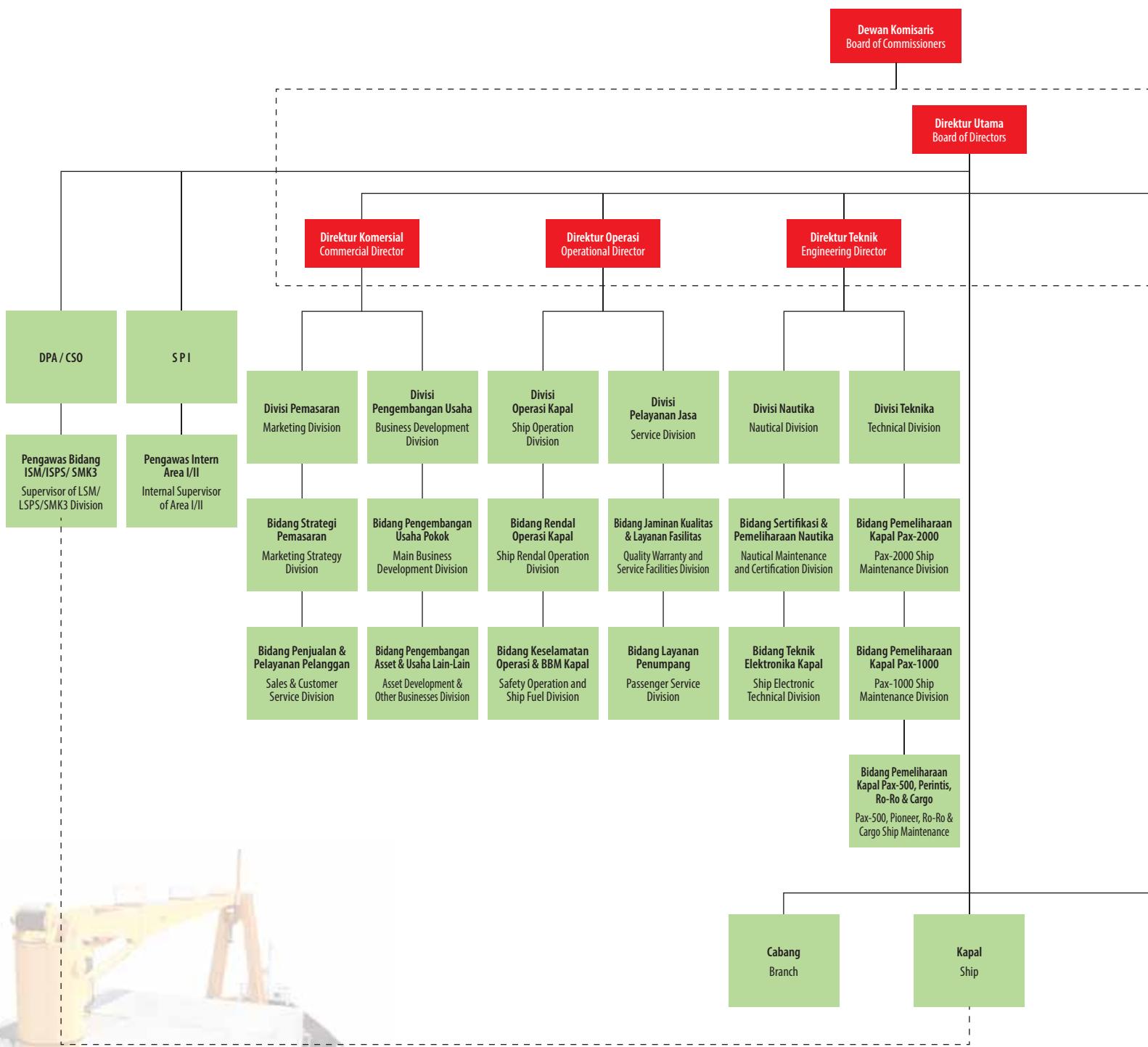
Teknologi Informasi Information Technology	Pengadaan Procurement	Program Kemitraan dan Bina Lingkungan Partnership and Community Development Program	Tata Kelola Perusahaan Corporate Governance	Direktorat Keuangan Financial Directorate
--	---------------------------------	---	---	---

- c. Meningkatkan kinerja perusahaan melalui optimalisasi pemasaran, perbaikan operasional untuk menekan *free rider* dan penerbitan over bagasi, dan optimalisasi asset idle melalui skema yang lebih menguntungkan perusahaan.

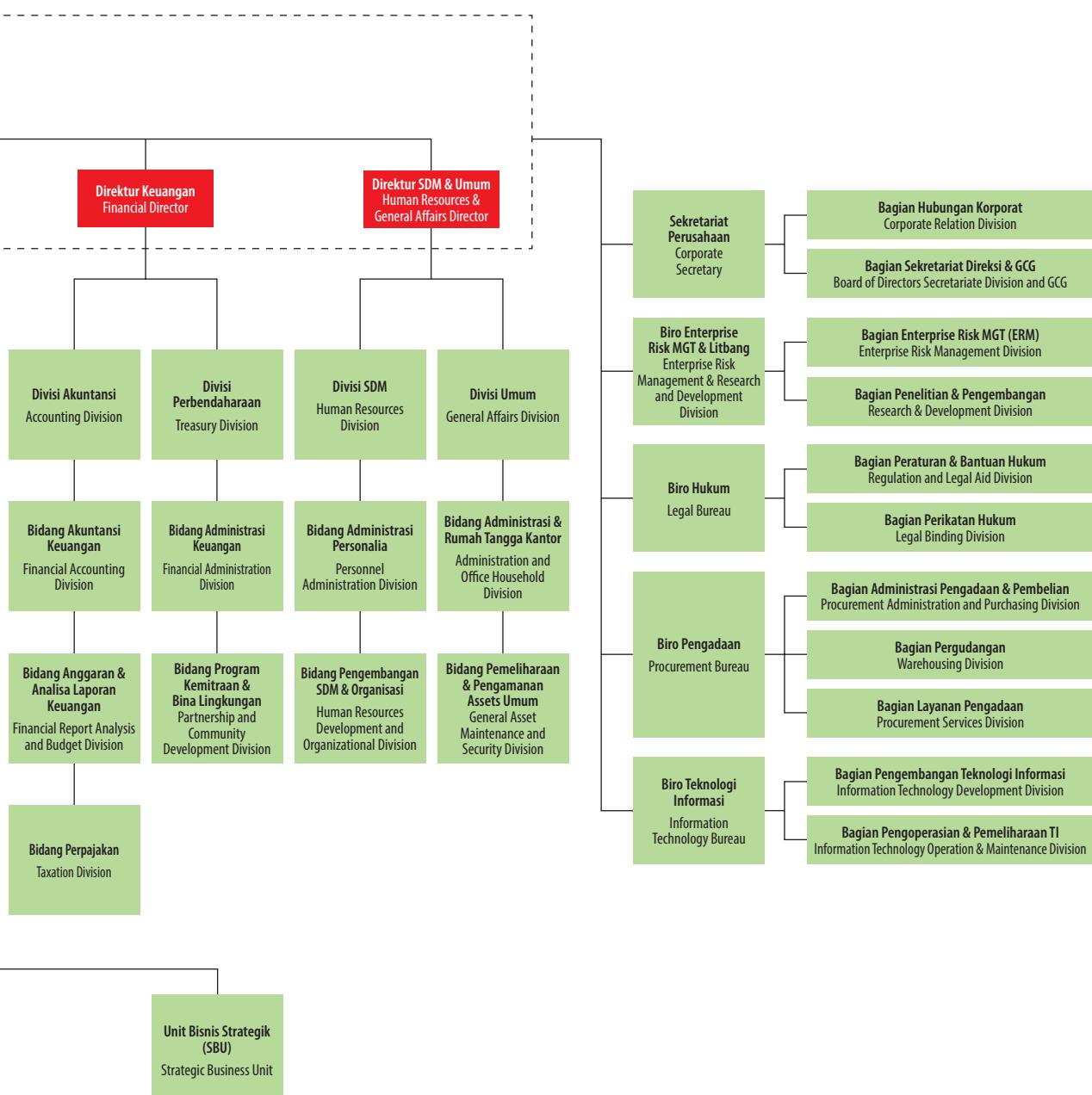
Dengan menerbitkan Surat Keputusan Direksi No : 64 / HK0.01 / DIR / VI / 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Pusat, tanggal 12 Juni 2012. Restrukturisasi organisasi perusahaan yang berlaku di Kantor Pusat saat ini dari Pola 4 (empat) Direktorat menjadi 5 (lima) Direktorat, dengan komposisi sebagai berikut :

- I. Direktorat Komersial, terdiri dari :
 - 1. Divisi Pemasaran (bidang Strategi Pemasaran & bidang Penjualan & Pelayanan Pelanggan)
 - 2. Divisi Pengembangan Usaha (bidang Pengembangan Usaha Pokok & bidang Pengembangan Asset & Usaha lain-lain)
 - II. Direktorat Operasi, terdiri dari :
 - 1. Divisi Operasi Kapal (bidang Rendal Operasi Kapal & bidang Keselamatan Operasi & BBM Kapal)
 - 2. Divisi Pelayanan Jasa (bidang Jaminan Kualitas & Layanan Fasilitas & bidang Layanan Penumpang)
 - III. Direktorat Teknik, terdiri dari :
 - 1. Divisi Nautika (bidang Sertifikasi & Pemeliharaan Nautika & bidang Teknik Elektronika Kapal)
 - 2. Divisi Teknika (bidang Pemeliharaan Kapal Pax-2000, bidang Pemeliharaan Kapal Pax-1000 & bidang Pemeliharaan Kapal Pax-500. Perintis, Ro-Ro & Cargo)
 - IV. Direktorat SDM & Umum
 - 1. Divisi SDM (bidang Administrasi Personalia & bidang Pengembangan SDM & Organisasi)
 - 2. Divisi Umum (bidang Adm & Rumah Tangga Kantor & bidang Pemeliharaan & Pengamanan Assets umum)
 - V. Direktorat Keuangan
 - 1. Divisi Akuntansi (bidang Akuntansi Keuangan, bidang Anggaran & Analisa Laporan Keuangan & bidang Perpajakan)
 - 2. Divisi Perbendaharaan (bidang Adm Keuangan & bidang Program Kemitraan & Blna Lingkungan)
 - c. Improve company's performance through marketing optimization, improving operations to suppress over baggage and free rider, and optimization of idle assets through a more profitable scheme for the company.
- With the issuance of the Decree of the Board of Directors No: 64 / HK0.01 / DIR / VI / 2012 regarding Head Office Organization and Governance dated 12th of June 2012. Restructuring the current company's organizational structure at the Head Office from 4 (four) Directorates to 5 (five) Directorates, with the following composition:
- I. Commercial Directorate consists of :
 - 1. Marketing Division (Marketing Strategy & Sales & Customer Service)
 - 2. Business Development Division (Main Business Development & other Assets Development)
 - II. Operational Directorate, consists of:
 - 1. Ship Operation Division (Rental Ship Operation & Safety Operation & Ship Fuel)
 - 2. Service Division (Guaranteed Quality & Service Facilities & Customer Service)
 - III. Engineering Directorate, consists of:
 - 1. Nautical Division (Certification & Nautical Maintenance & Ship Electronics Engineering)
 - 2. Engineering Division (Ship Pax-2000 Maintenance, Ship Pax-1000 Maintenance & Ship Pax-500 Maintenance. Pioneer, Ro-Ro & Cargo)
 - IV. Human Resources and General Directorate
 - 1. Human Resources Division (Personnel Administration & Human Resources Development & Organization)
 - 2. General Division (Administration & Office General Affairs & Maintenance & Security of General Assets)
 - V. Financial Directorate
 - 1. Accounting Division (Financial Accounting, Budget & Financial Report Analysis & Taxation)
 - 2. Treasury Division (Financial Administration & Partnership Program & Environmental Development)

Bagan Struktur Organisasi Kantor Pusat PT PELNI (Persero)



PT PELNI's Head Office Organizational Structure Chart



Dalam mendukung dan menyempurnakan program Restrukturisasi Organisasi PT PELNI (Persero), telah dirumuskan dan diterbitkan Surat Keputusan Direksi No : 104/HK0.01/DIR/VIII-2012 tentang Nama dan Kelas Jabatan, Surat Keputusan Direksi No : 108/HK0.01/DIR/X-2012 tentang Formasi Jabatan Pegawai Darat, Surat Keputusan Direksi No: 109/HK0.01/DIR/X-2012 tentang Uraian Jabatan.

Agar program restrukturisasi tersebut mendapat target yang diinginkan, diperlukan 6 (enam) kondisi SDM yang harus dipenuhi. Kondisi-kondisi ini adalah :

1. Budaya berorientasi pada kinerja
2. Rendahnya tingkat keluar-masuk (*turnover*) pegawai (terutama pada kelompok pegawai yang kinerjanya unggul / sangat istimewa).
3. Tingkat kepuasan pegawai yang relatif cukup tinggi
4. Kaderisasi SDM yang berkualitas
5. Efektifnya investasi yang berupa balas jasa dan pengembangan SDM
6. Proses seleksi pegawai serta evaluasi kinerja yang berbasis kompetensi (sebagai faktor keberhasilan).

Organisasi yang unggul, biasanya didukung oleh manajemen SDM yang proaktif dan sistematis. Maka untuk mengoptimalkan kemampuan dalam mencapai keunggulan yang langgeng, organisasi harus memiliki manajemen talenta yang proaktif dan memiliki cara yang sistematis untuk melakukan aktivitas manajemen talenta tersebut.

Strategi yang digagas oleh Manajemen SDM PT PELNI (Persero) diantaranya sebagai berikut :

1. Membangun dan mengembangkan kapabilitas dan kepemimpinan setiap talenta
2. Mendukung dan mengembangkan budaya dan organisasi berbasis kinerja dan pembelajaran
3. Mengarahkan strategi Manajemen SDM sejalan dengan strategi korporat, dan
4. Pengembangan model sistem penilaian kinerja.

Untuk menjadikan PT PELNI (Persero) sebagai "*High Performance Organization*" dengan didukung oleh "*High Performance People*" yaitu memiliki *engagement* terhadap Perusahaan, terdapat 3 (tiga) pilar utama yang mendasari Manajemen SDM yaitu :

1. Budaya Perusahaan yang akan mendorong terciptanya "*working environment*" yang kondusif, yang pada akhirnya akan mendorong kinerja yang terbaik dan berkelanjutan.

To support and improve PT PELNI's Organizational Restructuring Program, the Decree of the Board of Directors No : 104/HK0.01/DIR/VIII-2012 regarding Name and Position, the Decree of the Board of Directors No : 108/HK0.01/DIR/X-2012 regarding the formation of Land Employees Position, and , the Decree of the Board of Directors No : 109/HK0.01/DIR/X-2012 regarding Position Breakdown, has been formulated and published.

In order for the restructuring program to achieve the desired target, 6 (six) conditions of Human Resources must be fulfilled. These conditions are:

1. Performance oriented culture.
2. Low turnover rate of employees (especially on groups of employees with high performance / excellent).
3. Relatively high employees' satisfaction rate.
4. Regeneration of quality human resources.
5. Effectiveness of investments in the form of remuneration and human resources development.
6. Employee selection process as well as performance evaluation which are based on competency (as success factor).

Leading organization, usually supported by a proactive and systematic human resources management. Therefore to optimize the ability to achieve lasting excellence, the organization must have a proactive talent management and have a systematic way to carry out the activities of managing those talents.

Strategies initiated by PT PELNI's human resources management, are as follows:

1. Build and develop capabilities and leadership of each talent.
2. Supporting and developing the culture and organization based on performance and learning.
3. Direct the human resources management strategy to be in line with the corporate strategy, and
4. Development of a model of performance evaluation system.

To make PT PELNI becomes a "High Performance Organization" supported by "High Performance People" that has engagement to the company, there are 3 (three) main pillars as the basis of human resources management, they are:

1. Corporate Culture that will encourage the creation of a conducive "working environment", which in turn will encourage the best and sustainable performance.

2. Pengelolaan talenta yang akan memastikan tersedianya para pemimpin perusahaan di masa depan, dan
3. Meningkatkan dan mengembangkan peran *people manager* yang mampu menjadi mentor dan *coach* yang kompeten sehingga pegawai dapat mengembangkan kompetensinya serta terjaga produktivitas dan kinerjanya.
2. Talent management that will ensure the availability of corporate leaders in the future, and
3. Improving and developing the role of people manager who is able to be a competent mentor and coacher, so that the employees can develop their competence and maintain their productivity and performance.

PENGELOLAAN TALENTA

Dalam rangka menjaga keseimbangan rantai kepemimpinan jangka panjang Perusahaan sesuai dengan perkembangan bisnisnya, strategi pengelolaan sumber daya manusia sudah dimulai sejak proses pencarian kader potensial. Perusahaan telah menyusun kriteria talenta sesuai dengan talenta yang dibutuhkan di masa depan, profil sukses kepemimpinan Perusahaan, serta memetakan karyawan potensial yang diidentifikasi sebagai calon pimpinan Perusahaan di masa yang akan datang. Sesuai Surat Edaran Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor : SE-12/MBU/Wk/2012 tentang 12 Indikator Kompetensi dalam assessment test bagi calon eksekutif BUMN. Pelaksanaan *assessment test* bagi bakal calon direksi agar mencakup pengukuran terhadap 12 indikator kompetensi dalam aspek *Personal Quality* (PQ) sebagai berikut : *Integrity, Enthusiastic, Innovation & Creativity, Building Business Partnership, Business Acumen, Customer Focus, Strategic Orientation, Driving Execution, Visionary Leadership, Change Leadership, Aligning Performance for Succeed, dan Empowering*.

Proses pengelolaan talenta menjadi sangat penting karena bertujuan untuk mempertahankan pegawai, mendukung perubahan, mengembangkan tim unggulan terbaik, memperoleh calon pengganti untuk posisi-posisi utama, memenuhi persyaratan keahlian masa depan, membantu perencanaan sumber daya organisasi, memastikan adanya peluang bagi pegawai berpotensi tinggi, serta membangun budaya yang mendorong pencapaian kinerja yang maksimal.

Proses yang Perusahaan lakukan diantaranya mencakup penetapan kriteria utama dari suatu jabatan yang dibutuhkan oleh Perusahaan berdasarkan kepada :

1. Identifikasi kebutuhan talenta yang selaras dengan strategi perusahaan.
Melakukan identifikasi, seleksi, pengembangan dan mempertahankan para *Superkeeper*. Para *Superkeeper* ini adalah kelompok pegawai yang jumlahnya sangat kecil. Mereka mampu menunjukkan kinerja yang superior (unggul, sangat istimewa), yang mengilhami pegawai

TALENT MANAGEMENT

In order to maintain the balance of the company's long term chain of leadership in accordance with its business development, human resources management strategy has begun since the process of searching for potential cadres. The company has established talent criteria according to the talent needed in the future, the company's leadership success profile, and map out potential employees identified as candidates for future leaders of the company. In accordance to the Letter of the Minister of State-Owned Enterprises No: SE-12/MBU/Wk/2012 regarding 12 Competency Indicators in the assessment test for candidates of State-Owned Enterprises Executives. Assessment Test conducted on the candidates of Board of Directors covers measurement towards 12 competency indicators in the aspect of Personal Quality (PQ) as follows: Integrity, Enthusiastic, Innovation & Creativity, Building Business Partnership, Business Acumen, Customer Focus, Strategic Orientation, Driving Execution, Visionary Leadership, Change Leadership, Aligning Performance for Succeed, and Empowering.

Talent management process is very important as it aims to retain employees, support changes, develop the best leading team, obtain replacement candidates for key positions, meet the future skill requirements, assist resource planning organization, to ensure opportunities for high potential employees, and build a culture that encourages achievement of maximum performance.

Process conducted by the company covers the establishment of main criteria from a certain position needed by the company is based on:

1. Identification of talents need in line with the company's strategy.
Carry out identification, selection, development and maintain the superkeeper. The superkeeper is a small group of employees. They are capable of displaying superior performance that inspires other employees to achieve superior performance as well, who are truly

lainnya untuk mencapai kinerja yang unggul juga, yang benar-benar mampu mewujudkan kompetensi inti dan nilai-nilai organisasi.

2. Seleksi talenta dengan mempertimbangkan aspek kinerja dan potensi utama dari suatu jabatan yang dibutuhkan Perusahaan. Dalam menetapkan talenta, hal yang menjadi perhatian adalah ketersediaan talenta internal melalui proses review dan evaluasi, maupun ketersediaan talenta eksternal dengan mencari kandidat dari luar Perusahaan melalui proses rekrutmen untuk posisi yang utama seperti *middle management* dan *executive management*, yaitu dengan dilaksanakannya Fit & Proper Test untuk calon Direksi Anak Perusahaan pada bulan November 2012.
3. Pengembangan talenta, mencakup 3 (tiga) aspek yaitu *assignment*, *mentoring* dan *leadership development*. Salah satu program yang telah dilaksanakan adalah melakukan kerja sama dengan PPM Manajemen di Tahun 2012 sudah dilakukan 1 *batch training Managerial* Tingkat Utama angkatan II pada tanggal 10 – 20 April 2012 (28 peserta), 1 *batch training Managerial* Tingkat Madya angkatan V pada tanggal 09 – 21 Oktober 2012 (25 peserta) dan 1 *batch training Managerial* Tingkat Muda angkatan IV pada tanggal 19 – 30 Juni 2012 (24 peserta).
4. Mempertahankan talenta yang ada dengan metode dan mekanisme penilaian karyawan “*talent review*” (kinerja vs potensi), memastikan tersedianya sumber daya manusia untuk posisi-posisi utama melalui strategi dan metode “*talent management*” yang terintegrasi dengan strategi perencanaan dan target perusahaan jangka panjang serta sesuai dengan peraturan perundang-undangan, dan tersedianya strategi *acceleration development* program yang selaras dengan strategi Perusahaan.

Untuk mendukung pengelolaan dan pengembangan talenta di PT PELNI (Persero), perusahaan juga melakukan hal-hal sebagai berikut :

1. Pengelolaan talenta dilakukan secara sistematis menggunakan sumber data yang terintegrasi dan komprehensif,
2. Data historis talenta disimpan dalam sistem dengan masa retensi sesuai kebutuhan
3. Pengelolaan talenta dilakukan secara bersama-sama antara Divisi SDM dengan *line manager* di unit kerja

able to embody the core competencies and values of the organization.

2. Talent selection by considering the aspect of performance and main potential from a position needed by the company. In establishing the talents, the main area of concern is the availability of internal talent through review and evaluation process, and the availability of external talent by searching for candidates from outside the company through recruitment process for main position such as middle management, and executive management, with the implementation of Fit & Proper Test for candidates of the subsidiary's Board of Directors in the month of November 2012.
3. Talent development, covers 3 (three) aspects, which are assignments, mentoring, and leadership development. One of the programs that has been conducted was through partnership with PPM Manajemen in the year 2012, 1 batch of Top Level Managerial Training Group II on the 10-20 of April 2012 (28 participants), 1 batch of Intermediate Level Managerial Training Group V on the 9-21 of October 2012 (25 participants), and 1 batch of Beginner Level Managerial Group IV on the 19-30 of June 2012 (24 participants).
4. Maintaining the existing talent with employee's evaluation method and mechanism of “*talent review*” (performance vs. potential), to ensure the availability of human resources for main positions through strategy and method of “*talent management*” which are integrated with planning strategy and long term target of the company, and in accordance to the regulation, and the availability of acceleration development program strategy in line with the company's strategy.

To support the talent management and development in PT PELNI, the company also does the following:

1. Systematic talent management using integrated and comprehensive source of data.
2. Talents historical data stored in a system with a retention period according to needs.
3. Talent management conducted together between the human resources division with the line manager in each work units, therefore accuracy

- masing-masing, sehingga akurasi informasi dapat lebih terukur;
4. Pengembangan talenta dibuat terintegrasi dengan Divisi SDM cq. Bidang Pengembangan SDM & Organisasi sehingga pengelolaannya lebih terarah;
 5. Pengembangan talenta diantaranya dilaksanakan melalui program rotasi / penempatan sementara, sehingga dapat diketahui kebutuhan unit terkait dan pengembangannya secara sistematis, dan
 6. Pelaksanaan monitoring didukung oleh sistem yang akan memberikan laporan sesuai kebutuhan.

Meningkatkan Peran sebagai Mitra Bisnis Perusahaan Manajemen sumber daya manusia merupakan aspek yang strategis bagi suatu organisasi. Oleh karena itu, pengelolaan sumber daya manusia harus dilakukan secara efektif, dimana dibutuhkan pengetahuan tentang perilaku manusia dan kemampuan untuk mengelolanya. Penetapan strategi sumber daya manusia juga harus relevan terhadap penetapan strategi bisnis Perusahaan.

Perubahan lingkungan bisnis yang sangat cepat memiliki pengaruh signifikan terhadap perubahan peran dan pengelolaan sumber daya manusia. Demi menjaga kemampuan menyelaraskan diri terhadap adanya perubahan tersebut, Manajemen SDM melakukan *repositioning* sebagai mitra dari pengelolaan bisnis Perusahaan.

Ditahun 2012, Divisi SDM mengedepankan peran pemenuhan kebutuhan sumber daya manusia bagi unit bisnis dan memberikan nilai tambah bagi unit bisnis. Peran strategis tersebut termasuk aspek konsultasi sehingga masing-masing pimpinan unit bisnis bisa mendapatkan alternatif solusinya.

TRANSFORMASI BUDAYA PERUSAHAAN

Budaya perusahaan PT PELNI (Persero) yang terdiri dari Tata Nilai Utama (*Core Values*) yang dimiliki PT PELNI (Persero) yaitu : *Integrity, Service Excellence, Continuous Learning* dan *Careness*, Perseroan juga memiliki nilai-nilai luhur antara lain : takwa, jujur, tanggung jawab, disiplin, keteladanan, kesetiaan/loyalitas, kerjasama, saling menghormati, akuntabilitas dan mengutamakan kepuasan pelanggan. Nilai-nilai luhur itu harus menjadi landasan utama oleh seluruh INSAN PELNI dalam berperilaku yang dirancang sejak tahun 2008 dan kemudian disosialisasikan pada tahun 2010 hingga saat ini, telah menjadi panduan / pedoman perilaku insan PT PELNI (Persero) melalui program internalisasi yang terstruktur dan tersistem.

- of information can be measured;
4. Talent management is made to be integrated with human resources division in the field of human resources development and organization to ensure better targeted management;
 5. Talent development is carried out through rotation program / temporary placing, therefore the need of the related unit and its development can be known systematically, and
 6. Monitoring conducted is supported by a system that will provide report as needed.

Increasing the role as the company's business partner in human resources management is a strategic aspect for an organization. Therefore, human resources management must be done effectively, where knowledge regarding human behavior and skill to manage it is required. Human resources strategy implementation must also be relevant to the company's strategy implementation.

Fast changes in the business environment have a significant influence towards the changes in the role and management of human resources. To maintain the ability to stay aligned with those changes, human resources management reposition itself as a partner from the company's business management.

In the year 2012, human resources division emphasized the role of meeting the need of human resources for business units and to give value added to business units. The strategic role includes consultation aspect allowing each business unit's leaders to get an alternative solution.

CORPORATE CULTURE TRANSFORMATION

PT PELNI's corporate culture consist of main corporate values (*Core Values*) which are: Integrity, Service Excellence, Continuous Learning, and Careness, the company also has other noble values which are: piety, honesty, responsibility, discipline, exemplary, loyalty, cooperation, mutual respect, accountability, and prioritizing on customer's satisfaction. These noble values are the main basis of behavior for everyone at PELNI which was designed in 2008, which is then socialized in the year 2010 until now, and has become a behavioral guideline / conduct of the people at PT PELNI through a structured and systematic internalized program.

Penetapan nilai-nilai budaya ini dilakukan karena manajemen meyakini bahwa transformasi bisnis yang dijalankan Perusahaan harus diikuti dengan transformasi budaya, mengingat pada akhirnya hanya insan PELNI yang mampu membawa Perusahaan ini maju dan berkembang sesuai visi dan misi Perusahaan.

PT PELNI (Persero) meyakini bahwa perusahaan yang berhasil dan berkinerja tinggi dan terjaga keberlangsungannya adalah perusahaan yang memiliki budaya perusahaan yang kuat.

Ke-4 Tata Nilai Utama (*Core Values*) tersebut dijabarkan dalam 10 nilai-nilai luhur yang meliputi :

Integritas Integrity	1. Takwa Piety 2. Kejujuran Honesty 3. Akuntabilitas Accountability
Service Excellence	4. Mengutamakan kepuasan pelanggan Prioritizing on Customer's Satisfaction 5. Tanggung Jawab Responsibility
Continuous Learning	6. Keteladanan Exemplary 7. Kesetiaan/loyalitas Loyalty
Careness	8. Disiplin Discipline 9. Kerjasama Cooperation 10. Saling menghormati Mutual Respect

Tujuan dari program implementasi nilai-nilai budaya di lingkungan perusahaan adalah : untuk terus mendorong perilaku kerja positif yang sesuai nilai-nilai perusahaan sehingga tercipta lingkungan kerja yang nyaman dan kondusif dan memberikan nilai tambah bagi perusahaan, dan pada akhirnya akan mendorong kinerja yang terbaik dan berkelanjutan.

Harapan Direktur Utama pada saat Pedoman Perilaku diluncurkan sebagai nilai-nilai budaya perusahaan bahwa sistem pelayanan yang lebih baik kepada pelanggan harus dapat diciptakan sehingga tercapai kepuasan pelanggan. Semua itu tidak lepas dari bagaimana insan PT PELNI (Persero) memberikan jaminan keselamatan, kenyamanan dan keamanan melalui perilaku kerjanya, oleh karena itu dalam memberikan pelayanan tersebut PT PELNI (Persero) sangat membutuhkan pedoman perilaku sebagaimana dimaksud. Pedoman perilaku juga akan memiliki dampak psikologis yang luas terhadap kesan, opini dan *image* kepada perseroan, karenanya pemahaman terhadap pedoman perilaku ini merupakan suatu kewajiban bagi insan PELNI agar pola perilaku sebagai individu serta pola perilaku

Implementation of these cultural values was performed, because the management believes that the business transformation carried out by the company must also be followed by transformation of culture, considering at the end only the people at PELNI who are capable to take this company forward and develop in accordance to the vision and mission of the company.

PT PELNI believes that a successful company and high in performance and secure in its sustainability is a company that has a strong corporate culture.

The 4 Core Values are described in these 10 noble values which cover:

The aim for the implementation of corporate culture program in the company's environment are: to continue to encourage positive work behavior correspond to the values of the company, to create a comfortable and conducive working environment and to give added value to the company, and ultimately encourage the best and sustainable performance.

The hope of the President Director when Code of Conduct was launched as the company's cultural values, is for a better service system for the customers to be created in order to achieve customer's satisfaction. All of that can not be separated from how the people at PT PELNI provide assurance of safety, comfort and safety through their work behavior, for that reason behavior code of conduct in providing services is highly needed by PT PELNI. Behavior code of conduct will also have a widespread psychological impact on the impression, opinion and image towards the company, therefore understanding the behavior code of conduct is an obligation for everyone at PELNI in order for each individual behavior becomes a whole unity in creating obedient professional in accordance to the GCG principles.

sebagai insan PELNI menjadi satu kesatuan yang utuh dalam menciptakan insan PT PELNI (Persero) yang profesional dan taat azas sesuai dengan prinsip-prinsip GCG.

Salah satu hasil kemajuan yang signifikan dalam proses internalisasi budaya adalah dilakukannya penyelarasan dalam *Performance Management System*. *Employee Performance Tracking* yang merupakan bagian dari tahapan pengukuran pencapaian kinerja individu yang dilakukan pada semester I telah berjalan untuk Kantor Pusat dan Cabang – juga mengukur sampai sejauh mana perilaku individu itu selaras dengan pedoman perilaku. Metode pengukuran melalui *assessment* yang dilaksanakan oleh atasan pegawai. Walaupun hasil Penilaian Karya Pegawai (PKP) Individu yaitu Deret Ukur Prestasi (DUP) belum ditindak lanjuti sebagai dasar *meryt system*, karena memang masih dalam proses penyempurnaan di dalam pelaksanaannya.

Selanjutnya, di tahun 2012 perusahaan juga melakukan “*Induction Program*” melalui Diklat Orientasi Calon Pegawai Laut Bintara / Tamtama bagian Dek / Mesin, sebanyak 127 orang. Tujuan dari program ini adalah proses pembelajaran kepada para *new entry* (Calon Pegawai) terhadap nilai-nilai perusahaan sehingga diharapkan mereka dapat beradaptasi dan berperilaku sesuai nilai-nilai perusahaan apapun latar belakangnya dan mampu membangun etos kerja sesuai pedoman perilaku Insan PT PELNI (Persero) (Persero). Program ini telah dilaksanakan hingga 4 Batch atau meliputi sekitar 355 karyawan baru (*Pegawai Darat dan Pegawai Laut*) sampai dengan bulan Desember 2012.

Dalam upaya terus mendorong, memotivasi dan membangun komitmen para *People Manager* agar dapat melakukan perannya sebagai *Role Model* dalam proses implementasi budaya, telah dilaksanakan “*Workshop Coaching, Counselling and Mentoring*” bagi para struktural dari mulai level Senior Manager, General Manager dan level Manager.

JUMLAH PEGAWAI BERDASARKAN USIA

Pada Tahun 2012 pegawai yang berusia 40 – 49 atau lebih merupakan kelompok usia yang jumlahnya terbesar di antara pegawai Pelni yaitu sebanyak 2.493 orang (55%), sedangkan untuk usia 50 - 55 tahun berjumlah 945 orang (21%), dan untuk usia di bawah 29 tahun sebanyak 225 orang (5%) dari seluruh total pegawai PT PELNI (Persero). Usia produktif hanya 5%, maka rencana di Tahun 2013 masih perlu dilaksanakan rekrutmen baik untuk pegawai darat dan pegawai laut (sesuai kebutuhan kompetensi).

One of the significant progress in the process of culture internalization is the execution of aligning the Performance Management System. Employee Performance Tracking which is part of individual performance achievement measurement stage conducted on the first semester has been carried out for Head Office and Branch Office – also to measure the extent of the alignment of each individual behavior with the behavior code of conduct. Measurement method through assessment carried out by the employee's supervisor. Although the result of Individual Employee Work Evaluation (PKP) which is Achievement Measurement (DUP) has not been followed through as the basis of meryt system, because it is still in the process of improvement in its implementation.

Furthermore in 2012 the company also carried out “*Induction Program*” through Education and Training Orientation for Prospective Petty Officer Sea Employee / Private on Deck Section / Engine, as many as 127 participants. The aim from this program is a learning process to all the new entry (prospective employees) towards the corporate values, therefore it is expected for them to adapt and behave in accordance to the corporate values, no matter the background, and capable in building work ethic in accordance to behavior code of conduct of PT PELNI. This program is carried out for a total of 4 Batches or covers about 355 new employees (Land and Sea Employees) until the end of December 2012.

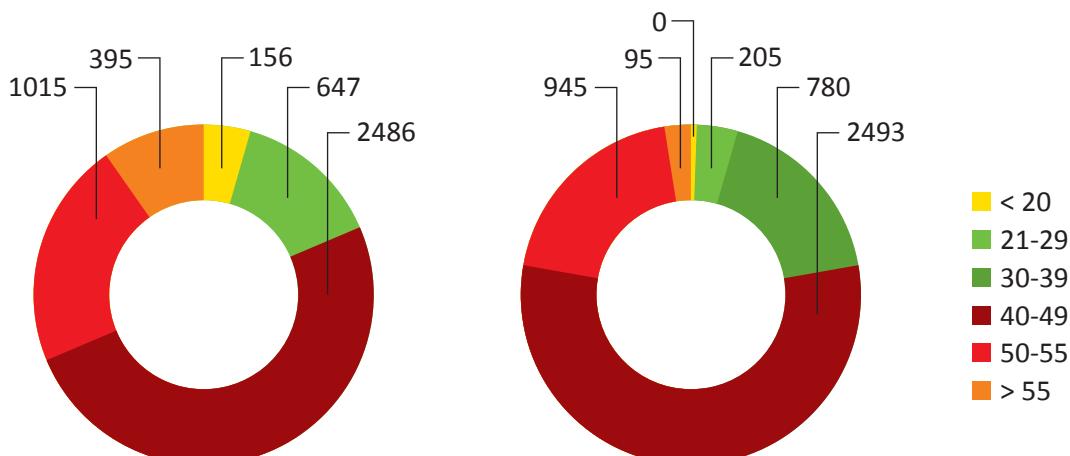
In the effort to continue to encourage, motivate, and build commitment of the People Manager in doing their role as a Role Model in the culture implementation process, “*Workshop Coaching, Counselling and Mentoring*” has been conducted at the structural level from the level of Senior Manager, General Manager, and Manager.

NUMBER OF EMPLOYEES BASED ON AGE

In the year 2012 employees between the age of 40 – 49 or over is an age group which has the largest number of our employees, as many as 2,493 persons (55%), meanwhile for the age between 50-55 years old amounted to 945 persons (21%), and for the age below 29 years of age as many as 225 persons (5%) from the entire employees of PT PELNI. Productive age is only 5% therefore the plan of recruitment for land and sea employees must still be carried out in 2013 (in accordance to competence need).

Grafik Profil Pegawai PT PELNI (Persero) Berdasarkan Usia

Graph of PT PELNI Employees Profile based on Age



Tabel Kelompok Usia | Age Group Table

Kelompok Usia Age Group	2012		2011	
	Pegawai Employees	%	Pegawai Employees	%
< 20	17	0%	0	0%
21 - 29	205	5%	156	3%
30 - 39	780	17%	647	14%
40 - 49	2,493	55%	2,486	53%
50 - 55	945	21%	1,015	22%
> 55	95	2%	395	8%
Total	4,535	100%	4,699	100%

Jumlah Pegawai Berdasarkan Jabatan | Number of Employees Based on Position

Jabatan Position	2012	2011
Direksi BOD Board of Directors	6	5
Head of Internal Auditor/Senior Manager/ Corporate Secretary/General Manager/Nakhoda/KKM	199	202
Head of Internal Auditor/Senior Manager/ Corporate Secretary/General Manager/Captain/KKM		
Manager/Mualim/Masinis Manager/Chief Mate/Engineer	382	379
Staff/ABK Staff/Crew Member	3,948	4,113
Total	4,535	4,699

Jumlah Pegawai Berdasarkan Golongan | Number of Employees Based on Category

No	Unit Kerja	2012						2011						Work Unit
		I	II	III	IV	pkwt	Jumlah Amount	I	II	III	IV	pkwt	Jumlah Amount	
A	PT PELNI (Persero)													PT PELNI (Persero)
1.	Kantor Pusat	19	122	224	40	0	405	21	132	227	40	0	420	Head Office
2.	Kantor Cabang	8	208	320	16	16	568	11	222	328	22	15	598	Branch Office
3.	Kapal	369	1.773	336	37	73	2.588	354	1.805	360	48	63	2.630	Ship
	Jumlah (A)	396	2.103	880	93	89	3.561	386	2.159	915	110	78	3.648	Amount (A)
B	Usaha Sampingan													Side Business
1.	Hotel Bahtera	7	11	4	0	1	23	10	8	4	0	1	23	Hotel Bahtera
2.	Galangan Surya	0	7	12	1	0	20	0	8	12	1	0	21	Surya Shipyard
	Jumlah (B)	7	18	16	1	1	43	10	16	16	1	1	44	Amount (B)
C	Anak Perusahaan													Subsidiary
1.	PT SBN Pusat	1	4	12	8	0	25	1	6	10	9	0	26	PT SBN Head Office
2.	PT RS PELNI	5	250	525	12	0	792	5	279	537	13	28	862	PT RS PELNI
3.	PT PIDC	0	0	2	1	0	3	0	0	3	1	0	4	PT PIDC
4.	PT SBN Cabang	1	48	60	2	0	111	1	55	58	2	1	115	PT SBN Branch Office
	Jumlah (C)	7	302	599	23	0	931	7	340	608	25	29	1.007	Amount (C)
	Jumlah (A+B+C)	410	2.423	1.495	117	90	4.535	403	2.515	1.537	136	108	4.699	Amount (A+B+C)

Dari table di atas menerangkan bahwa PT PELNI (Persero) 53% pegawainya bergolongan II dengan latarbelakang pendidikan SLTA, karena memang sesuai core bisnis PT PELNI (Persero) adalah Perusahaan Pelayaran yang sebagian besar crew ABK nya untuk jabatan Tamtama berlatarbelakang pendidikan SLTA.

From the table above explains that PT PELNI's 53% of employees in category II with a background of high school education, because it is consistent with PT PELNI core business which is Shipping Company where the majority of the crew member is Private level with a background of high school education.

Jumlah Pegawai Berdasarkan Status Number of Employees Based on Status			Jumlah Pegawai Berdasarkan Jenis Kelamin Number of Employees Based on Gender		
Status Pegawai Employee Status	2012	2011	Jenis Kelamin Gender	2012	2011
Organik	4.445	4.591	Pria Men	3.787	3.879
Honor	1	0	Wanita Women	748	820
PKWT	16	45	Total	4.535	4.699
PKL	73	63			
Total	4.535	4.699			

JUMLAH SDM PT PELNI (PERSERO)

Dalam rentang waktu 2011 – 2012, PT PELNI (Persero) mengalami penurunan jumlah SDM dari 4.699 menjadi 4.535 dengan rata-rata tingkat penurunan sebesar 3% per tahun. Penurunan ini disebabkan oleh pensiun normal, pengunduran diri atas permintaan sendiri, meninggal dunia dan lain-lain. Manajemen yakin bahwa secara umum PT PELNI (Persero) memiliki hubungan baik dengan para Pegawai dan dengan Serikat Pekerja.

JUMLAH PEGAWAI BERDASARKAN TINGKAT PENDIDIKAN

Komposisi Pegawai PT PELNI (Persero) berdasarkan tingkat pendidikan di Tahun 2012 adalah sebagai berikut :

Jumlah Pegawai Berdasarkan Tingkat Pendidikan Number of Employees Based on The Level of Education					
Tingkat Pendidikan	2012		2011		Level of Education
	Pegawai Employee	%	Pegawai Employee	%	
Pra Kuliah	3.157	70%	3.361	72%	Pre-University
Lulusan Diploma	536	12%	532	11%	Graduate Diploma
Lulusan Universitas	739	16%	707	15%	University Graduate
Pasca Sarjana	103	2%	99	2%	Post Graduate
Jumlah	4.535	100%	4.699	100%	Number

Dibandingkan dengan posisi 31 Desember 2011, komposisi pegawai PT PELNI (Persero) berdasarkan tingkat pendidikan mengalami perubahan pada Tahun 2012, dimana terdapat penurunan 2 % pegawai yang berpendidikan pra kuliah dan peningkatan 1 % pegawai yang berpendidikan lulusan diploma (D1, D2 dan D3) dan lulusan Universitas. Hal ini menegaskan kesuksesan kebijakan perekruitan eksternal dan internal pegawai yang kami lakukan saat ini melalui Program Penyesuaian Ijazah S1 dan DIII serta program beasiswa S2 yang terus meningkat. Hal ini dikarenakan semangat dari pegawai PT PELNI (Persero) yang selalu terus meningkatkan pendidikannya hingga sarjana strata satu dan pasca sarjana.

PROGRAM BEASISWA S2 DALAM DAN LUAR NEGERI

Program Pendidikan S2 Tahun 2011 ditujukan untuk mendorong penyelesaian study penerima S2 tahun sebelumnya, namun demikian telah dikirim 2 (dua) orang pegawai darat untuk mengikuti program S2 Beasiswa Ikatan

NUMBER OF HUMAN RESOURCES IN PT PELNI

In the span of 2011-2012, PT PELNI experienced a decline in the number of human resources from 4,699 to 4,535 with an average of decline of 3% per year. This decline is caused by normal retirement, resignation at their own request, deceased, and others. Management believes that in general PT PELNI has a good relationship with the employees and labor union.

NUMBER OF EMPLOYEES BASED ON THE LEVEL OF EDUCATION

The composition of PT PELNI's employees based on the level of education in the year 2012 are as follows:

Compared with the position on the 31st of December 2011, the composition of PT PELNI's employees based on the level of education experienced some changes in the 2012, where there was a decrease of 2% of employees with pre-university education, and 1% increase in employees with a education of graduate diploma (D1, D2, and D3) and university graduate. This confirms the success of the employees external and internal recruitment policies that we conducted through Adjustmenst Program of Bachelor Degree and others, as well as post graduate scholarship program that continue to increase. This is because of the spirit of the employees of PT PELNI who always strive to keep improving their level of education to Bachelor Degree and Post Graduate Degree.

SCHOLARSHIP PROGRAM FOR POST GRADUATE DEGREE IN AND ABROAD

Post Graduate Education Program in 2011 is to encourage the completion of study for the recipient of post graduate from the previous year, however 2 (two) land employees has been sent to join the office association post graduate

**Pendidikan dan Pelatihan Pemutakhiran (Updating) untuk Perwira dan Rating
bagian Dek/Mesin serta Diklat Keterampilan Khusus Pelaut :**

Education and Training Updates (Updating) for Officers,
and Deck/Engineering Section Rating as well as Specialized Skills Sailor Training

No	Jabatan	ANT					ATT					Diklat Keterampilan Skill Education and Training										Position									
		I	II	III	IV	V	D	I	II	III	IV	V	D	B	S	A	C	M	E	R	A	R	O	W	I	C	R	G	M	D	S
1	Nakhoda																														Captain
2	Mualim I																														Chief Officer
3	Mualim II																														Second Officer
4	Mualim III																														Third Officer
5	Mualim IV																														Fourth Officer
6	Markonis																														Radio Officer
7	PUK																														PUK
8	Jenang																														Steward
9	Dokter																														Doctor
10	Perawat																														Nurse
11	KKM																														Chief Engineer
12	Masinis I																														First Engineer
13	Masinis II																														Second Engineer
14	Masinis III																														Third Engineer
15	Masinis IV																														Fourth Engineer
16	A. Listrik																														Electrician
17	Juru Motor																														Motorman
18	Serang																														Boatswain
19	Tandil																														Tandil
20	Kasap Deck																														Kasap Deck
21	Mistri																														Foreman
22	Juru Mudi																														Able Bodied Seaman
23	Panjarwala																														Panjarwala
24	Kelasi																														Ordinary Seaman
25	Mandor Mesin																														Mandor Mesin
26	Pandai Besi																														Blacksmith
27	Kasap Mesin																														Kasap Mesin
28	Juru Minyak																														Oiler
29	Tukang Angsur																														Tukang Angsur
30	Pelayan Kepala																														Head Waiter
31	Perakit Masak																														Cook Assistant
32	Juru Masak																														Chief Cook
33	Pelayan																														Waiter
34	Penatu																														Laundryman
35	Satpam																														Security

Dinas di World Maritime University (Swedia) dengan biaya studi 100% dari Donatur. Penerima beasiswa tahun 2011 yang telah lulus sebanyak 2 orang dari 8 orang yang diajukan. Sedangkan 1 (satu) orang penerima beasiswa WMU tahun 2010 telah menyelesaikan masa studinya dengan baik dan lancar pada bulan Desember 2012.

Program beasiswa dengan Ikatan Dinas sudah dilaksanakan sejak tahun 2011 dengan menjaring Taruna Semester V (terutama jurusan Teknika) dari berbagai Sekolah Tinggi Pelayaran. Adapun jumlah beasiswa yang diberikan sebesar Rp. 21.725.000,-/ orang dengan masa ikatan dinas selama 3 (tiga) tahun terhitung sejak yang bersangkutan dinyatakan lulus menerima ijazah ATT-III. Sepanjang tahun 2011, telah direalisasikan sebanyak 18 orang Taruna.

Program Implementasi Konvensi Internasional tentang Standard Pelatihan, Sertifikasi dan Dinas Jaga untuk Pelaut 1978 (STCW Convention) dan STCW Code – Amandemen 2010, Manila di Indonesia akan mulai diberlakukan pada tanggal 1 Januari 2012. Bagi para Siswa/Taruna/Calon Pelaut yang mulai Diklat pada atau setelah tanggal 1 Juli 2013 wajib menggunakan kurikulum dan silabus sesuai Amandemen Manila. Para pelaut pemegang sertifikat kompetensi (COC) yang diterbitkan sesuai dengan ketentuan konvensi STCW amandemen 1995, diberikan batas waktu sampai tanggal 31 Desember 2016 untuk memenuhi ketentuan dalam Amandemen Manila.

Program Diklat Watchkeeping ANTD dan ATTD sepanjang Tahun 2012 di Pertamina terutama untuk Upgrading sertifikat pelaut yang bersifat wajib diikuti oleh 36 pegawai laut.

PENDIDIKAN DAN PELATIHAN

Pengembangan SDM PT PELNI (Persero) disesuaikan dengan strategi Divisi SDM yaitu Kompetensi pegawai dioptimalkan melalui pemberian kesempatan diklat dan penjenjangan karir sebagai bentuk reward bagi pegawai yang dinilai berprestasi.

Untuk meningkatkan kompetensi dan kemampuan pegawai agar dapat menjalankan tugasnya dalam pencapaian tujuan organisasi secara efektif dan efisien telah dilakukan pelatihan-pelatihan penjenjangan dan pelatihan pengayaan. Pelatihan penjenjangan merupakan program tahunan divisi SDM PT PELNI (Persero), pegawai yang dipilih berdasarkan tingkatan-tingkatan yang telah diatur di perusahaan.

scholarship program at the World Maritime University (Sweden) with 100% tuition fees from donation. Scholarship recipient of the 2011 who has graduated amounted to 2 persons from the total of 8 persons proposed. While 1 (one) person who received the WMU scholarship in 2012 has completed his studies well in December 2012.

Scholarship program with the office association has been conducted since 2011 by recruiting cadets in the 5th Semester (especially engineering major) for multiple high schools of shipping. Total amount of scholarship given amounted to Rp. 21.725.000,-/person with a term of work attachment for 3 (three) years commencing from the time the recipient passed and received the ATT-III Degree. Throughout the year 2011, 18 cadets have been realized.

International Convention Implementation Program regarding Standards of Training, Certification and Guard Service for Sailors 1978 (STCW Convention) and STCW Code – 2010 Manila Amendment in Indonesia will be applied on the 1st of January 2012. For the Student/Cadets/Prospective Sailors which will begin Education and Training on or after the 1st of July 2013, must use the curriculum and syllabus in accordance to the Manila Amendment. For sailors that hold the Certificate of Competency (COC) which was published in accordance to the STCW Concenvntion 1995 Amendment, are given time limit until the 31st of December 2016 to fulfill the criteria in the Manila Amendment.

ANTD and ATTD Watchkeeping Education and Training Program throughout the year 2012 in Pertamina especially for upgrading sailor cerfificate that must be followed by 36 sea employees.

EDUCATION AND TRAINING

PT PELNI Human Resources Development is adjusted with the human resources division's strategy which is optimization of employee's competency through providing education and training opportunity and career progression as a form of reward for employees regarded as an achiever.

To improve the competence and ability of the employees to be able to carry out their duties to achieve the organization's objectives in an effective and efficient manner, progression and enrichment trainings has been conducted. Progression training is an annual program of the human resources division of PT PELNI, the employees selected are based on the levels that has been arranged in the company.

Sejumlah pegawai juga rutin dikirim untuk mengikuti pelatihan-pelatihan yang bersifat pengayaan yang diselenggarakan oleh pihak eksternal guna mendapatkan pengetahuan-pengetahuan dan kemampuan khusus tertentu.

Pendidikan dan pelatihan pegawai di Tahun 2012 difokuskan kepada :

- Pengembangan Kepemimpinan pembinaan pegawai yang berpotensi sebagai pemimpin dan berkinerja tinggi yang telah menunjukkan komitmen untuk memberikan yang terbaik dan berwawasan global melalui Diklat Managerial Tingkat Muda – Tingkat Madya – Tingkat Utama (*Management Development Program / MDP*) telah diikuti sebanyak 77 peserta. Program ini merupakan salah satu upaya penyelarasan dengan rencana jangka panjang Perusahaan dan sebagai bagian dari rencana kaderisasi secara lebih baik.
- Sesuai SK. Direksi nomor : 24/HK0.01/DIR/I-2009 tentang Pola Pendidikan dan Pelatihan Pegawai, pada tahun 2012 program pengembangan kompetensi yang diberikan kepada pegawai melalui Diklat Penjenjangan adalah sebagai berikut :
 - a. Diklat Orientasi Calon Pegawai Laut setingkat Bintara / Tamtama, sebanyak 38 peserta. (Diklat Pengenalan Orientasi Lapangan untuk Calon Pegawai Bintara / Tamtama tanggal 10 s.d. 14 Januari 2012) dan Diklat Orientasi Calon ABK PKL Tamtama dan Bintara bagian Deck dan Mesin, sebanyak 89 peserta tanggal 19 s.d. 24 November 2012 di Hotel Bahtera Cipayung.
 - b. Diklat Teknis Bidang Administrasi Bisnis Jasa Angkutan Laut Tingkat Dasar Angkatan – IV sebanyak 50 orang (minimal untuk pegawai dengan Kelas Jabatan 14 – 15 / SLTA) pada tanggal 29 Mei s.d. 6 Juni 2012 di Hotel Bahtera Cipayung.
 - c. Diklat Teknis Bidang Administrasi Bisnis Jasa Angkutan Laut Tingkat Mula, angkatan – IV sebanyak 25 orang. (minimal untuk pegawai dengan Kelas Jabatan 12 – 13 / Diploma III) pada tanggal 18 s.d. 29 September 2012 di Hotel Bahtera Cipayung.
 - d. Diklat Teknis Bidang Administrasi Bisnis Jasa Angkutan Laut Tingkat Lanjut, angkatan – IV sebanyak 45 orang. (minimal untuk pegawai dengan Kelas Jabatan 10 – 11 / Sarjana) pada tanggal 7 s.d. 18 Februari 2012 di Hotel Bahtera Cipayung.
 - e. Diklat Managerial Tingkat Muda, angkatan – IV sebanyak 24 orang. (minimal untuk pegawai dengan Kelas Jabatan 8 – 9) pada tanggal 19 s.d. 30 Juni

A number of employees are regularly sent to follow enrichment trainings held by external parties in order to obtain certain specialized knowledge and skills.

Education and training of employees in the year 2012 are focused on:

- Leadership Development, coaching of employees that has potential to be a leader and high in performance that has shown commitment to give the best and has a global perspective through Education and Training Managerial Beginner Level – Intermediate Level – Top Level (*Management Development Program / MDP*) was attended by 77 participants. This program is one of the efforts to align with company's long term plan and a part of a better regeneration plan.
- In accordance to the Decree of the Board of Directors No. 24/HK0.01/DIR/I-2009 regarding Employee Education and Training Pattern, the Competency Development Program that was given to the employees through Progression Education and Training in 2012 are as follows:
 - a. Education and Training Orientation for Prospective Sea Employees at the level of Petty Officer / Private attended by 38 participants (Education and Training Field Orientation Introduction for prospective employees at the level of petty officer / private on the 10th until the 14th of January 2012) and Education and Training Orientation for prospective crew member petty officer and private of deck and engineering section, attended by 89 participants on the 19th until the 24th of November 2012 at Hotel Bahtera Cipayung.
 - b. Education and Training in Technical Sector for the field of Sea Transport Business Administration Beginner Level Group IV attended by 50 participants (minimum for employees with Class Position of 14 – 15 / High School) on the 29th of May until the 6th of June 2012 at Hotel Bahtera Cipayung.
 - c. Education and Training in Technical Sector for the field of Sea Transport Business Administration Beginner Level Group IV attended by 25 participants (minimum for employees with Class Position of 12 – 13 / Diploma III) on the 18th until 29th of September 2012 at Hotel Bahtera Cipayung.
 - d. Education and Training in Technical Sector for the field of Sea Transport Business Administration Next Level Group IV attended by 45 participants (minimum for employees with Class Position of 10 – 11 / Bachelor Degree) on the 7th until 18th of February 2012 at Hotel Bahtera Cipayung.

2012 di Hotel Yonan Cipayung.

- f. Diklat Managerial Tingkat Madya, angkatan – V sebanyak 25 orang (minimal untuk pegawai dengan Kelas Jabatan 5, 6 dan 7) pada tanggal 9 s.d. 21 Oktober 2012 di Hotel Bahtera Cipayung.
- g. Diklat Managerial Tingkat Utama, angkatan – II sebanyak 28 orang (minimal untuk pegawai dengan Kelas Jabatan 2, 3 dan 4) pada tanggal 10 s.d. 20 April 2012 di Hotel Bahtera Cipayung.
- h. Diklat Kewirausahaan Purnabhakti dengan ± 20 pasang (± 40 peserta) pada tanggal 3 s.d. 6 Juli 2012 di Hotel Bahtera Cipayung.

Pada Tahun 2012, program pengembangan Kompetensi diberikan kepada 527 pegawai yang terdiri dari Diklat Penjenjangan untuk 364 pegawai dan Diklat Pengayaan untuk 163 pegawai.

Program pelatihan pengayaan ini difokuskan kepada peningkatan kompetensi pegawai sesuai kebutuhan pegawai dan unit kerja yang bersangkutan, seperti di bidang Internal Audit, kursus bahasa Inggris, Audit Operasional, Informasi Teknologi Audit, Sertifikasi Pengadaan Barang & Jasa, Akuntansi, ISPS-Code, Public Relation, International Sekretaris, kearsipan, workshop job description & SOP, profesi Advokat, Watchkeeping, ISM-Code, Hubungan Industrial dan Human Capital. Sejalan dengan Visi kami menjadi Perusahaan Pelayaran yang Tangguh dan Pilihan Utama Pelanggan (*Centre of Excellence perusahaan pelayaran di Indonesia*). Berbagai kerja sama dengan lembaga terkemuka yang terkait dengan industri kami telah dilakukan untuk mendukung program pelatihan baik yang dilaksanakan di dalam maupun di luar negeri.

REKRUTMEN PEGAWAI DARAT DAN LAUT

Sesuai RKAP Tahun 2012 pengelolaan SDM sebagai penggerak dan penentu utama keberhasilan PT PELNI (Persero) dipastikan memegang peran sentral. Dalam kaitannya dengan hal tersebut maka selaras dengan dinamika perubahan organisasi menuju efektivitas dan efisiensi pengelolaan SDM yang kian tinggi tuntutannya, diperlukan program pengadaan pegawai guna mengisi kekurangan SDM di lingkup unit kerja PT PELNI (Persero) yang beroperasi di seluruh Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Sebagai konsekuensi logik dari proses alamiah berkurangnya pegawai karena pensiun, meninggal, berhenti bekerja dan mutasi menjadi pegawai laut atau sebaliknya serta telah

- e. Education and Training in Managerial Beginner Level, Group IV attended by 24 participants (minimum for employees with Class Position 8 – 9) on the 19th until the 30th of June 2012 at Hotel Yonan Cipayung.
- f. Education and Training in Managerial Intermediate Level, Group V attended by 25 participants (minimum for employees with Class Position 5, 6 and 7) on the 9th until 21st of October 2012 at Hotel Bahtera Cipayung.
- g. Education and Training in Managerial Top Level, Group II attended by 28 participants (minimum for employees with Class Position 2, 3 and 4) on the 10th until 20th of April 2012 at Hotel Bahtera Cipayung.
- h. Education and Training in Retirement Entrepreneurship with ± 20 pairs (± 40 participants) on the 3rd until the 6th of July 2012 at Hotel Bahtera Cipayung.

In the year 2012, Competency Development Program given to 527 employees consist of Progression Education and Training for 364 employees and Enrichment Education and Training for 163 employees.

This enrichment training program is focused on the improvement of the employee's competency according the need of the employees and the related work unit, such as in the field of Internal Audit, English Courses, Operational Audit, Information Technology Audit, Goods and Services Procurement Certification, Accounting, ISPS-Code, Public Relation, International Secretary, Archiving, Workshop Job Description & SOP, Advocate Profession, Watchkeeping, ISM-Code, Industrial Relation and Human Capital. In alignment with our vision to become a tough shipping company and the top choice of customers (Center of Excellence Shipping Company in Indonesia). Various cooperation with leading institutions related to our industry has been conducted to support the training program in the state and abroad.

LAND AND SEA EMPLOYEE RECRUITMENT

In accordance to 2012 RKAP, human resources management as the driver and major determinant of the success of PT PELNI certainly plays a central role. In relation to that, therefore in alignment with dynamic of changes in the organization towards a more effective and efficient human resources development, that is rising high in demand, an employee recruitment program is required to fulfill the shortage of human resources in the scope of PT PELNI's work unit which operates throughout the entire territory of Republic of Indonesia.

As a logical consequences of natural process of the decline in employees from retirement, deceased, resignation, and mutation

diterapkannya organisasi PELNI yang baru (5 Direktorat), maka kekurangan sumber daya manusia yang berkualitas dan bermotivasi kerja tinggi perlu dipenuhi agar pencapaian kinerja PT PELNI (Persero) menjadi lebih efektif dan effisien. Oleh karena itu di Tahun 2012 telah dilaksanakannya rekrutmen pegawai darat dan rekrutmen pegawai laut.

Di akhir Tahun 2012 Perekutan pegawai darat untuk Kantor pusat dan cabang telah dilelang di Biro Pengadaan dengan pemenang tender dari PPM Manajemen (*PT. Binaman Utama*), proses pelaksanaan rekrut dan seleksinya akan dilaksanakan melalui vendor pada awal tahun 2013.

Sedangkan rekrutmen pegawai laut Tahun 2012 terutama ditujukan untuk memenuhi kebutuhan pegawai laut baik untuk jabatan Tamtama maupun tingkat Perwira dari eksternal dan internal. Hasil rekrut Tahun 2011 masih belum dapat memenuhi kebutuhan karena kurangnya peminat terutama untuk perwira mesin. Sampai akhir tahun 2012 telah dilaksanakan perekutan untuk Calon ABK yang meliputi pelaksanaan tes psikologis dan tes kesehatan sebanyak 38 orang calon ABK dan kemudian ditempatkan di kapal-kapal PT PELNI (Persero).

Telah dilaksanakan perekutan ABK PKL Tamtama dan Bintara bagian Dek & Mesin sebanyak 89 orang, serta telah dilaksanakannya tes psikologis terhadap perwira dek dan calon jenjang untuk mengisi formasi di kapal dalam rangka alih profesi dan melanjutkan pendidikan perwira sebanyak 31 orang.

Berikut adalah jumlah Perwira, Bintara dan Tamtama yang telah lulus seleksi dan yang langsung ditempatkan di atas kapal di Tahun 2012 (karena persyaratan dokumen lengkap) adalah sebagai berikut:

No	Tingkat Level	Ijazah Certification	Jumlah Amount
1	Perwira Officer	ANT IV	1
		ANT III	6
		ATT III	5
		ATT IV	6
2	Bintara Petty Officer	D III Perawat D III Nurse	8
		Ahli Listrik Electrician	1
3	Tamtama Private	ANT-D	9
		ATT-D	23
Total			59

into sea employees and vice versa, and with the implementation of the new PELNI's organization (5 Directorates), then the shortage of quality and high work motivation employees need to be fulfilled in order for the PT PELNI's performance become more effective and efficient. Therefore in 2012 land and sea employees recruitment has been conducted.

At the end of 2012, recruitment of sea employees for the Head Office and Branch has been auctioned at the Procurement Auction with PPM Manajemen (*PT. Binaman Utama*) as the winner of the tender, selection and recruitment process will be carried out through the vendor at the beginning of 2013.

However recruitment for sea employees in 2012 is primarily intended to fulfill the need of sea employees for private position and officer position from external and internal. Recruitment result in 2011 has not fulfilled the need due to the lack of interest especially for engineering officer. Until the end of 2012 recruitment for prospective crew member has been conducted, which covers psychological tests, and health tests attended by 38 participants of prospective crew member and then placed on board of PELNI's ships.

Recruitment of private and petty officer crew member for deck and engine section has been carried out with as many as 89 participants, as well as psychological test for officer on deck and prospective steward to fill the formation on the ship in the event of change in profession and continuing officer education with as many as 31 participants.

The following is the number of Officers, Petty Officers, and Private who has passed the selection process and immediately placed on board the ship in 2012 (due to complete document requirement) are:

ASSESSMENT PEGAWAI UNTUK MAPPING KOMPETENSI

Telah dilaksanakan Tes Penyesuaian Ijazah untuk tingkatan Sarjana Strata Satu (S-I) dan Diploma III (D-III) pada dua wilayah yaitu Surabaya dan Jakarta dengan 102 Peserta. Peserta yang lulus 36 orang terdiri dari 4 orang Diploma III dan 32 orang Sarjana Strata Satu.

Juga telah dilaksanakan Fit & Proper Test untuk Calon Direksi Anak Perusahaan pada bulan November 2012.

PENYEMPURNAAN SISTEM DAN PROSEDUR KERJA (SOP/SISPRO)

Penyempuranaan SOP/Sispro Direktorat Teknik, Direktorat Komersial dan Direktorat Operasi, Non Direktorat serta SBU P2K masih dalam tahap pengerjaan oleh Konsultan dan direncanakan selesai pada tahun 2013.

REMUNERASI YANG KOMPETITIF

118

Terhitung mulai tanggal 01 Agustus 2012, sesuai SK. Direksi No : 80/HK0.01/DIR/VII-2012, dalam rangka meningkatkan motivasi kerja, Perusahaan memandang perlu meningkatkan kesejahteraan pegawai sesuai kemampuan keuangan perusahaan dengan menaikkan tunjangan penyesuaian kepada seluruh pegawai PT.PELNI (Persero) status organik dan calon pegawai untuk dimasukkan dalam komponen paket gaji yang bersifat tetap sesuai dengan klas jabatan masing-masing.

PT PELNI (Persero) EMPLOYEE REWARD

Perusahaan memberikan penghargaan kepada pegawai atau unit kerja yang berprestasi dalam rangka meningkatkan motivasi, produktivitas dan kinerja. Penerima penghargaan di Tahun 2012 adalah sebagai berikut :

- Sesuai Surat Keputusan Direksi nomor : 46/HK0.01/DIR/IV-2012 tanggal 27 April 2012 tentang Penetapan Pemenang Kapal Terbaik Tahun 2011 adalah KM. BUKIT SIGUNTANG, kriteria penilaian kapal penumpang adalah sebagai berikut :

- Kebersihan Kapal dengan bobot 20 %
- On Time Performance (OTP) dengan bobot 10 %
- Efisiensi BBM dengan bobot 10 %

EMPLOYEE ASSESSMENT FOR COMPETENCY MAPPING

Tests have been carried out for Bachelor Degree and Diploma 3 (D-III) Certificate Adjustment on 2 territories which are Surabaya and Jakarta attended by 102 participants. Participants that graduated amounted to 36 participants consisted of 4 Diploma III and 32 Bachelor Degree participants.

Fit & Proper Test has been carried out in November 2012 for prospective directors of subsidiary companies.

WORK SYSTEM AND PROCEDURE IMPROVEMENT (SOP/SISPRO)

Improvements of SOP/Sispro for Engineering Directorate, Commercial Directorate, Operational Directorate, Non Directorate and SBU P2K are still under construction and will be completed by Consultants at the end of 2013.

COMPETITIVE REMUNERATION

Effective on 1st of August 2012, in accordance to the Decree of the Board of Directors No:80/HK0.01/DIR/VII-2012, in order to increase work motivation, the company deems it necessary to increase the employee's welfare in accordance to the company's financial ability by raising allowance adjustment for all the organic status employees and prospective employees of PT PELNI to be included in the fixed salary package in accordance to each class position.

PT PELNI (Persero) EMPLOYEE REWARD

The company gives award to employees or work units who excel in order to increase motivation, productivity and performance. The award recipients for 2012 are as follows:

- In accordance to the Decree of the Board of Directors No. 46/HK0.01/DIR/IV-2012 dated 27th of April 2012 regarding the Appointment of the Winner of the Best Ship of the Year 2011 is for KM BUKIT SIGUNTANG, passenger ship's assessment criteria are as follows:

- | | |
|-----------------------------|----------------------|
| - Ship Cleanliness | with a weight of 20% |
| - On Time Performance (OTP) | with a weight of 10% |
| - Fuel Efficiency | with a weight of 10% |

- Performance Keselamatan Kapal dengan bobot 15 %
- Maintenance Kapal dengan bobot 15 %
- KP, Suplesi & OB Denda dengan bobot 15 %
- Kedisiplinan dengan bobot 10 %
- Laba / Rugi dengan bobot 5 %

Kepada Kapal Terbaik Tahun 2011 diberikan penghargaan berupa piala bergilir, piagam penghargaan dan uang penghargaan per indeks premi sebesar Rp. 100.000,- (seratus ribu rupiah) secara proporsional kepada Nakhoda dan ABK Kapal Terbaik.

- b. Sesuai Surat Keputusan Direksi nomor : 48/HK0.01/DIR/IV-2012 tanggal 27 April 2012 tentang Penetapan Pemenang Cabang Terbaik Tahun 2011 adalah cabang JAYAPURA, Kriteria penilaian cabang adalah sebagai berikut :

- Produktivitas Pegawai dengan bobot 40 %
- Operasi dengan bobot 20 %
- Laba Rugi dengan bobot 20 %
- Ketepatan Laporan dengan bobot 5 %
- Piutang dengan bobot 15 %

Kepada Cabang Terbaik Tahun 2011 diberikan penghargaan berupa piagam penghargaan dan uang tunjangan sebesar 50 %, gaji 1 (satu) bulan (*take home pay*) secara proporsional kepada semua pegawai Cabang yang terbaik dan piagam penghargaan.

- c. Sesuai Surat Keputusan Direksi nomor : 47/HK0.01/DIR/IV-2012 tanggal 27 April 2012 tentang Penetapan Pemenang Pegawai Terbaik Kantor Pusat Tahun 2011 adalah Sdr. Auta Beta, NRP. 03877, pada Cabang Tanjung Priok. Kriteria Penilaian Pegawai adalah sebagai berikut:

- Integritas dengan bobot 30 %
- Kerapihan dengan bobot 10 %
- Kehadiran dengan bobot 10 %
- Kecakapan Kerja dengan bobot 10 %
- Kerja Sama dengan bobot 10 %
- Kerajinan dengan bobot 10 %
- Etika dengan bobot 10 %
- Loyalitas dengan bobot 10 %

Kepada Pegawai Terbaik Kantor Pusat Tahun 2011 diberikan penghargaan berupa piagam penghargaan dan uang penghargaan sebesar Rp. 5.000.000,-.

- Ship Safety Performance with a weight of 15%
- Ship Maintenance with a weight of 15%
- KP, Suplesi & OB Fines with a weight of 15%
- Discipline with a weight of 10%
- Profit / Loss with a weight of 5%

To the Best Ship of the Year 2011 was awarded with a rolling trophy, award plaque and awards cash per index premium as much as Rp. 100.000,-(a hundred thousand rupiah) in proportion to the Captain and Crew Member of The Best Ship.

- b. In accordance to the Decree of the Board of Directors No. 48/HK0.01/DIR/IV-2012 dated 27th of April 2012 regarding the Appointment of the Winner of the Best Branch of the Year 2011 is for JAYAPURA Branch, branch's assessment criteria are as follows:

- Employee's Productivity with a weight of 40%
- Operation with a weight of 20%
- Profit and Loss with a weight of 20%
- Accuracy of Report with a weight of 5%
- Receivables with a weight of 15%

To the Best Branch of the Year 2011 was awarded with an award plaque and cash allowance of 50% 1 (one) month salary (*take home pay*) in proportion to all the employees of The Best Branch.

- c. In accordance to the Decree of the Board of Directors No. 47/HK0.01/DIR/IV-2012 dated 27th of April 2012 regarding the Appointment of the Winner of the Best Head Office Employee of the Year 2011 is for Auta Beta, NRP. 03877, Tanjung Priok Branch. Employee's assessment criteria are as follows:

- Integrity with a weight of 30%
- Neatness with a weight of 10%
- Attendance with a weight of 10%
- Work Capabilities with a weight of 10%
- Cooperation with a weight of 10%
- Diligence with a weight of 10%
- Ethics with a weight of 10%
- Loyalty with a weight of 10%

To the Best Head Office Employee of the Year 2011 was awarded with an award plaque and cash reward of Rp. 5.000.000,-.

PENINGKATAN PELAYANAN KEPADA PEGAWAI

Rasa nyaman dalam bekerja antara lain juga ditentukan oleh tersedianya layanan informasi kepegawaian yang terintegrasi. Oleh karenanya, fasilitas bagi pegawai ini menjadi suatu kebutuhan yang perlu disediakan untuk meningkatkan layanan kepada pegawai. Fasilitas ini juga dapat menjadi sarana bagi pegawai untuk berkonsultasi mengenai masalah-masalah kepegawaian yang dialaminya. Kenyamanan yang dirasakan pegawai dalam bekerja kemudian akan meningkatkan *engagement* pegawai. Selanjutnya, hal ini akan mendukung pencapaian visi dan misi Manajemen SDM menjadi "Mitra Bisnis Perusahaan" untuk membentuk pegawai yang profesional dan kompeten dengan nilai-nilai luhur (pedoman perilaku).

PENGEMBANGAN SISTEM INFORMASI MANAJEMEN SDM

Sistem Informasi Manajemen SDM (SIM-SDM) dikelola dengan mengedepankan kebutuhan dari para pegawai. Dalam pengembangannya, Perusahaan menambahkan beberapa sistem mulai dari hal-hal yang langsung bersentuhan dengan kebutuhan pegawai dengan menyediakan portal pegawai, dimana setiap pegawai dapat mengakses dan dapat menggunakan layanan-layanan berikut : layanan mengubah data pribadi, layanan cuti dan layanan permintaan tiket bebas yang masuk dalam *kelompok employee self service*. Selain itu, tersedia pula layanan informasi *benefit* seperti kesehatan, Jamsostek, Asuransi, Dana Pensiun, PKP Individu dan Koperasi PT PELNI (Persero).

PENGELOLAAN HUBUNGAN INDUSTRIAL

Bahwa sehubungan Perjanjian Kerja Bersama (PKB) yang lama sudah habis masa berlakunya, maka dipandang perlu dibuat Perjanjian Kerja Bersama (PKB) yang baru dengan disesuaikan antara keinginan Serikat Pekerja dan kondisi Perusahaan serta disesuaikan dengan ketentuan yang berlaku, dengan dikeluarkannya Surat Keputusan Direksi nomor : 45A/HKO.01/DIR/IV-2012 tentang Penetapan pemberlakuan perjanjian kerja bersama (PKB) antara Direksi PT PELNI (Persero) dengan Serikat Pekerja PT PELNI (Persero).

IMPROVEMENT OF SERVICE FOR THE EMPLOYEES

Sense of comfort in working among others are also determined by the availability of integrated personnel information services. Therefore, this facility for employees is becoming a necessity that needs to be provided to improve services for the employees. This facility can also be a means for the employees to consult on problems experienced by the employees. The sense of comfort felt by the employees when working will increase the employee's engagement. Furthermore it will support the achievement of the human resources' vision and mission to become "Company's Business Partner" to establish competent and professional employees with high values (behavior guidance).

HUMAN RESOURCES MANAGEMENT INFORMATION SYSTEM DEVELOPMENT

Human Resources Management Information System (SIM-SDM) is managed by prioritizing the needs of the employees. In its development, the company added several systems, ranging from matters directly in touch with the need of the employees by providing employee's portal, where every employees can access and use the following services: changing personal data services, leave of absence services and free ticket request services which fall into the group of employee self service. In addition, there are also information services for benefits such as healths, social working guarantee, insurance, retirement funds, individual PKP and PT PELNI's Cooperatives.

INDUSTRIAL RELATION MANAGEMENT

In relation to the old Collective Labor Agreement (PKB) that has expired, it is necessary to create a new Collective Labor Agreement (PKB) adjusted to the desire of the Labor Union, and the condition of the company, as well as adapted to the regulation in force, by the issuance of the Decree of the Board of Directors No. 45A/HKO.01/DIR/IV-2012 regarding the establishment of the Collective Labor Agreement between PT PELNI's Board of Directors with the PT PELNI's Labor Union.

Isi dari Surat Keputusan tersebut diantaranya :

- Perjanjian Kerja Bersama (PKB) mulai berlaku pada tanggal 01 April 2012 s/d 31 Maret 2014 dan telah terdaftar pada Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi c.q. Direktorat Jenderal Pembinaan Hubungan Industrial dan Jaminan Sosial Tenaga Kerja dengan nomor : 58/Pdf.3/PKB/IV/2012.
- Dengan berlakunya keputusan tersebut, maka seluruh ketentuan / peraturan kepegawaian yang telah ditetapkan sebelumnya dan bertentangan dengan keputusan ini dinyatakan tidak berlaku lagi.

EMPLOYEE ENGAGEMENT

Perusahaan menyadari bahwa pegawai yang sudah menyatu dengan organisasi akan meningkat produktivitasnya, dan akan berimplikasi pada produktivitas dan kinerja unit serta Perusahaan. Dengan demikian, pegawai dalam kategori ini akan menjadikan kesinambungan pertumbuhan bisnis Perusaanan sebagai visinya.

Selain berkorelasi dengan performa bisnis, kondisi *engagement* pegawai terhadap perusahaan juga dapat memberikan informasi tentang seberapa baik kita dalam kompetisi perang talenta. Selain itu, keberadaan *engagement* yang sangat baik dapat meningkatkan kemampuan Perusahaan dalam menarik, memotivasi, dan mempertahankan talenta yang sangat bernilai, yang pada akhirnya dapat mengurangi *low perform/fault*, karena manajer semakin mengena; bagaimana kinerja anggota timnya, bagaimana mereka bertindak dan berpikir.

Dalam hal ini *People Manager* memegang peran kunci dalam membangun situasi kerja yang *engaged*, dimana peran *People Manager* dalam *engagement* adalah sebagai mentor dan pembimbing, sebagai rekan dalam mendengarkan ide pegawai, tanggap terhadap kontribusi pegawai, dan aktif melibatkan pegawai dalam pengambilan keputusan.

Terkait dengan hal tersebut, Perusahaan sudah melakukan berbagai *alignment* untuk dapat terwujudnya pegawai yang *engaged*, dimana terus meningkatkan peran *People Manager* dalam melakukan perannya, melakukan *alignment* sistem dan menciptakan suasana yang sesuai dengan motivasi dari pegawai.

The Content from the Decree among others are:

- Collective Labor Agreement is in force starting the 1st of April 2012 until the 31st of March 2014 and has been registered with the Department of Manpower and Transmigration c.q Directorate General of Industrial Relation and Social Security with No. 58/Pdf.3/PKB/IV/2012.
- With the promulgation of the Decree, therefore all the employees regulations set previously and contradicts this decree is now no longer valid.

EMPLOYEE ENGAGEMENT

The company recognize that employees who has become a part of the organization will increase their productivity, and will impact on the productivity and performance of the unit as well as the company. Thus, the employees in this category will become the sustainability of the growth of the company's business as their vision.

In addition to correlating with the business performance, employee's conditions of engagement towards the company can also provide information on how well we are in the talent war competition. In addition the existence of excellent engagement can increase the company's ability in attracting, motivating, and maintaining valuable talents, which will reduce low peformance/fault in the end, the managers will understand better the performance of their team members, and how they act and think.

In this case, the People Manager holds a key role in building engaged work situation, where the role of the People Manager in the engagement is as a mentor and counselor, as a partner in listening to the ideas of the employees, responsive towards the contribution of the employees, and active in involving the employees in decision making.

In this regard, the company has made various alignments to realize employees who are engaged, to continue to increase the role of People Manager in performing his role, carry out alignment system and create an atmosphere that corresponds to the motivation of employees.

PEMELIHARAAN ASET

Asset Maintenance



PT PELNI (Persero) memiliki aset-aset harta kekayaan yang dapat menunjang usahanya dan dimanfaatkan untuk segala kegiatan perusahaan, harta ini berupa Aktiva tetap dan Aktiva tidak tetap khusus untuk mengelola aset-aset PELNI dibentuk bagian Pemeliharaan dan Pengamanan Aset (PPA).

Pemeliharaan dan Pengamanan Aset memiliki tugas pemeliharaan rutin gedung, yang mencakup *maintenance* gedung berdasarkan kontrak/ perjanjian secara berkala, di antaranya pemeliharaan *lift*, listrik, genset, AC central, *escalator* dan *cleaning service* baik di Gedung PELNI Pusat maupun PELNI Kemayoran.

PT PELNI has a wealth of assets that can be used to support its business and utilize for all kinds of company's activities, this wealth is in the form of fixed assets and non-fixed assets to specially managed PELNI's assets, an Asset Maintenance and Security was formed.

Asset Maintenance and Security has duties to routinely maintain the building, which covers building maintenance based on contract/agreement on a regular basis, including the maintenance of elevators, electricity, generator, central aircon, escalator, and cleaning service both in PELNI Main Office Building as well as PELNI Kemayoran.

- A. Pekerjaan renovasi, maupun penggantian parts gedung yang meliputi:**
1. Perbaikan toilet gedung
 2. Pengisian apar gedung PT PELNI (Persero) Pusat dan Persmat
 3. Perbaikan pompa air bersih dan pompa air limbah
 4. Pembersihan *clading*/ kaca gedung
 5. Pengadaan mesin absensi
 6. Sertifikasi alat-alat teknis
 7. Penggantian *spare part chiller* gedung PT PELNI (Persero) Pusat
 8. Pekerjaan *paving blok*
 9. Renovasi auditorium gedung PT PELNI Pusat

B. Program pengadaan/ pembangunan, renovasi kantor maupun rumah dinas diseluruh cabang PT PELNI (Persero)

Pengadaan kantor dan rumah dinas yang dilaksanakan pada pertengahan tahun hingga akhir tahun 2011 antara lain :

1. Pembangunan Rumah Dinas Bitung 2 (dua) unit
2. Pembangunan Rumah Dinas Nunukan 1 (satu) unit (Jl. P. Antasari)
3. Pembangunan Rumah Dinas Sorong 3 (tiga) unit (Jl. Mambrug remu)
4. Renovasi Hotel Bahtera Cipayung
5. Renovasi Kantor Ambon
6. Pembelian 3 (tiga) unit rumah dinas Galangan Surya

Untuk renovasi kantor dan rumah dinas dilaksanakan berdasarkan skala prioritas, dan disesuaikan dengan kebutuhan, keadaan eksisting serta anggaran perusahaan tahun 2011.

C. Strategi Pemeliharaan dan Pemanfaatan Aset

Pemeliharaan aset PT PELNI (Persero) mencakup beberapa strategi, antara lain :

1. Melakukan evaluasi dan kajian terhadap aset pemanfaatan perusahaan
2. Melakukan identifikasi aset dan dianalisa menurut skala prioritas
3. Membuat sertifikat kepemilikan tanah (apabila belum ada sertifikat)
4. Mendaftarkan asset tersebut untuk asuransi kebakaran, gempa bumi, break down machinery agar terhindar dari hal-hal yang dapat merugikan perusahaan
5. Melakukan perawatan dan pemeliharaan aset dengan skala prioritas sesuai dengan anggaran yang tersedia.

A. Renovation work, as well as building parts replacement covers:

1. Toilet repairs
2. Furnishing PT PELNI Headquarters and Persmat
3. Fresh water pumps and waste pumps repairs
4. Cleaning the building's glass/cladding
5. Procurement of Attendance Machine
6. Technical equipment certification
7. PT PELNI main office building's chiller spare part replacement
8. Paving block work
9. PT PELNI main office building auditorium renovation

B. Procurement/Building Program, renovation of Offices as well as Official House in the entire branch of PT PELNI

Procurement for office and official house carried out in the middle of the year until the end of 2011 are:

1. Building 2 units of Official House in Bitung
2. Building 1 unit of Official House in Nunukan (Jl. P. Antasari)
3. Building 3 units of Official House in Sorong (Jl. Mambrug remu)
4. Renovation of Hotel Bahtera Cipayung
5. Renovation of Ambon Office
6. Purchasing of 3 (three) units of Surya Shipyard Official House

Renovation of Offices and Official house is carried out based on scale of priority and adjusted according to the needs, existing condition, as well as the company's budget in 2011.

C. Assets Usage and Maintenance Strategy

PT PELNI asset maintenance covers several strategies, among others are:

1. Conduct evaluation and review towards company's asset usage.
2. Conduct asset identification and analyzed based on the scale of priority.
3. Create land ownership certificate (if there is no certificate yet)
4. Register the assets for insurance covering fire, earthquake, machinery breakdown to avoid things that can be detrimental to the company
5. Conduct care and maintenance of assets with a scale of priority according the available budget.



124

Dalam mengembangkan dan meningkatkan kualitas pelayanan kepada penumpang maka perusahaan melakukan penerapan pengembangan dan pemanfaatan Teknologi Informasi selalu sesuai dengan rencana kerja perusahaan dan anggaran kerja Biro TI setiap tahunnya.

In the development and improvement quality of services for the passengers the company implements development and utilization of Information Technology in accordance to the company's work plan and IT bureau's work budget every year.



Sebagai perusahaan yang melayani jasa transportasi pemanfaatan teknologi informasi sangat diperlukan untuk menunjang pelayanan kepada penumpang. Teknologi Informasi (TI) dalam suatu perusahaan bertujuan untuk membangun sistem aktivitas perusahaan dalam menghadapi persaingan saat ini dan masa depan. Teknologi informasi dalam bidang infrastruktur sebagai fasilitas penunjang, maka di dalam infrastruktur di bagi menjadi dua yaitu teknis dan non teknis. Infrastruktur teknis terdiri dari *hardware* dan *software*, sedangkan infrastruktur non-teknis terdiri dari aturan-aturan penunjang (SOP / Tata Kelola). Pada tahun 2012 telah dilakukan berbagai hal, baik bersifat *improvement* maupun pengembangan.

1. Melakukan *improvement* terhadap manajemen jaringan pada Kantor Pusat dengan melakukan migrasi jaringan dari ethernet menjadi *wireless*. Segmentasi jaringan yang berarti pembagian jaringan pada jaringan kantor Pusat yang dahulu semua *user* berada dalam jaringan yang sama sekarang menjadi beberapa jaringan, hal ini dilakukan untuk pembagian beban kerja dan trafik pada *backbone*, menghindari IP *Conflict* dan memudahkan *error tracking*.
2. Memulai pengembangan *Voip Server*, yaitu sebagai *server* yang melayani Proses Komunikasi Berbasis IP dengan tujuan mengurangi Biaya Telekomunikasi Antar Cabang, memanfaatkan *Idle Bandwidth* Kantor Cabang dan Pusat.
3. Memulai pengembangan Tata Kelola TI dan *Master Plan* TI, dimana Tata kelola TI dibuat untuk memastikan penggunaan TI tersebut benar-benar mendukung tujuan pengelolaan Perusahaan, dengan memperhatikan efisiensi penggunaan sumber daya dan pengelolaan risiko terkait dengannya, diperlukan *Good Governance* untuk TI, yang dalam hal ini disebut sebagai Tata Kelola TI. Sedangkan *Master Plan* TI dimaksudkan sebagai dasar perencanaan dan arahan Teknologi Informasi dalam lima tahun ke depan sebagai acuan pembuatan program kerja tiap tahunnya sehingga kejelasan arahan dan tujuan dari tiap program kerja dapat sinkron tiap tahunnya. Tahapan yang telah dilakukan adalah sampai pelaksanaan Tender Konsultan Pengembangan Tata Kelola TI dan Master Plan TI.
4. Sesuai dengan Rencana Kerja dan Anggaran Biro Teknologi Informasi PT PELNI (Persero), maka PT PELNI (Persero) akan membangun sebuah data *center* dengan standar Tier 2. Tahapan yang telah dilakukan adalah sampai tahap perencanaan pembangunan data *center*.

As a company that served in transportation services, the usage of information technology is highly needed to support services for the passengers. Information Technology in a company aimed to build the company's system activity to face current competition and the future. Information Technology in the field of infrastructure as a supporting facility, therefore it is split into two which is technical and non technical. Technical Infrastructure consist of hardware and software, Non Technical Infrastructure consist of supporting regulations (SOP/Governance). Variety of things has been done in the year 2012, both as improvement as well as development.

1. Perform improvement to network management at Head Office by migrating network from ethernet to wireless. Network Segmentation which means the division of network at the Head Office's Network, where formerly all users were in the same network, now in several networks, this is done to divide work load and traffic to the backbone, avoiding IP Conflict, and to facilitate error tracking.
2. Begin the development of Voip server, which is a server to serve IP Based Communication Process with the objective of reducing telecommunication cost between branches, utilizing idle bandwidth of the branch and head office.
3. Begin the development of IT Governance and IT Master Plan, where IT Governance is created to ensure the usage of IT is truly to support the purpose of the company's management, by monitoring resource usage efficiency and risk management related, IT Good Governance is required, which in this case called as IT Governance. Meanwhile IT Master Plan is intended as a basis of planning and direction of Information Technology for the next 5 years as a guideline to create yearly work program, therefore the clarity of direction and objectives of each work program can be synchronized every year. Steps that have been done is up to the implementation of tender for consultant of IT governance development and IT master plan.
4. In accordance to the PT PELNI Information Technology Bureau Work Plan and Budget, therefore PT PELNI will build a data center with standard Tier 2. Steps that have been done is up to planning stage of building data center.

KEBUTUHAN PASAR

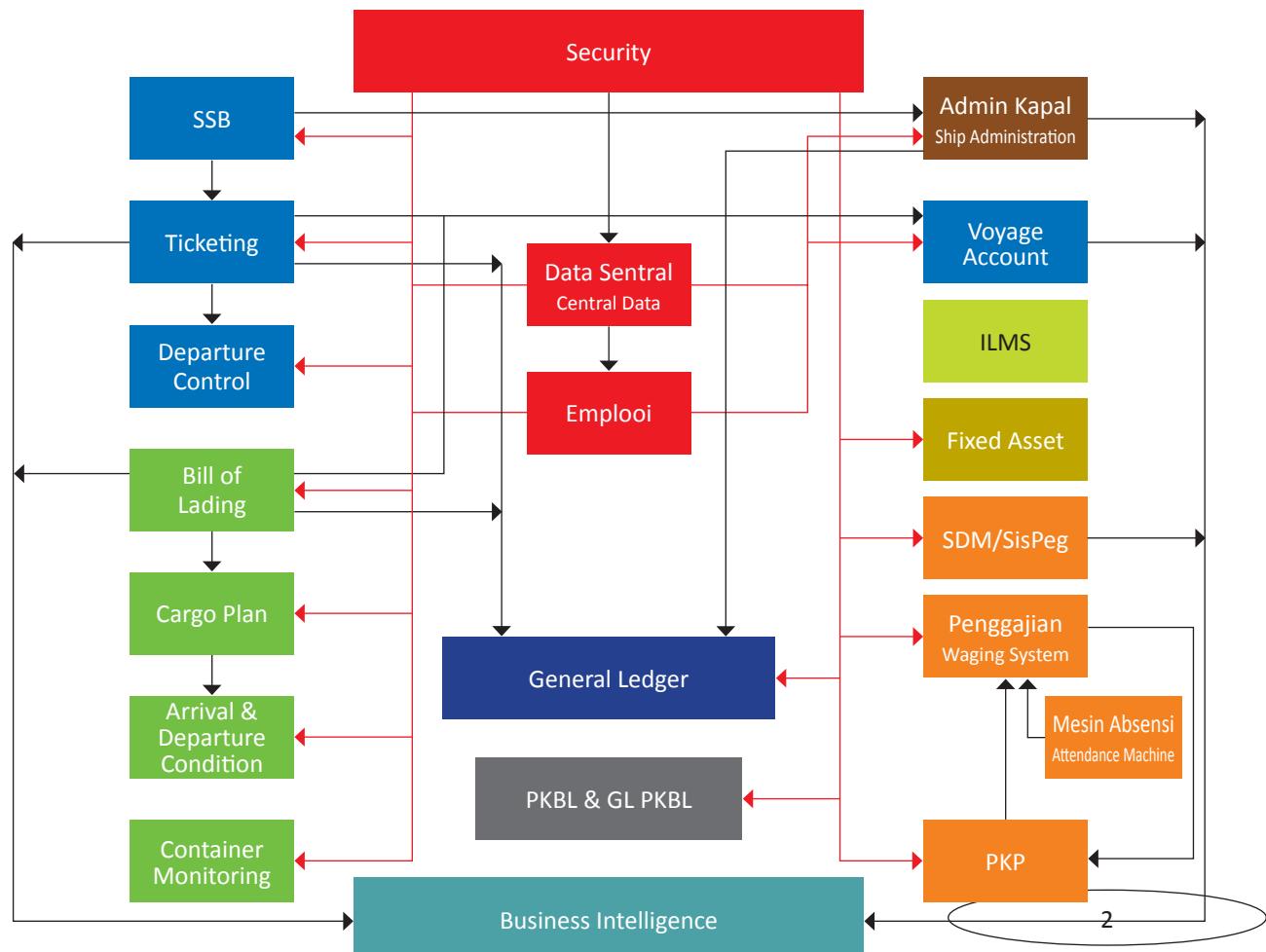
Dengan perkembangan zaman perusahaan selalu meningkatkan pengembangan dalam pemenuhan kebutuhan pasar untuk masyarakat. Berbagai pekerjaan yang telah dilaksanakan Perusahaan pada tahun 2012 merupakan kelanjutan dari pekerjaan tahun 2011 dan sebagai dasar untuk peningkatan pelayanan dan pengembangan TI. Pada tahun 2012 telah dilakukan berbagai hal, baik yang bersifat pengembangan maupun peningkatan pelayanan:

1. Implementasi tahap ke-3 Aplikasi *ticketing* yang berbasis *web based* untuk 19 kapal. Implementasi ini dilakukan secara bertahap, yaitu tahap ke-1 bulan September 2010 untuk 1 kapal dan tahap ke-2 bulan November 2011 untuk 5 kapal.
2. Implementasi Kerjasama antara PELNI dengan Kantor POS untuk memperluas jaringan penjualan tiket kapal PELNI hingga 4500 titik penjualan POS. Sejak tanggal 02 November 2012 calon penumpang kapal PELNI dapat membeli tiket di seluruh outlet Pos Indonesia. Pelayanan ini semakin memudahkan pelanggan dengan fasilitas pembelian tiket yang semakin banyak dan diharapkan dapat meningkatkan pendapatan perusahaan.
3. Melakukan pengembangan Aplikasi *Integrated Logistics Management System (ILMS)* sebagai aplikasi yang terintegrasi untuk permintaan, pengadaan, pembelian, pemeliharaan hingga pengelolaan logistik termasuk suku cadang mesin kapal, peralatan nautika dan elektronika kapal, perlengkapan pelayanan penumpang, serta segala bentuk inventaris alat tulis kantor.
4. Memulai pengembangan *Departure Control System On Board* yang berguna untuk meningkatkan pelayanan terhadap penumpang, meminimalkan pemalsuan tiket pada saat pengecekan tiket penumpang dan menghasilkan data yang valid dan *realtime*.
5. Memulai pengembangan Aplikasi Administrasi Kapal yang akan menunjang kinerja Kapal sehingga lebih efektif dan cepat dalam melaksanakan administrasi dan pelaporan diatas kapal.
6. Memulai pengembangan *Barcode Makan* diatas kapal untuk mengetahui jumlah *real* penumpang yang makan diatas kapal.
7. Melakukan *improvement* untuk sistem Penilaian Kinerja Pegawai pada Kantor Pusat, dimana sebelumnya telah di implementasikan terlebih dahulu pada pegawai Kantor Cabang.

MARKET NEED

With the development of time the company always increase development to fulfill market need for the public. Several works have been done by the company in 2012, as a form of continuity from work in 2011 and the basis to improve IT services and development. In the year 2012 various things in the nature of development as well as improvement in services has been carried out.

1. Stage 3 implementation, web based ticketing application for 19 ships. This implementation is being carried out in steps, step 1 in September 2010, for 1 ship, and step 2 in November 2011 for 5 ships.
2. Cooperation Implementation between PELNI and Pos Office to expand the ticket sales network of PELNI's ships up to 4500 POS selling points. Since 2nd of November 2012 prospective passengers of PELNI's ships can purchase ticket in all outlet of Pos Indonesia. This service will ease passengers with an increase in ticket purchasing facility, and expected to increase the revenue for the company.
3. Conduct development of Integrated Logistics Managemen System (ILMS) application as an integrated application for request, procurement, purchasing, maintenance up to logistic maintenance including ship's engine spare parts, nautical equipments, and ship's electronics, passenger services equipments, and all forms of stationery inventory.
4. Begin the development of Departure Control System On Board useful for improving services for the passengers, minimize ticket forgery during checking of passengers tickets, and to produce valid and realtime data.
5. Begin the development of Ship Administration Application that will support Ship Performance to be more effective and fast in performing administration and reporting on board the ship.
6. Begin the development of Meal Barcode on board the ship to determine the number of real passenger who dine on board the ship.
7. Conduct improvement for employee performance assessment system at Head Office, where formerly has been implemented first to the employees at Branch Office.



8. Implementasi sistem absensi menggunakan *finger print*.
9. Implementasi Muatan Terpadu, bekerja sama antara PELNI dengan PT. SBN dalam menjalankan bisnis muatan.
10. Implementasi Layanan *Booking* tiket kapal PELNI melalui *Call Center* di nomor telepon 021-79180606. Calon penumpang dapat memesan tiket via *call center*, dan selanjutnya akan mendapatkan kode *booking* dan kode *call center*. Kode tersebut dapat dibawa ke Loket Cabang atau Agen Travel PELNI terdekat untuk melakukan pembayaran dan mendapatkan tiket kapal PELNI.
11. Implementasi e-Tiket untuk Mitra Kerja PELNI ini merupakan langkah awal PELNI untuk beralih ke sistem e-Tiket.
8. Implementing finger print attendance system.
9. Implementing Integrated Cargo, cooperation between PELNI and PT SBN in carrying out cargo business.
10. Implementation of PELNI's ships ticket booking services through call center at phone number 021-79180606. Prospective passengers can order ticket via the call center, and afterwards will receive booking code and call center code. That code can then be taken to branch counters or nearest PELNI's travel agent to make payments and obtain PELNI's ships ticket.
11. Implementation of eTicket for PELNI's Working Partner as the initial step for PELNI to switch to eTicket system.

RENCANA 2013

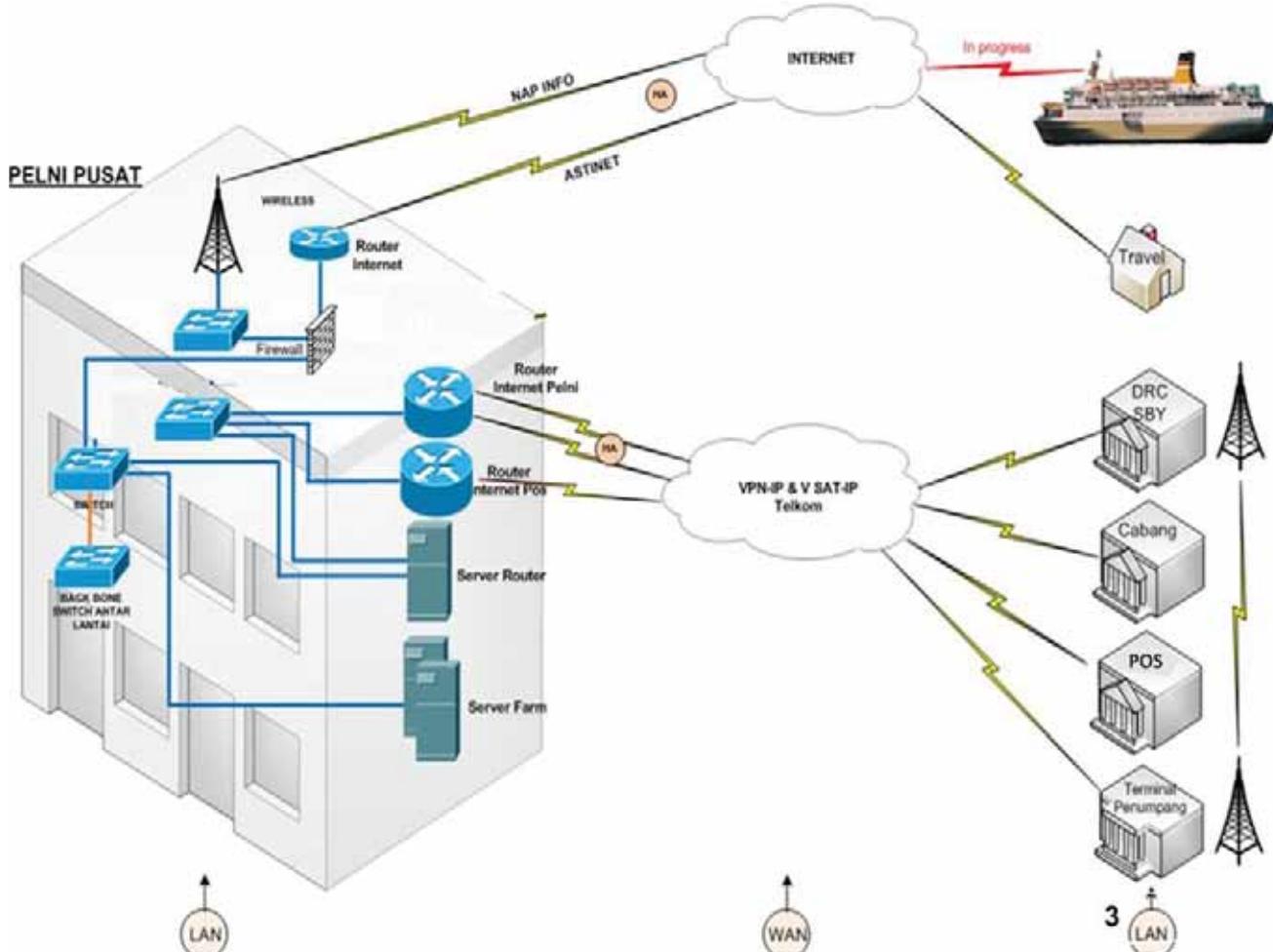
Dalam mengembangkan dan meningkatkan kualitas pelayanan kepada penumpang maka perusahaan melakukan penerapan pengembangan dan pemanfaatan Teknologi Informasi selalu sesuai dengan rencana kerja perusahaan dan anggaran kerja Biro TI setiap tahunnya. Rencana kerja TI selama tahun 2013 adalah sebagai berikut:

1. Implementasi *Departure Control System On Boards*, bertujuan untuk memverifikasi jumlah penumpang di atas kapal secara *realtime*.
2. Implementasi Aplikasi Admin Kapal yang akan menunjang kinerja Kapal sehingga lebih efektif dan cepat dalam melaksanakan administrasi dan pelaporan diatas kapal.
3. Implementasi *Barcode Makan* diatas kapal untuk mengetahui jumlah *real* penumpang yang makan diatas kapal.
4. Implementasi ILMS untuk pemeliharaan dan pengelolaan *logistic* termasuk suku cadang mesin kapal, peralatan nautika dan elektronika kapal, perlengkapan pelayanan penumpang, serta segala bentuk inventaris alat tulis kantor.
5. Diharapkan Tata Kelola Teknologi Informasi sesuai dengan Peraturan Menteri BUMN No.02/MBU/2013 dapat dilaksanakan serta Master Plan Teknologi Informatika telah terbentuk.
6. Implementasi untuk sistem Penilaian Kinerja Pegawai pada Kantor Pusat, dimana sebelumnya telah di implementasikan terlebih dahulu pada pegawai Kantor Cabang.
7. Penerapan *Enterprise Content Management* (ECM) untuk mendukung *Good Corporate Governance*. Selain itu, penerapan ECM ini dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas kinerja administrasi perusahaan.
8. Penerapan system *Telemetry* di kapal-kapal PELNI, setelah KM. Gunung Dempo, pada tahun 2013, PELNI akan menerapkan system *Telemetry* di tiga kapal tambahan. Sistem *Telemetry* ini bertujuan untuk memonitor operasional kapal dari jarak jauh secara *realtime* yaitu, memantau konsumsi bahan bakar minyak (BBM) di kapal, rute yang ditempuh kapal, serta aktivitas mesin/motor penggerak kapal.
9. Untuk meningkatkan pelayanan kepada calon penumpang, maka akan diterapkan tiket elektronik (*e-ticket*) untuk mengantikan tiket kertas yang selama ini digunakan.

PLANS IN 2013

In the development and improvement quality of services for the passengers the company implements development and utilization of Information Technology in accordance to the company's work plan and IT bureau's work budget every year. IT work plans throughout the entire 2013 are as follows:

1. Implementation of Departure Control System On Boards, aimed to verify the number of passengers on board the ship in realtime.
2. Implementation of Ship Admin Application which will support ship performance, to make it faster and more effective in carrying out administration and report on board the ship.
3. Implementation of Meal Barcode on board the ship to determine the number of real passengers who dine on board the ship.
4. Implementation of ILMS to maintain and manage logistics including ship's engine spare parts, nautical equipments, ship's electronics, passenger services equipments, and all forms of stationery inventory.
5. Information Technology Governance in accordance with the regulation of the Minister of State-Owned Enterprises No.02/MBU/2013 is expected to be implemented, including Information Technology Master Plan has been formed.
6. Implementation for Employees Performance Assessment at the Head Office, where previously has been implemented first for the employees at Branch Office.
7. Application of the Enterprise Content Management (ECM) to support Good Corporate Governance. In addition the implementation of ECM can increase efficiency and effectiveness of the company's administration performance.
8. Implementation of telemetry system on board of PELNI's ships after KM. Gunung Dempo, in the year 2013, PELNI will implement telemetry system in three additional ships. Telemetry system is aimed to monitor ship operation remotely and in real-time, to monitor ship's fuel consumption, routes taken by the ship, as well as engine/motor activity.
9. To improve services to the prospective passengers, therefore electronic ticket (*e-ticket*) will be implemented to replace paper tickets being used all this time.



10. Pengembangan sistem absensi menggunakan *finger print* pada beberapa Kantor Cabang PT PELNI (Persero).
11. Berkesinambungan dengan pekerjaan pada tahun 2012 tentang pembangunan data center, ditargetkan pada tahun 2013 pembangunan data center dapat terealisasi.
12. Pengembangan *Digital Library*, diharapkan dengan adanya *digital library*, sistem pengarsipan (penyimpanan, pencarian dan pengamanan) serta *delivery* dokumen dapat lebih efektif dan efisien.
13. Pengembangan *Digital Signage* memungkinkan PELNI untuk mendapatkan tambahan pemasukan dengan menyewakan media iklan dan *space* berupa display di kapal. Aplikasi ini dapat di kontrol dari kantor pusat.

10. Development of attendance system using finger print on several PELNI's branch offices.
11. Continuing work in the 2012 regarding the development of data center, the development of data center is targeted to be realized in 2013.
12. Development of Digital Library, with Digital Library it is expected that filing system (storage, search, and security) as well as document delivery can be more effective and efficient.
13. Digital Signage Development allows PELNI to gain additional revenue by renting advertisement space media in form of displays on board the ships. This application can be controlled from the head office.



Dengan memperhatikan prinsip-prinsip pengadaan tersebut seluruh pengadaan dilaksanakan dengan mengupayakan keterbukaan dan harga kompetitif yang menguntungkan bagi perusahaan dan kualitas barang dan jasa yang dapat dipertanggungjawabkan

With regard to the procurement principles, all procurements are conducted by seeking openness and competitive pricing for the company, and quality of goods and services that can be accounted for.

P

roses pengadaan barang dan jasa di PT PELNI (Persero) dilakukan oleh Biro Pengadaan, yang berdasarkan SK Direksi PT PELNI (Persero) No. 64/HKO.01/DIR/VI/2012 tanggal 12 Juni 2012 tentang Organisasi dan Tata Kelola Kantor

Pusat PT PELNI (Persero), pasal 51 menyatakan bahwa Biro Pengadaan memiliki fungsi dalam penyelenggaraan kegiatan administrasi pengadaan, pembelian, pelayanan pengadaan barang dan jasa serta pergudangan suku cadang armada kapal dan barang persediaan perusahaan sesuai dengan ketentuan yang berlaku agar tercipta transparansi, akuntabilitas, pertanggungjawaban, kewajaran efektifitas dan efisiensi pengadaan barang dan jasa perusahaan yang optimal.

Tiga bidang dalam Layanan Pengadaan barang dan jasa yaitu:

1. Layanan Pengadaan Bidang Operasional

Layanan Pengadaan yang bertanggungjawab atas proses pengadaan barang dan jasa dalam pekerjaan pengadaan FRD (*Floating Repair & Docking*), RR (*Running Repair*), suku cadang, bunker, minyak pelumas, alat keselamatan kapal, bahan makanan dan makanan jadi untuk awak kapal dan penumpang, air tawar, jasa asuransi kapal dan kegiatan lainnya yang berkaitan dengan operasional kapal dengan nilai di atas Rp 200 Juta.

2. Layanan Pengadaan Bidang Non Operasional

Layanan Pengadaan yang bertanggungjawab atas proses pengadaan barang dan jasa dalam pekerjaan pengadaan investasi dan pekerjaan pengadaan penunjang dengan nilai di atas Rp 200 Juta.

a. Pekerjaan Pengadaan Investasi, adalah pekerjaan pengadaan alat produksi, perangkat terkait teknologi informasi, pendidikan, bangunan, konsultan dan tanah serta pekerjaan pengadaan investasi lainnya.

b. Pekerjaan Pengadaan Penunjang, adalah pekerjaan pengadaan peralatan elektronik, kendaraan bermotor, peralatan kantor, cetakan, pakaian dinas perlengkapannya, jasa asuransi dan pekerjaan pengadaan penunjang operasional lainnya.

3. Layanan Pengadaan Bidang Pejabat Pengadaan

Layanan Pengadaan yang bertanggungjawab atas proses pengadaan barang dan jasa dalam pekerjaan operasional dan non operasional dengan nilai di atas Rp 25 Juta s/d Rp 200 Juta.

Goods and Services procurement process at PT PELNI is conducted by the Procurement Bureau based on the Decree of the PT PELNI's Board of Directors No. 64/HKO.01/DIR/VI/2012 dated 12th of June 2012 regarding to the PT PELNI's Head Office Organization and Governance Article 51 states that states that the Procurement Bureau has a function in the organization of the administrative activities of procurement, purchasing, goods procurement services as well as warehousing and fleet spare parts and company supplies of goods in accordance with regulations in force in order to create transparency, accountability, responsibility, fairness , effectiveness and efficiency of the optimal procurement of the company's goods and services.

Three fields in the goods and services procurement service, they are:

1. Procurement Services for Operational Field

Procurement service that is responsible for goods and services procurement process in the procurement FRD (floating repair & docking), RR (running repair), spare parts, bunker, lubricating oil, ship safety equipment, groceries and prepared food for the crew and passengers, fresh water, ship insurance services, and other activities related to the ship operational with a value above Rp. 200 million.

2. Procurement Services for Non Operational Field

Procurement service that is responsible for goods and services procurement process in the procurement of investments and supporting procurement work with a value above Rp. 200 million.

a. **Investment Procurement Work** is a work of procurement of production tools, equipments related to information technology, education, buildings, consultant, and land, as well as other investment procurement work.

b. **Supporting Procurement Work** is procurement work of electronic equipment, motor vehicle, office equipments, printing, work uniform, insurance services, and other supporting procurement work.

3. Procurement Services for Procurement Officer Field

Procurement Services that is responsible for the procurement process of goods and services in the operational and non operational work with a value above Rp 25 million up to Rp 200 million.

KEBIJAKAN PENGADAAN BARANG DAN JASA

Dalam proses pengadaan barang dan jasa, Direksi PT PELNI (Persero) menerbitkan SOP Pengadaan Barang dan Jasa melalui Surat Keputusan Direksi PT PELNI (Persero) No. 29A/HKO.01/DIR/II-2012 tanggal 29 Februari 2012 tentang Standar Operasional Prosedur Pengadaan Barang dan Jasa di lingkungan PT PELNI (Persero).

Di dalam pemberlakuan SOP Pengadaan Barang dan Jasa, PT PELNI (Persero) mengacu pada peraturan dari Kementerian BUMN, yakni:

1. Peraturan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. PER-05/MBU/2008 tanggal 3 September 2008 tentang Pedoman Umum Pelaksanaan Pengadaan Barang dan Jasa Badan Usaha Milik Negara;
2. Peraturan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. PER-15/MBU/2012 tanggal 25 September 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara No. PER-05/MBU/2008 tentang Pedoman Umum Pelaksanaan Pengadaan Barang dan Jasa Badan Usaha Milik Negara;

Di dalam SOP yang terdiri dari 91 pasal, terdapat pengaturan mengenai metode pengadaan barang dan jasa serta 3 metode pengadaan jasa konsultansi sebagai berikut:

Metode Pengadaan Method of Procurement	HPS Pengadaan Barang, Jasa & Konstruksi HPS Procurement of Goods, Services & Construction	Metode Seleksi Konsultansi Consultancy Selection Method	HPS Pengadaan Jasa Konsultansi HPS Procurement of Consultancy Services
Pelelangan Terbuka Open Auction	> Rp 1 Miliar > Rp 1 Miliar	Seleksi Terbuka Open Selection	> Rp 300 Juta > Rp 300 Juta
Pelelangan Terbatas Limited Auction	> Rp 300 Juta s/d Rp 1 Miliar > Rp 300 Juta s/d Rp 1 Miliar	Seleksi Terbatas Limited Selection	> Rp 100 Juta s/d Rp 300 Juta > Rp 100 Juta s/d Rp 300 Juta
Pemilihan Langsung Direct Auction	> Rp 200 Juta s/d Rp 300 Juta > Rp 200 Juta s/d Rp 300 Juta		s/d Rp 15 Juta s/d Rp 15 Juta
Penunjukan Langsung Direct Appointment	s/d Rp 25 Juta s/d Rp 25 Juta > Rp 25 Juta s/d Rp 200 Juta > Rp 25 Juta s/d Rp 200 Juta > Rp 200 Juta > Rp 200 Juta	Seleksi Langsung Direct Selection	> Rp 15 Juta s/d Rp 100 Juta > Rp 15 Juta s/d Rp 100 Juta > Rp 100 Juta > Rp 100 Juta
Sayembara Competition	~	-	-
Kontes Contest	~	-	-

GOOD AND SERVICES PROCUREMENT POLICIES

In the goods and services procurement process, PT PELNI's Board of Directors issued SOP of Goods and Services Procurement through the Decree of the PT PELNI's Board of Directors No. 29A/HKO.01/DIR/II-2012 dated 29th of February 2012 regarding the Standard Operational Procedure of Goods and Services Procurement in PT PELNI.

In the implementation of the Goods and Services Procurement SOP, PT PELNI refers to the regulation of the Ministry of State Owned Enterprises, they are:

1. Regulation of the Minister of State-Owned Enterprises No.PER-05/MBU/2008 dated 3rd of September 2008 on General Guidelines for Procurement of Goods and Services for State Owned Enterprises;
2. Regulation of the Minister of State-Owned Enterprises No.PER-15/MBU/2012 dated 25th of September 2012 regarding the Changes on the Regulation of the Minister of the State-Owned Enterprises No.PER-05/MBU/2008 on General Guidelines for Procurement of Goods and Services for State Owned Enterprises;

In the SOP that consists of 91 Articles, there is a regulation regarding the method for the procurement of goods and services as well as 3 methods of consultancy procurement services as follows:



SISTEM PENGADAAN PT PELNI (Persero)

Dalam proses pengadaan, PT PELNI (Persero) menggunakan SPSE atau Sistem Pengadaan Secara Elektronik dengan tujuan meningkatkan transparansi, akuntabilitas, meningkatkan akses pasar, persaingan usaha yang sehat, memperbaiki tingkat efisiensi proses pengadaan, mendukung proses monitoring dan audit serta memenuhi kebutuhan akses informasi yang *real time* guna mewujudkan *clean and good government* dalam proses pengadaan barang dan jasa di lingkungan PT PELNI (Persero).

SPSE merupakan aplikasi *e-procurement* yang dikembangkan oleh Direktorat *E-procurement* Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah (LKPP). Aplikasi ini dikembangkan dengan semangat efisiensi nasional sehingga tidak memerlukan biaya lisensi, baik lisensi itu sendiri maupun perangkat lunak pendukungnya, alasan itu pulalah yang mendasari PT PELNI (Persero) untuk menggunakan Layanan Pengadaan Secara Elektronik (LPSE) sejak tanggal 6 Oktober 2010. Hingga akhir tahun 2012, paket pekerjaan yang telah diumumkan melalui LPSE PT PELNI (Persero) adalah 31 (tiga puluh satu) paket pekerjaan pelelangan terbuka. LPSE PT PELNI (Persero) dapat diakses melalui <http://lpse.pelni.co.id>

Beberapa keuntungan bagi PT PELNI (Persero) dalam menggunakan LPSE:

1. Penyedia yang berpengalaman untuk pekerjaan sejenis dan tidak pernah terkena *blacklist* dari instansi manapun selama 2 tahun;
2. Harga kompetitif;
3. Barang atau jasa yang baik dan bermutu;
4. Proses transparan yang dapat dimonitor oleh semua pihak terkait;
5. Efisiensi biaya pengumuman Koran;

Dalam pelaksanaan pengadaan barang dan jasa, PT PELNI (Persero) wajib mematuhi prinsip-prinsip pengadaan meliputi:

1. Efisien, dana dan daya yang minimum untuk mencapai hasil dan sasaran dengan kualitas yang maksimum;
2. Efektif, sesuai dengan kebutuhan dan sasaran;

PT PELNI (Persero) PROCUREMENT SYSTEM

PT PELNI's procurement process utilizes SPSE or Electronic Procurement System to improve transparency, accountability, increase access to the market, healthy business competition, improve the efficiency level of procurement process, support monitoring process and audit and fulfill the need for real time information access to create clean and good government in the procurement process of goods and services at PT PELNI.

SPSE is an e-procurement application developed by the Directorate of e-procurement from the Policy Institution of Goods and Services Procurement for the Government (LKPP). This application is developed in a spirit of national efficiency therefore it does not require a license fee, either the licensee of itself or its supporting software, it is also the underlying reason for PT. PELNI to use Electronic Procurement Service (LPSE) from the 6th of October, 2010. Till the end of 2012, the work packages that have been announced over the PT. PELNI's LPSE is 31 (thirty one) open auction work packages. PT. PELNI's LPSE can be accessed via <http://lpse.pelni.co.id>.

A couple of advantages for PT PELNI to use LPSE:

1. Experienced provider for similar job, and never been blacklisted from any agencies for 2 years;
2. Competitive pricing;
3. Quality goods and services
4. Transparent process that can be monitored by all related parties;
5. Newspaper Announcement Cost Efficiency

In carrying out goods and services procurement, PT PELNI must follow procurement principles as follow:

1. Efficient, minimum funds and effort to achieve result and target with maximum quality;
2. Effective, in accordance to needs and target;

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 3. Transparan, ketentuan dan informasi jelas dan diketahui luas oleh Penyedia dan masyarakat pada umumnya; 4. Terbuka, dapat diikuti semua Penyedia yang memenuhi persyaratan; 5. Bersaing, persaingan sehat diantara Penyedia yang setara dan memenuhi persyaratan; 6. Adil, memberikan perlakuan yang sama bagi semua calon Penyedia; 7. Akuntabel, dapat dipertanggungjawabkan; 8. Mengacu kepada rekomendasi <i>class</i> dan pabrikan serta jaminan supply yang berkesinambungan; 9. Mengutamakan sinergi antara Badan Usaha Milik Negara dan atau Anak Perusahaan sepanjang dapat dipertanggungjawabkan. | <ol style="list-style-type: none"> 3. Transparent, provisions and information is clearly and widely known by the supplier and the public in general; 4. Open, all suppliers that fulfill the requirement can participate; 5. Competitive, healthy competition between equal supplier and fulfill the requirements; 6. Fair, giving equal treatment to all the prospective suppliers; 7. Accountable, can be accounted for; 8. Refer to the class recommendation and manufacturing, and guaranteed sustainable supply; 9. Prioritize synergy between State-Owned Enterprises and or Subsidiaries as long as it can be accounted for. |
|--|--|

Dengan memperhatikan prinsip-prinsip pengadaan tersebut seluruh pengadaan dilaksanakan dengan mengupayakan keterbukaan dan harga kompetitif yang menguntungkan bagi perusahaan dan kualitas barang dan jasa yang dapat dipertanggungjawabkan.

Berkaitan dengan prinsip-prinsip tersebut, program Layanan Pengadaan yang telah dilakukan yaitu:

With regard to the procurement principles, all procurements are conducted by seeking openness and competitive pricing for the company, and quality of goods and services that can be accounted for.

In relation to the principles, Procurement Services program that has been carried out, are:

No	Program Kerja Work Program	Keterangan Description
1	Klarifikasi dan Negosiasi <i>Negotiation and Clarification</i>	Penurunan harga dari setiap penawaran harga yang masuk untuk semua prosedur pemilihan penyedia <i>Price reduction from every offers proposed from all supplier selection procedures</i>
2	Masa Sanggah <i>Objection Period</i>	Tidak dipergunakan oleh Penyedia atau semua peserta menerima hasil putusan lelang tanpa berlanjut dengan banding atau pembatalan lelang <i>Not used by the suppliers or all participants accept the result of the decision of the auction without appeal or cancellation of auction</i>
3	Pelaksanaan LPSE <i>Carry out LPSE</i>	LPSE dilakukan untuk pemilihan penyedia dengan metode pelelangan terbuka atau metode lain sepanjang sifat/jenis barang atau jasa adalah barang / jasa umum <i>LPSE is conducted for the selection of suppliers with open auction method or other methods as long as the type of goods or services are general goods / services</i>
4	Penyerahan berkas kembali kepada unit kerja pemilik anggaran <i>Returning the documents back to the work unit that owns the budget</i>	Diupayakan dilaksanakan sesuai ketentuan SOP Barang dan Jasa PT PELNI (Persero), sepanjang penyerahan berkas kepada Layanan Pengadaan sesuai dengan ketentuan SOP Pengadaan Barang dan Jasa PT PELNI (Persero), yakni: - 30 hari untuk pekerjaan operasional dan non operasional - 14 hari untuk pekerjaan Pejabat Pengadaan Carried out in accordance to the PT PELNI Goods and Services SOP, as long as the returning of the documents to the Procurement Services is in accordance to the PT PELNI's Goods and Services Procurement SOP, as follows: - 30 days for operational and non operational work - 14 days for Procurement Officers work

Pekerjaan yang telah selesai dilakukan oleh Layanan Pengadaan selama tahun 2012 yaitu sebagai berikut:

Works that has been completed by the Procurement Services throughout the year 2012 are as follows:

No	Layanan Pengadaan Procurement Services	Jumlah Permintaan Proses Pengadaan Number of Procurement Services Requests	Jumlah Pekerjaan Selesai Number of Work Completed	Jumlah Pekerjaan yang diselesaikan tahun 2013 Number of Work Completed in 2013
1	Operasional Operational	97	88	9
2	Non Operasional Non Operational	40	33	7
3	Pejabat Pengadaan Procurement Officers	92	80	12

Penyelesaian pekerjaan tahun 2012 yang diselesaikan pada tahun 2013 berkaitan dengan penyelesaian administrasi karena penggantian tahun atau penyerahan berkas kepada Layanan Pengadaan pada bulan Desember tahun 2012.

Completion of the work in 2012 that was completed in the year 2013 is related with the completion of administration due to the change in year or the submission of the documents to the Procurement Service on December 2012.

» PROGRAM KEMITRAAN DAN BINA LINGKUNGAN (PKBL)

Partnership and Community Development Program



136

Sejak melakukan pembinaan sampai dengan akhir tahun 2012, PT PELNI (Persero) telah membina sebanyak 1.062 mitra binaan dengan jumlah dana yang telah disalurkan sebesar Rp 27.714.438.097,- dan kelompok Mitra Binaan terdiri dari 204 unit Koperasi, dan 858 unit Usaha Kecil.

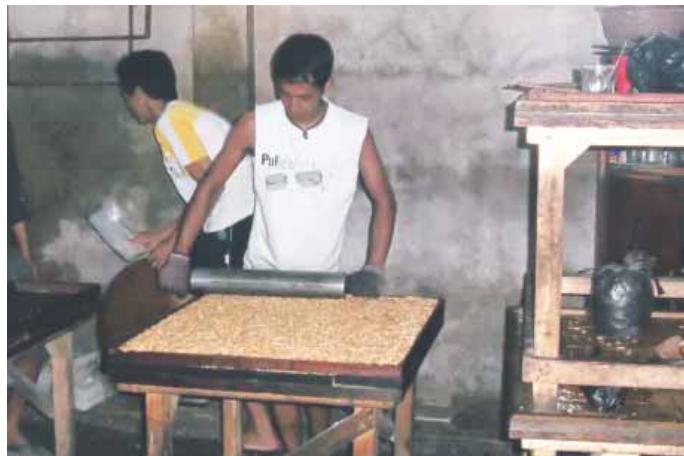
When carrying out fostering until the end of 2012, PT PELNI has coached as many as 1062 fostering partners with the amount of funds that have been distributed as much as Rp 27.714.438.097,- and the group of the fostering partners consist of 204 units of Cooperatives, and 858 of small enterprises.

204

Unit
Koperasi
Units of
Cooperatives

858

Unit
Usaha Kecil
Units of Small
Enterprises



Dalam rangka mendorong kegiatan dan pertumbuhan ekonomi serta terciptanya pemerataan pembangunan melalui perluasan lapangan kerja dan kesempatan berusaha,

Pemerintah menganggap perlu pengembangan usaha kecil dan koperasi agar menjadi tangguh dan mandiri, sehingga dapat meningkatkan taraf hidup masyarakat serta mendorong tumbuhnya kemitraan antara BUMN dengan usaha kecil dan koperasi. Hal tersebut sebagaimana diamanatkan dalam Surat Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor: KEP-236/MBU/2003 tanggal 17 Juni 2003 yang telah dirubah menjadi Peraturan Menteri Negara BUMN Nomor: PER-05/MBU/2007 tanggal 27 April 2007.

Berdasarkan Surat Keputusan Direksi Nomor: HP/30/XII/91, tanggal 3 Desember 1991 tentang Pembinaan dan Pengembangan anak angkat pengusaha golongan ekonomi lemah dan koperasi, pada PT PELNI (Persero) dilaksanakan oleh Badan Tata Usaha dan Pengembangan (BTU & P) dan surat keputusan terakhir mengenai kepengurusan PUKK adalah SK Direksi PT PELNI (Persero) tentang penetapan pengurus PUKK No. 34/HKO-01/DIR/VIII-97 tanggal 25 Agustus 1997, dan dipertegas dengan SK. Direksi Nomor 53A/HKO.01/Dir/V-2000 tanggal 1 Mei 2000 tentang Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) di PT PELNI (Persero) bahwa Divisi Perbendaharaan ditunjuk sebagai penanggungjawab pelaksana Program Kemitraan dan Bina Lingkungan.

In order to encourage economic growth and activity, as well as equal development through expansion of work and business opportunities, the government deems it necessary to develop small enterprises and cooperatives to become strong and independent, so as to improve the lives of the people and encourage partnership between State-Owned Enterprises and small enterprises and cooperatives. It is as mandated by the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises No. KEP-236/MBU/2003 dated 17th of June 2013 which has been converted into the Regulation of the Minister of State-Owned Enterprises No. PER-05/MBU/2007 dated 27th of April 2007.

Based on the Decree of the Board of Directors No. HP/30/XII/91 dated 3rd of December 1991 regarding the Fostering and Development of foster partners from low economy group of business owners and cooperatives, at PT PELNI conducted by the Board of Administration and Development (BTU & P) and the final decree regarding the management of PUKK is the Decree of PT PELNI's Board of Directors regarding the implementation of management PUKK No. 34/HKO-01/DIR/VIII-97 dated 25th of August 1997, and enforced by the Decree of The Board of Directors No. 53A/HKO.01/Dir/V-2000 dated 1st of May 2000 regarding the Partnership and Community Development Program at PT PELNI, that the Treasury Division is appointed to be responsible for the Partnership and Community Development Program.

PROGRAM KEMITRAAN

Pembinaan terhadap Usaha Kecil dan Koperasi telah dilakukan oleh PT PELNI (Persero) sejak tahun 1990, dimana Mitra Binaan PT PELNI (Persero) tersebar di 26 propinsi, namun sejak tahun 2000 penyaluran lebih dititik-beratkan di wilayah Indonesia bagian Barat, hal ini disebabkan agar lebih memudahkan untuk monitoring dan efektifnya penyaluran. Periode pembinaan berkisar antara satu tahun sampai dengan tiga tahun. Kegiatan pembinaan dalam bentuk bantuan modal kerja dan hibah berupa bantuan pendidikan atau pelatihan, serta pemasaran hasil produksi dari Mitra Binaan.

Sejak melakukan pembinaan sampai dengan akhir tahun 2012, PT PELNI (Persero) telah membina sebanyak 1.062 mitra binaan dengan jumlah dana yang telah disalurkan sebesar Rp 27.714.438.097,- dan kelompok Mitra Binaan terdiri dari 204 unit Koperasi, dan 858 unit Usaha Kecil.

Dengan demikian rincian jumlah Mitra Binaan PT PELNI (Persero) sampai dengan 31 Desember 2012 adalah sebagai berikut:

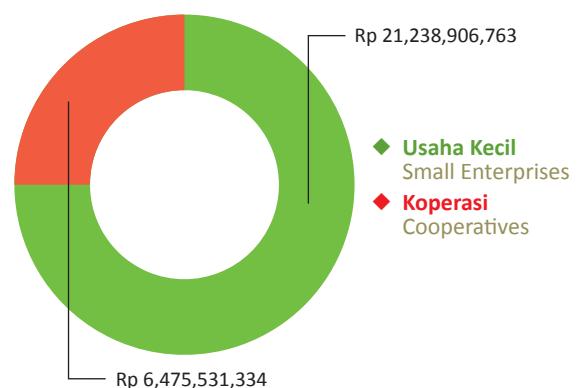
No	Mitra Binaan Foster Partners	Jumlah Penyaluran Amount Distributed	Jumlah Mitra Binaan Amount of Foster Partners
1	Usaha Kecil Small Enterprises	Rp 21,238,906,763	858
2	Koperasi Cooperatives	Rp 6,475,531,334	204
Jumlah Amount		Rp 27,714,438,097	1.062

PARTNERSHIP PROGRAM

Fostering for the small enterprises and cooperatives as been conducted by PT PELNI since 1990, where the foster partners of PT PELNI are spread across 26 provinces, however since the year 2000, distribution has been more focused on the western territory of Indonesia, and this makes it easier for monitoring and effective distribution. Fostering period spans from between one year to three years. Fostering activities comes in a form of working capital assistance and grant aid such as education and training, and the marketing of the goods produced by the foster partners.

When carrying out fostering until the end of 2012, PT PELNI has coached as many as 1062 fostering partners with the amount of funds that have been distributed as much as Rp 27.714.438.097,- and the group of the fostering partners consist of 204 units of Cooperatives, and 858 of small enterprises.

The breakdown of the amount of PT PELNI's foster partners until the 31st of December 2012 are as follows:



Mitra Binaan PT PELNI (Persero) bergerak di berbagai sektor seperti Industri, Perdagangan, Pertanian, Perkebunan, Peternakan, Perikanan, Jasa dan sektor lainnya serta koperasi.

Sumber dana Program Kemitraan dan Bina Lingkungan tahun 2012 berasal dari dana pengembalian pinjaman mitra binaan yaitu hutang pokok ditambah dengan bunga sedangkan sumber dana lainnya adalah dari jasa giro dan pendapatan lain-lain seperti pengembalian piutang yang sudah dicatat dalam pos piutang bermasalah (aktiva lain-lain).

Dana yang terhimpun untuk program kemitraan tahun 2012 sampai dengan akhir Desember 2012 adalah sebesar Rp 1.998.252.353,90 atau 111,26 % dari anggaran sebesar Rp 1.796.078.019,- Dana tersebut berasal dari pengembalian pokok pinjaman ditambah bunga dan angsuran yang belum teridentifikasi menjadi sebesar Rp 1.703.536.528,- atau 105,81 % dari anggaran sebesar Rp 1.610.000.000,- serta adanya penambahan dari jasa giro dan pendapatan lain-lain sebesar Rp 7.343.941,08 serta pengembalian dana KUM-LTA sebesar Rp 117.000.000,-

Penyaluran dana hibah untuk tahun 2012 dilakukan dalam bentuk bantuan pemasaran atau promosi kepada mitra binaan yaitu dengan mengikutsertakan hasil produk dari mitra binaan dalam kegiatan pameran seperti pameran Indonesia Fashion & Craft bulan Agustus 2012 sebesar Rp 32.430.000,- bertempat di JCC DKI Jakarta dan mengikuti pelatihan / Work Shop PKBL di Padang yang diselenggarakan oleh Kementerian BUMN pada bulan Oktober 2012.

Sesuai dengan anggaran 2012, penyaluran dana Kemitraan dilaksanakan ke 7 propinsi yaitu: DKI, Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur, Banten, Bali, dan Kupang.

PT PELNI's Foster Partners engage in multiple sectors such as Industry, Trading, Agriculture, Plantation, Farming, Fisheries, Services, and other sectors such as Cooperatives.

Partnership and Community Development Program source of funds in 2012 comes from the funds returned by the fostering partners which are repayment of principal plus interest, while other funding sources are from giro services and other revenues such as repayment of account receivable which have been noted in the problematic account receivable posts (other assets).

Funds collected for the partnership program in 2012 until the end of December 2012 amounted to Rp 1,998,252,353.90 or 111.26% of the budget of Rp 1.796.078.019, - The funds come from the return of principal plus interest and installment loans that have not been identified to be amounting to Rp 1,703,536,528, - or 105.81% of the budget of Rp 1.610.000.000, - as well as the addition of the giro services and other revenues amounted to of Rp 7,343,941.08 and the repayment of KUM-LTA funds as much as Rp 117.000.000,-

Distribution of grant funds for the year 2012 in the form of marketing or promotional assistance to the fostering partners is to include the products produced by the fostering partners in exhibitions such as Indonesia Fashion & Craft exhibition in August 2012 amounting to Rp 32,430,000, - held at JCC Jakarta and to follow PKBL Training / Work Shop in Padang organized by the Ministry of State-Owned Enterprises in October 2012.

In accordance with the 2012 budget, the distribution of Partnership funds is carried out to 7 provinces namely: Jakarta, West Java, Central Java, East Java, Banten, Bali and Kupang.

Rincian Penyaluran per Wilayah dan Sektor Dana Kemitraan PT PELNI (Persero) Tahun 2012:
Details of Distribution by Region and Sector for Partnership Fund of PT PELNI (Persero) in 2012:

No	Wilayah Region	Penyaluran Distribution			Anggaran Budget	Persen Percentage
		Usaha Business	Unit Units	Jumlah Amount		
1	DKI Jakarta	Industri Industry	3	Rp 160,000,000		
		Perdagangan Trading	1	Rp 50,000,000		
		Jasa Services	1	Rp 60,000,000		
		Hibah Grant		Rp 42,152,000		
Jumlah Amount			5	Rp 312,152,000	Rp 285,000,000	109.53%
2	Jawa Barat West Java	Industri Industry	12	Rp 400,000,000		
		Perdagangan Trading	5	Rp 125,000,000		
		Peternakan Farming	7	Rp 175,000,000		
		Jasa Services	6	Rp 210,000,000		
Jumlah Amount			30	Rp 910,000,000	Rp 700,000,000	130.00%
3	Jawa Tengah Central Java	Industri Industry	1	Rp 35,000,000		
		Perdagangan Trading	1	Rp 25,000,000		
		Peternakan Farming	1	Rp 30,000,000		
		Jasa Services	1	Rp 45,000,000		
Jumlah Amount			4	Rp 135,000,000	Rp 75,000,000	180.00%
4	Jawa Timur East Java	Pertanian Agriculture	2	Rp 120,000,000		
		Peternakan Farming	2	Rp 130,000,000		
Jumlah Amount			4	Rp 250,000,000	Rp 200,000,000	125.00%
5	Banten	Industri Industry	1	Rp 35,000,000		
Jumlah Amount			1	Rp 35,000,000	Rp 75,000,000	46.67%
6	Bali	Industri Industry	1	Rp 45,000,000		
Jumlah Amount			1	Rp 45,000,000	Rp 100,000,000	45.00%
7	Kupang	Industri Industry	1	Rp 50,000,000		
Jumlah Amount			1	Rp 50,000,000	Rp 100,000,000	50.00%
Grand Total			46	Rp 1,737,152,000	Rp 1,535,000,000	113.17%

PROGRAM BINA LINGKUNGAN

Program Bina Lingkungan dilaksanakan oleh PT PELNI (Persero) sejak tahun 2002, program ini dilaksanakan dalam bentuk pemberian bantuan kemanusiaan bagi daerah-daerah yang terkena bencana alam, bantuan pendidikan dan pelatihan, bantuan peningkatan kesehatan masyarakat, bantuan pengembangan prasarana dan sarana umum, bantuan pembangunan sarana rumah ibadah, serta bantuan pelestarian alam.

Program BUMN Peduli, belum dapat direalisasikan oleh PT PELNI (Persero) secara optimal disebabkan keterbatasan anggaran dana program Bina Lingkungan, mengingat dana Bina Lingkungan hanya berasal dari saldo tahun lalu ditambah jasa giro, sedangkan alokasi penyisihan laba perusahaan belum dapat terealisasi dengan baik dikarenakan perusahaan masih dalam keadaan merugi secara akumulatif. Oleh karena itu, penyaluran dana dilakukan dengan sangat selektif. Realisasi penyaluran dana Bina Lingkungan tahun 2012 sebesar Rp 6.500.000,- dalam bentuk pemberian sumbangan / bantuan untuk kegiatan sarana ibadah Masjid Nurul Fatah di Provinsi Jawa Timur dan Masjid PBNU di Provinsi DKI Jakarta.

Pada periode 2012, PT PELNI (Persero) juga melakukan beberapa kegiatan sosial, diantaranya melakukan kunjungan sosial ke RS. PELNI pada tanggal 4 Desember 2012, Panti Asuhan Tanjung Priok pada tanggal 6 Desember 2012, di Panti Asuhan Merpati – Bekasi Timur pada tanggal 11 Desember 2012, kegiatan bakti sosial di daerah Desa Pesawahan Salam Jaya – Purwakarta pada tanggal 14 April 2012 serta kegiatan bakti sosial di daerah Ciater – Jawa Barat pada tanggal 26 Mei 2012.

COMMUNITY DEVELOPMENT PROGRAM

Community Development Program implemented by PT. PELNI (Persero) since 2002, the program is implemented in the form of the provision of humanitarian assistance to areas affected by natural disasters, aid in education and training, aid in community healthcare, assistance for the development of infrastructure and public facilities, building assistance of places of worship, as well as helping in the conservation of nature.

State-Owned Enterprises Care Program, has not been able to be realized by PT. PELNI in an optimal manner due to the lack of budget of the Community Development programs Funds, considering the Community Development funds only comes from last year balance plus giro services, meanwhile the allocation of the allowance for corporate profits can not be realized because the company is still in a state of accumulative loss. Therefore, the distribution of funds is done very selectively. Community Development funds disbursement in 2012 of Rp 6.500.000, - in the form of donations / assistance for activities of religious facilities Nurul Fatah Mosque in East Java province and NU Mosque in Jakarta Province.

In the period of 2012, PT. PELNI (Persero) also conducted several social activities, including social visits to the PELNI's Hospital on 4th of December 2012, the Tanjung Priok Orphanage on 6th of December 2012, the Merpati Orphanage – East Bekasi on the 11th of December 2012, the social activities in the area of the Pesawahan Salam Jaya village - Purwakarta on 14th of April 2012 as well as social activities at Ciater area - West Java on 26th of May 2012.



142

Penumpang PT PELNI (Persero) yang menyatakan puas pada tahun 2012 sebesar 49,99% dan pada tahun 2011 penumpang yang menyatakan puas sebesar 41,46%.

49,99%

Passengers of PT PELNI (Persero) which states being satisfied in 2012 amounted to 49.99% and in the year 2011 the passengers which states being satisfied amounted to 41.46%.

41,46%



Membangun suatu perusahaan yang tangguh dan *sustainable* memerlukan Tata Kelola Perusahaan yang baik (*Good Corporate Governance*) untuk mendorong pengelolaan perusahaan secara profesional, menerapkan prinsip-prinsip GCG yaitu: transparansi, akuntabilitas, responsibilitas, independensi dan *fairness* sehingga menghasilkan hubungan saling menguntungkan diantara seluruh pemangku kepentingan (*stakeholders*).

Penerapan tata nilai utama (*core value*) yaitu integritas (tindakan dengan kejujuran, konsistensi, komitmen, berani dan dapat dipercaya), *service excellence* (memberikan pelayanan prima atas produk dan jasa kepada pelanggan), *continuous learning* (mentransformasikan diri berdasarkan tuntutan yang sedang terjadi) dan *careness* (keselamatan, keamanan dan kesehatan lingkungan), merupakan bagian dari penerapan Pedoman Perilaku.

Sosialisasi atas pedoman GCG dan Pedoman Perilaku telah dilakukan sejak tahun 2010 kepada seluruh insan PELNI. Sosialisasi dilakukan dengan tatap muka dan diskusi baik dikantor Pusat, di kantor cabang dan di kapal-kapal.

PENILAIAN (ASSESSMENT) GCG

Sebagaimana di amanatkan dalam SK. Menteri BUMN nomor : PER-01/MBU/2011 tanggal 01 Agustus 2011, bahwa penerapan GCG perlu diukur dengan membandingkan Pedoman Tata Kelola Perusahaan dengan penerapannya pada perusahaan. Pada tahun 2012 PT PELNI (Persero) menunjuk BPKP (Badan Pengawas Keuangan dan Pembangunan) untuk melaksanakan penilaian (*assessment*) terhadap penerapan GCG di lingkungan PT PELNI (Persero).

Penilaian Aspek GCG tahun 2012 di lingkungan PT PELNI (Persero) disesuaikan dengan Surat Keputusan Sekretaris Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor: SK-16/S. MBU/2012 tentang indikator/parameter penilaian dan evaluasi atas penerapan tata kelola perusahaan yang baik (*Good Corporate Governance*) pada Badan Usaha Milik Negara tanggal 06 Juni 2012.

Hasil penilaian (*assessment*) dari Tim BPKP, menunjukkan adanya penurunan skor dari tahun sebelumnya, yaitu pada tahun 2011 skor GCG mencapai 78,17 dengan kategori "baik" namun di tahun 2012 terjadi penurunan skor menjadi

Building a strong and sustainable company requires Good Corporate Governance (GCG) to encourage the management of the company in a professional manner, applying the GCG principles which are: transparency,, accountability, responsibility, independence, and fairness to produce mutually beneficial relationship between all the stakeholders.

Applications of the main values (core value) are: integrity (action with honesty, consistency, commitment, brave and trustworthy), service excellence (providing excellent services for products and services to the customers), continuous learning (self transformation based on present demand) and careness (safety, security, environmental health), which is part of the implementation of the Code of Conduct.

Socialization of the GCG Guideline and Code of Conduct has been conducted since 2010 to all the employees of PT PELNI. Socialization is being done in both face to face and discussions, in the Head Office, Branch Offices, and on board the ships.

GCG ASSESSMENT

As mandated in the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises (BUMN) No: PER-01/MBU/2011 on 1st of August 2011, that the application of GCG needs to be measured by comparing the Code of Conduct to its implementation to the company. In 2012 PT PELNI (Persero) appointed BPKP (Badan Pengawas Keuangan dan Pembangunan) to assess the implementation of GCG in PT PELNI (Persero)

The aspect of the assessment of GCG in 2012 in PT PELNI (Persero) is matched according to the Decree of the Minister of State-Owned Enterprises (BUMN) No. SK-16/S. MBU/2012 regarding indicator/parameter for assessment and evaluation for the implementation of Good Corporate Governance on the State-Owned Enterprises (BUMN) dated 6th of June 2012.

The result of the assesment from the BPKP Team, shows that there was a decline in the score from the previous year, in year 2011 the GCG score was up to 78,17 that fell into the "Good" category. The decline in the score of

Hasil Penilaian, Penerapan GCG pada PT PELNI (Persero) Tahun 2012
Assesment Result, GCG implementation at PT PELNI (Persero) in 2012

Aspek Pengujian/Indikator/Parameter Testing/Indicators/Parameters Aspect	Bobot Weight	Capaian tahun 2012 Achievement in 2012		Penjelasan Description
		Skor Score	% Capaian % Achievement	
I Komitmen terhadap Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang Baik secara berkelanjutan <i>Commitment to the sustainable implementation of Good Corporate Governance</i>	7	3,836	54,800	Kurang Baik <i>Average</i>
II Pemegang Saham dan RUPS/Pemilik Modal <i>Shareholders and Annual General Meeting/Investor</i>	9	7,343	81,589	Baik <i>Good</i>
III Dewan Komisaris/Dewan Pengawas <i>Board of Commissioner/Supervisory Board</i>	35	27,303	78,009	Baik <i>Good</i>
IV Direksi <i>Board of Directors</i>	35	23,856	68,160	Cukup Baik <i>Satisfactory</i>
V Pengungkapan Informasi dan Transparansi <i>Disclosure and Transparency</i>	9	4,221	46,900	Tidak Baik <i>Poor</i>
VI Aspek Lainnya <i>Other Aspects</i>	0	0,0000		
Skor Keseluruhan <i>Overall Score</i>			66,559	Cukup Baik <i>Satisfactory</i>

66,559 dengan kategori "cukup baik". Penurunan skor GCG ini dikarenakan adanya perubahan indikator penilaian/parameter penilaian dan evaluasi atas penerapan tata kelola perusahaan yang baik sesuai dengan SK-16/S.MBU.2012.

PENILAIAN KINERJA DIREKSI DAN KOMISARIS

Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) setiap akhir tahun disampaikan kepada Pemegang Saham, setelah terlebih dahulu dibahas dengan Dewan Komisaris, dan disempurnakan sesuai hasil pembahasan, kemudian RKAP disampaikan kepada Pemegang Saham dengan melampirkan *Key Performance Indikator* lengkap dengan target yang harus dicapai.

Progress pencapaian target disampaikan oleh Direksi perusahaan kepada Dewan Komisaris setiap bulan. Pembahasan kinerja perusahaan dilakukan bersama antara Direksi dan Komisaris setiap triwulan dan pada setiap akhir periode tutup buku tahun berjalan laporan kinerja disampaikan kepada Dewan Komisaris. Komisaris melakukan penilaian berdasarkan target dan pencapaian KPI. Laporan kinerja yang sudah dievaluasi oleh Dewan Komisaris disampaikan kekantor Badan Usaha Milik Negara selaku Pemegang Saham.

GCG was due to the change in the assessment indicators/parameters and evaluation of the implementation of Good Corporate Governance in accordance to the Decree No. SK-16/S.MBU.2012.

PERFORMANCE ASSESSMENT OF THE BOARD OF DIRECTORS AND BOARD OF COMMISSIONER

Work Plan and Budget of the company (RKAP) is submitted to the Shareholders at the end of the year, after being discussed with the Board of Commissioner by attaching the Key Performance Indicator complete with targets that need to be achieved.

Target achievement progress is submitted by the Board of Directors to the Board of Commissioner every month. Discussion on the company's performance is being done together between the Board of Directors and the Board of Commissioner, and at every quarter and at the end of each period of the accounting year the performance report is submitted to the Board of Commissioner. They conduct the assessment based on target and achievement of KPI. Performance reports that have been evaluated by the Board of Commissioner were delivered to the office of the State-Owned Enterprises Department (BUMN) as Shareholders.

KESEPAKATAN KONTRAK MANAJEMEN

Target kinerja yang harus dicapai oleh Direksi dituangkan dalam Kontrak Manajemen antara Direksi dengan Pemegang Saham. Kontrak Manajemen ditanda tangani bersama antara Pemegang Saham dan Direksi, pada tanggal 01 Maret 2012.

MANAGEMENT CONTRACT AGREEMENT

Performance targets to be achieved by the Board of Directors laid out in a Management Contract between the Board of Directors and Shareholders. Management Contract is signed together between the Shareholders and the Board of Directors, on the 1st of March 2012.

KONTRAK MANAJEMEN MANAGEMENT CONTRACT								
KEY PERFORMANCE INDICATORS TAHUN 2012 KEY PERFORMANCE INDICATORS TAHUN 2012								
Indikator KPI	SAT SAT	Target Target	Realisasi Realization	R/T R/T	Skor Score	Skor Bobot Weight Score	Skor KPI KPI Score	KPI Indicators
A Keuangan								
1. Revenue On Capital Employed (ROCE)	%	49,62	50,69	102,16	105,39	21,08	Revenue On Capital Employed (ROCE)	
2. Operating Ratio	%	86,4	87,82	98,38	96,77	19,35	Operating Ratio	
3. Ebitda Margin	%	11,62	12,12	104,3	110,76	29,54	Ebitda Margin	
4. Penggunaan Dana PSO	%	100	100	100	100	33,33	The use of PSO Funds	
Total Bobot Aspek Keuangan						103,3	15,5	Total Weight of Financial Aspects
B Pelanggan								
1. Tingkat Kepuasan Pelanggan	%	65	65	100	100	100	Customer Satisfaction Rate	
Total Bobot Aspek Pelanggan						100	7	Total Weight of Customer Aspects
C Proses Bisnis Internal								
1. Load Factor Passenger	%	75	75,17	100,23	100,45	13,06	Load Factor Passenger	
2. Load Factor Cargo	%	60	69,94	116,57	141,42	18,38	Load Factor Cargo	
3. Number of Port	%	8,723	10,368	118,86	147,15	22,07	Number of Port	
4. Commision Days	Hari Days	8,798	9,053	102,9	105,8	15,87	Commision Days	
5. Efisiensi Pemakaian BBM	Ltr/ Miles	94,32	91,48	103,01	107,52	16,13	Fuel Efficiency	
6. Standar Peralatan Keselamatan	%	100	176,2	176,2	200	30	Standard of Safety Equipment	
7. Penyaluran PKBL	%	91,16	92,7	101,69	104,22	7,3	PKBL Supplies	
8. Pengembalian PKBL	%	72,53	71,99	99,26	98,51	6,9	PKBL Returns	
Total Bobot Aspek Bisnis Internal						129,7	51,88	Total Weight of Internal Business Aspects
D Learning and Growth								
1. Produktivitas Tenaga Kerja	Rp (Jt)/ Or	635	681,11	107,26	118,15	35,45	Labor Productivity	
2. Program Pendidikan dan Pelatihan SDM	%	100	100	100	100	25	Human Resources Training and Educational Program	
3. Tindak Lanjut Hasil Audit	%	100	100	100	100	20	Follow up of Audit Results	
4. Implementasi GCG	Skor Score	80	80	100	100	25	GCG Implementation	
Total Bobot Aspek Learning and Growth						105,45	21,09	Total Weight of Learning and Growth Aspects
E Produk dan Layanan								
1. On Time Performance	%	90,94	96,15	105,73	114,32	114,32	On Time Performance	
Total Bobot Aspek Produk dan Layanan						114,32	9,15	Total Weight of Product and Services Aspects
Indikator KPI	SAT SAT	Target Target	Realisasi Realization	R/T R/T	Skor Score	Skor Bobot Weight Score	Skor KPI KPI Score	KPI Indicators
F Kepemimpinan								
1. Tingkat Keselamatan Kapal	%	100	100	100	100	100	Ships Rate of Safety	
Total Bobot Aspek Kepemimpinan						100	10	Total Weight of Leadership Aspects
Total Bobot						114,61	Total Weight	

STRUKTUR TATA KELOLA PERUSAHAAN

Sesuai dengan prinsip Tata Kelola Perusahaan, Struktur Tata Kelola Perusahaan terdiri dari Organ Utama PT PELNI (Persero) yaitu : Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) Dewan Komisaris dan Direksi dan Organ Pendukung yaitu: Satuan Pengawasan Internal (Internal Auditor), Sekretaris Perusahaan, Komite Audit dan Komite Risiko.

RAPAT UMUM PEMEGANG SAHAM

Pengambilan keputusan penting yang berkaitan dengan investasi dalam Perseroan sesuai dengan Anggaran Dasar dan peraturan perundang-undangan harus berdasarkan keputusan Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS). Pada tahun 2012 PT PELNI (Persero) melaksanakan 2 kali RUPS yaitu:

a. RUPS Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) tahun anggaran 2012 dilaksanakan pada tanggal 20 Desember 2012 dengan mengesahkan dan menyetujui hal-hal berikut:

- Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) PT PELNI (Persero) tahun 2012
- Rencana Kerja dan Anggaran Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) PT PELNI (Persero) tahun 2012, dilaksanakan tepat waktu pada tanggal 20 Desember 2011.
- Pengesahan Kontrak Manajemen tahun 2012 yang dituangkan dalam *Key Performance Indicators (KPI)*.
- Persetujuan penugasan melakukan Kewajiban Pelayanan Umum (*Public Service Obligation*) Tahun Anggaran 2012.
- Menetapkan Sdr. Omo Dahlan sebagai Komisaris Independen PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero), sesuai dengan Bab IV pasal 13 Peraturan Menteri Negara BUMN Nomor : PER-01/MBU/2011 tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang baik (GCG).
- Memberikan kuasa kepada Dewan Komisaris untuk mengesahkan perubahan RKAP tahun 2012, sepanjang perubahan tersebut tidak melebihi 10% dari total nilai RKAP atau kegiatan yang tidak bersifat strategis sesuai Keputusan Menteri Negara BUMN nomor: KEP-236/MBU/2011 tanggal 15 November 2011.

THE STRUCTURE OF CORPORATE GOVERNANCE

In accordance to the principles of the Corporate Governance, the structure of Corporate Governance consist of the main organ of PT PELNI (Persero), they are: General Meetings of Shareholders, Board of Commissioners, and Board of Directors, and the supporting organs, they are: Internal Audit Unit (Internal Auditor), Corporate Secretary, Audit Committee, and Risk Policy Committee.

GENERAL MEETINGS OF SHAREHOLDERS

Important decision making relating to the investment in the company in accordance to the Articles of Association, and rules and regulations must be based on General Meetings of Shareholders (RUPS) . In the year 2012 PT PELNI carried RUPS twice, they are:

- a. RUPS for Work Plan and Budget (RKAP) for accounting year 2012, was carried out on the 20th December 2012 to authorize and approve the following:
 - PT PELNI year 2012 Company's Work Plan and Budget (RKAP)
 - PT PELNI year 2012 Partnership and Community Development Program Work Plan and Budget, implemented on 20th of December 2011.
 - Ratification of Contract Management year 2012, as laid out in the Key Performance Indicators (KPI)
 - Approval of the assignment to implement Public Service Obligation in budget year 2012.
 - Appointing Mr. Omo Dahlan as the Independent Commissioner of PT PELNI (Persero) in accordance to Article 13 of Chapter IV Regulation of the Minister of State-Owned Enterprises (BUMN) No: PER-01/MBU/2011 on the Application of Good Corporate Governance (GCG).
 - Provide authority to the Board of Commissioner to legalize changes of the 2012 RKAP, as long as the changes does not exceed 10% of the total value of the RKAP or non-strategic activities in accordance to the Decree of the Minister of the State-Owned Enterprises (BUMN) No: KEP-236/MBU/2011 on the 15th of November 2011.

- b. RUPS Persetujuan atas Laporan Tahunan dan Pengesahan atas Laporan Keuangan PT PELNI (Persero) tahun buku 2012 di laksanakan tanggal 8 Mei 2012 yang memutuskan antara lain:
- Menyetujui Laporan Tahunan dan laporan Pelaksanaan Tugas Pengawasan Dewan Komisaris selama Tahun Buku 2012 dan mengesahkan Laporan Keuangan Perseroan Tahun Buku 2012 yang telah diaudit oleh KAP Hendrawinata, Eddy & Sidharta. Sekaligus memberikan pelunasan dan pembebasan tanggung jawab sepenuhnya (volledig acquit et de charge) kepada Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan atas pengurusan dan pengawasan yang telah dijalankan selama tahun buku 2012.
 - Mengesahkan Laporan Tahunan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan tahun buku 2012, yang telah diaudit oleh KAP Hendrawinata, Eddy & Sidharta, serta memberikan pelunasan dan pembebasan tanggung jawab sepenuhnya kepada Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan atas tindakan pengurusan dan pengawasan PKBL tahun Buku 2012.
 - Memberikan pembebasan sepenuhnya kepada Direksi dan Dewan Komisaris PT PELNI (Persero) atas pengurusan dan pengawasan perusahaan, sekaligus memberikan pelimpahan kewenangan kepada Dewan Komisaris dalam melakukan penetapan Akuntan Publik (KAP) yang akan bertindak sebagai auditor independen.
 - Menetapkan Penggunaan Laba bersih Tahun Buku yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2012, untuk mengurangi akumulasi rugi perusahaan.
 - Menetapkan gaji/honorarium, Tunjangan dan Fasilitas lainnya untuk tahun 2013, serta Insentif Perbaikan Kinerja Tahun Buku 2012, bagi Direksi dan Dewan Komisaris.
 - Menetapkan Kantor Akuntan Publik (KAP) Hendrawinata, Eddy & Sidharta untuk melaksanakan general audit atas Laporan Keuangan Perseroan tahun 2013 dan Laporan Keuangan pelaksanaan Program PKBL PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) dan memberikan kuasa kepada Dewan Komisaris untuk menetapkan honorarium dan persyaratan lainnya bagi Kantor Akuntan Publik tersebut.
- b. General Meetings of Shareholders (RUPS) approval on the Annual Report and the Financial Statements of PT PELNI in year 2012 accounting year, was carried out on the 8th of May 2012, which decided on:
- Approval of the Annual Report, and the report on the implementation of Supervisory Duties of the Board of Commissioner for 2012 accounting year, and ratify the company's Financial Reports for 2012 accounting year audited by Public Accountant Firm (KAP) Hendrawinata, Eddy & Sidharta. As well as providing settlement and full release of responsibilities (volledig acquit et de charge) to the Board of Directors and the Board of Commissioner for the management and supervision that has been carried out through accounting year 2012.
 - Ratify Partnership and Community Development Program (PKBL) Annual Report for accounting year 2012, audited by KAP Hendrawinata, Eddy & Sidharta, as well as providing settlement and full release of responsibilities to the Board of Directors and the Board of Commissioner for the management and supervision of the PKBL in accounting year 2012.
 - Providing full release to PT PELNI Board of Directors and Board of Commissioner for the management and supervision of the company, as well as delegate authority to the Board of Commissioner in the conduct of appointing Public Accountant (KAP) who will act as an independent auditor
 - Specify the use of Net Profit for the accounting year that will end on the 31st of December 2012, to reduce the accumulated losses of the company.
 - Specify the amount of salary, allowances and other facilities for the year 2013, as well as the incentives for Performance Improvement in accounting year 2012 for the Board of Directors and Board of Commissioner.
 - Establish Public Accountant Firm (KAP) Hendrawinata, Eddy & Sidharta to conduct general audit of the Company's Financial Report in 2013, and Financial Report for the implementation of PT PELNI (Persero) PKBL Program, and delegate authority for the Board of Commissioner to specify the fee and other requirements for that Public Accountant Firm.

DEWAN KOMISARIS

Sesuai Anggaran Dasar, Tugas Dewan Komisaris adalah melakukan pengawasan dan memberi nasihat kepada Direksi dalam menjalankan kegiatan perusahaan, menjaga kesinambungan usaha perusahaan serta memastikan bahwa Perseroan melaksanakan tata kelola perusahaan yang baik, dan bertanggung jawab secara kolektif untuk melakukan pengawasan. Dewan Komisaris harus memungkinkan pengambilan keputusan secara efektif, tepat dan cepat serta bertindak independen. Fungsi pengawasan dan pemberian nasihat mencakup tindakan perbaikan sampai dengan pemberhentian sementara.

JUMLAH DAN KOMPOSISI DEWAN KOMISARIS

Dewan Komisaris PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) terdiri dari 5 orang Komisaris, 1 (satu) orang sebagai Komisaris Utama dan 1 (satu) orang sebagai Komisaris Independen sedangkan 3 (tiga) orang lainnya sebagai anggota komisaris. Masing-masing Komisaris tersebut memiliki keahlian sesuai dengan bidangnya.

148

PEMBAGIAN TUGAS DEWAN KOMISARIS

Keputusan Dewan Komisaris PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) Nomor : KEP-06/DK/XII/2012 mengenai pembagian tugas anggota Dewan Komisaris PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) dan berdasarkan Pasal 12 angka (4) Peraturan Menteri BUMN Nomor: PER-01/MBU/2011 tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan Yang Baik (*Good Corporate Governance*) pada BUMN, dipandang perlu untuk dilakukan pembagian tugas Dewan Komisaris PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero).

BOARD OF COMMISSIONER

In accordance to the Articles of Association, the duties of the Board of the Comissioner is to supervise and advise the Board of Directors running the company, to maintain the company's sustainability, and to ensure the company implement good management, and to be responsible collectively to conduct supervision. The Board of Commissioner must allow effective decision making, quickly and accurately, and act independently. Supervisory and Advisory Functions includes corrective actions, up to temporary dismissal.

AMOUNT AND COMPOSITION OF THE BOARD OF COMMISSIONER

PT PELNI (Persero) Board of Commissioner consist of 5 Commissioners, 1 (one) person as the President Commissioner and 1 (one) person as the Independent Commissioner, while 3 (three) others as the Member of Commissioner. Each of those Commissioners has expertise in their own field.

THE DIVISION OF DUTIES OF THE BOARD OF COMMISSIONER

The decision of the Board of Commissioner of PT PELNI (Persero) No. KEP-06/XII/2012 regarding the division of duties of PT PELNI (Persero) Board of Commissioner, and under Article 12 point (4) of the Regulation of the Minister of BUMN No. : PER-01/MBU/2011 regarding the implementation of Good Corporate Governance in BUMN, viewed the division of duties of PT PELNI (Persero) Board of Commissioner as a necessity to be implemented.



Pembagian Tugas Anggota Komisaris | The division of duties of the members of Board of Commissioner

Jabatan Position	Tugas Duties
Komisaris Utama President Commissioner	Mengkoordinir semua pelaksanaan tugas dan kegiatan pengawasan Dewan Komisaris serta memberikan arahan kepada Direksi terhadap hal-hal strategis, good corporate governance dan information technology. To coordinate all duties and supervisory activities of the Board of Commissioner, and to provide direction to the Board of Directors regarding strategic matters, Good Corporate Governance and Information Technology.
Noor Fuad	
Komisaris Independen Independent Commissioner	Melaksanakan tugas, pengawasan, dan pemberian arahan kepada Direksi terhadap pengurusan usaha Perusahaan bidang keuangan, anggaran, dan akuntasi serta sebagai Ketua Komite Audit. Carry out duties, supervision, and providing direction to the Board of Directors towards managing the company in the field of Finance, Budget, and Accounting, as well the Chairman of the Audit Committee.
Omo Dahlan	
Komisaris Commissioner	Melaksanakan tugas, pengawasan, dan pemberian arahan kepada Direksi terhadap pengurusan usaha Perusahaan bidang armada dan teknik serta sebagai Ketua Komite Kebijakan Risiko. Carry out duties, supervision, and providing direction to the Board of Directors towards managing the company in the field of Fleet and Engineering, as well as the Chairman of the Risk Policy Committee.
Arifin Soenarjo	
Komisaris Commissioner	Melaksanakan tugas, pengawasan, dan pemberian arahan kepada Direksi terhadap pengurusan usaha Perusahaan bidang sumber daya manusia, hukum dan organisasi. Carry out duties, supervision, and provide direction to the Board of Directors towards managing the company in the field of Human Resources, Legals, and Organization.
Siswanto Roesyidi	
Komisaris Commissioner	Melaksanakan tugas, pengawasan, dan pemberian arahan kepada Direksi terhadap pengurusan usaha Perusahaan bidang usaha dan Komersial. Carry out duties, supervision, and provide direction the Board of Directors towards managing the company in the field of Business and Commercial.
Wolter Hesegem	

TUGAS, WEWENANG DAN KEWAJIBAN DEWAN KOMISARIS

Berdasarkan pasal 15 Anggaran Dasar PT PELNI (Persero) tahun 2008, Dewan Komisaris bertugas:

- Melakukan pengawasan terhadap kebijakan pengurusan Perseroan yang dilakukan Direksi serta memberikan nasihat kepada Direksi termasuk mengenai rencana pengembangan Perseroan, rencana kerja dan anggaran tahunan Perseroan, pelaksanaan ketentuan-ketentuan Anggaran Dasar dan keputusan Rapat Umum Pemegang Saham.
- Melaksanakan tugas, wewenang dan tanggung jawab sesuai dengan ketentuan dan perundang-undangan yang berlaku.
- Melaksanakan kepentingan Perseroan dengan memperhatikan kepentingan para Pemegang Saham dan bertanggung jawab kepada Rapat Umum Pemegang Saham.

DUTIES, AUTHORITIES AND RESPONSIBILITES OF THE BOARD OF COMMISSIONER

Under Article 15 of the 2008 PT PELNI (Persero) Articles of Association, Board of Commissioners duties are as follows:

- Carry out supervision towards the company's management policy conducted by the Board of Directors, as well as providing advices to the Board of Directors regarding the company's development plan, work plan, and annual budget, implementation of the provisions of the Articles of Association, and the Annual General Meeting of Shareholders.
- Carry out duties, authorities, and responsibilities in accordance to the provisions and regulations.
- Carry out the interest of the company, with regards to the interest of the Shareholders and is responsible to the General Meeting of the Shareholders.

- d. Meneliti dan menelaah laporan tahunan yang disiapkan Direksi serta menandatangani laporan tersebut.

WEWENANG DEWAN KOMISARIS

- Baik bersama-sama maupun sendiri-sendiri berhak memasuki bangunan-bangunan dan halaman-halaman atau tempat-tempat lain yang dipergunakan atau diskusi Perseroan dan berhak memeriksa buku-buku, surat-surat bukti, persediaan barang-barang, memeriksa dan mencocokkan keadaan uang kas untuk keperluan verifikasi dan lain-lain surat berharga serta mengetahui tindakan-tindakan yang telah dijalankan oleh Direksi sewaktu-waktu.
- Jika dianggap perlu, Dewan Komisaris berhak meminta bantuan tenaga ahli dalam melaksanakan tugasnya untuk jangka waktu terbatas atas beban perseroan.
- Anggota Dewan komisaris berhak meminta penjelasan tentang segala hal yang ditanyakan kepada Direksi dan Direksi wajib memberikan penjelasan.
- Dewan Komisaris dengan suara terbanyak bisa setiap waktu berhak memberhentikan untuk sementara seorang atau lebih anggota Direksi, jika mereka bertindak bertentangan dengan Anggaran Dasar atau melalaikan kewajiban atau terdapat alasan mendesak bagi Perseroan.
- Melakukan tindakan kepengurusan Perseroan dalam keadaan tertentu untuk jangka waktu tertentu sesuai ketentuan Anggaran Dasar.
- Melaksanakan kewenangan pengawasan lainnya sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, Anggaran Dasar dan atau keputusan Rapat Umum Pemegang Saham.

TANGGUNG JAWAB DEWAN KOMISARIS

- Dewan Komisaris bertanggung jawab atas pengawasan Perseroan.
- Setiap anggota Dewan Komisaris wajib dengan ikhtikad baik, kehati-hatian dan bertanggungjawab dalam menjalankan tugas pengawasan dan pemberian nasihat kepada Direksi untuk kepentingan Perseroan dan sesuai dengan maksud dan tujuan Perseroan.
- Setiap anggota Dewan Komisaris ikut bertanggungjawab secara pribadi atas kerugian Perseroan apabila yang bersangkutan bersalah atau lalai menjalankan tugasnya.
- Dalam hal Dewan Komisaris terdiri atas 2 (dua) anggota Dewan Komisaris atau lebih, tanggung jawab berlaku

- d. Researching and reviewing the annual report prepared by the Board of Directors, and signed the report.

AUTHORITIES OF THE BOARD OF COMMISSIONER

- Either together or individually allowed to enter the grounds and buildings, and other places used or company's discussion, and allowed to examines books, proof documents, inventories, check and match cash money for verification need, and other valuable documents as well as knowing the actions undertaken by the Board of Directors at any time.
- If deemed necessary, Board of Commissioner has the right to request for expert assistance in performing their duties for a limited period of time at the expense of the company.
- Member of the Board of Commissioner is entitled to request explanation about anything that is asked of the Board of Director, and the Board of Director is obliged to provide the answer.
- Board of Commissioner with the most votes, can temporarily lay off one or more members of the Board of Director at any time, if they act against the Articles of Association, malpractice, or there is an urgent reason for the company.
- Carry out management actions for the company in a specific condition in a specific time frame in accordance to the Articles of Association.
- Carry out other supervisory authorities as long as it is not against the rules and regulations, Articles of Association, and the decision of the Shareholder's General Meeting.

RESPONSIBILITIES OF THE BOARD OF COMMISSIONER

- Board of Commissioner is responsible for the supervision of the company.
- Each member of the Board of Commissioners is obliged with goodwill, prudence, and responsibilities to carry out supervisory duties and providing advices to the Board of Directors for the benefit of the company in accordance to the aims and objectives of the company.
- Each member of the Board of Commissioner is responsible personally for the losses of the company if they are at fault or negligence in performing their duties.
- In case of Board of Commissioners consist of 2 (two) or more members of the Board of Commissioners, the

secara tanggung renteng bagi setiap anggota Dewan Komisaris.

5. Anggota Komisaris tidak dapat dipertanggungjawabkan atas kerugian sebagaimana dimaksud pada point 3 apabila dapat membuktikan:

- Melakukan pengawasan dengan iktikad baik dan kehati-hatian untuk kepentingan Perseroan dan sesuai dengan maksud dan tujuan Perseroan.
- Tidak mempunyai kepentingan pribadi baik secara langsung maupun tidak langsung atas tindakan kepengurusan Direksi yang mengakibatkan kerugian.
- Telah memberikan nasihat kepada Direksi untuk mencegah timbul atau berlanjutnya kerugian tersebut.

KEWAJIBAN DEWAN KOMISARIS

Dalam Pasal 15 Dewan Komisaris berkewajiban:

- Memberikan nasihat kepada Direksi dalam melaksanakan pengurusan perseroan dan memberikan pendapat dan saran kepada Rapat Umum Pemegang Saham mengenai RJPP, RKAP serta perubahan dan tambahannya, laporan berkala dan laporan-laporan lainnya.
- Mengikuti perkembangan Perseroan, dalam hal Perseroan menunjukkan gejala kemunduran segera memberikan laporan kepada RUPS dan saran mengenai langkah perbaikan yang harus di tempuh.
- Membentuk Komite Audit mengusulkan akuntan publik kepada RUPS.
- Melaksanakan tugas-tugas pengawasan lainnya yang ditentukan oleh RUPS.

HAK DEWAN KOMISARIS

- Dewan Komisaris berhak memperoleh gaji, tunjangan dan fasilitas termasuk santunan purna jabatan yang jumlahnya ditetapkan oleh rapat Umum pemegang Saham dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan.
- Dewan Komisaris berhak memperoleh informasi mengenai Perseroan secara tepat waktu dan lengkap serta meminta penjelasan dari direksi dan atau pejabat lainnya mengenai segala persoalan yang menyangkut pengelolaan Perseroan.
- Melihat buku-buku, surat-surat serta dokumen-dokumen lainnya, memeriksa kas untuk keperluan verifikasi

responsibilities applied uniformly to each and every member of the Board of Commissioners

5. Member of the Board of Commissioners cannot be held responsible for the losses referred in Point 3, if they can prove:

- Carry out supervision with goodwill, and prudence, for the benefit of the company, and in accordance to the aims and objectives of the company.
- Has no personal interest, directly or indirectly for the Board of Directors management actions that resulted in the losses.
- Has provided advice to the Board of Directors to prevent the occurrence or continuity of the losses.

OBLIGATIONS OF THE BOARD OF COMMISSIONERS

In Article 15, the Board of Commissioners shall:

- Provide advice to the Board of Directors in carrying out the management of the company and provide advices and suggestions to the Shareholders General Meeting regarding changes and enhancement to the RJPP and RKAP, periodic reports, and other reports.
- Follow the progress of the company, in the event the company shows symptoms of decline, must immediately provide a report to the Shareholders General meeting, and provide advice for corrective measures.
- Establish Audit Committee propose Public Accountant to the Shareholders General Meeting.
- Carry out other supervisory duties determined by Shareholders General Meeting.

RIGHTS OF THE BOARD OF COMMISSIONERS

- The Board of Commissioners are entitled to receive salary, allowances, and facilities including benefits after retirement with the amount set by the Shareholders General Meetings as allowed by the regulations.
- The Board of Commissioners reserves the right to obtain information regarding the company in timely and complete manner, as well as requesting explanation from the Board of Directors and or other officials regarding all matters involving the management of the company.
- To examine the books, papers, and other documents,

- dan lain-lain surat berharga dan memeriksa kekayaan Perseroan.
- Memasuki pekarangan, gedung dan kantor yang dipergunakan Perseroan.
 - Menggunakan tenaga ahli untuk hal tertentu dan dalam jangka waktu tertentu atas beban Perseroan.
 - Meminta Direksi dan/atau pejabat lainnya dengan sepenuhnya menghadiri rapat Komisaris.
 - Memberhentikan sementara anggota Direksi dengan menyebutkan alasannya dan sesuai dengan ketentuan Anggaran Dasar.
 - Menghadiri rapat Direksi dan memberikan pandangan-pandangan terhadap hal-hal yang dibicarakan.

MASA JABATAN DAN PEMBERHENTIAN DEWAN KOMISARIS

- Masa jabatan Dewan Komisaris ditetapkan 5 (lima) tahun dan dapat diangkat kembali untuk 1 (satu) kali masa jabatan.
- Dewan Komisaris sewaktu-waktu dapat diberhentikan berdasarkan keputusan RUPS dengan menyebutkan alasannya antara lain:
 - Tidak dapat melaksanakan tugasnya dengan baik.
 - Tidak melaksanakan ketentuan peraturan perundangan dan/atau ketentuan Anggaran Dasar.
 - Terlibat dalam tindakan yang merugikan BUMN dan/atau Negara.
 - Melakukan tindakan yang melanggar etika dan atau kepatutan yang seharusnya dihormati sebagai anggota Dewan Komisaris.
 - Dinyatakan bersalah dengan putusan pengadilan yang mempunyai kekuatan hukum yang tetap
 - Mengundurkan diri

REMUNERASI KOMISARIS

Remunerasi Komisaris dan direksi diberikan sesuai dengan Risalah Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) PT PELNI (Persero) nomor: RIS-19/D3.MBU/2012 tanggal 12 Juni 2012 tentang Persetujuan Laporan Tahunan Pengesahan Laporan Keuangan tahun buku yang berakhir tanggal 31 Desember 2011 dan mengacu kepada Peraturan Menteri Negara BUMN RI, nomor PER-07/MBU/2010 tentang Pedoman Penetapan Penghasilan Direksi, Dewan Komisaris, dan Dewan Pengawas Badan Usaha Milik Negara, tanggal 27 Desember 2010. Remunerasi Komisaris terdiri dari gaji/

- check cash for verification purposes and other securities and company's assets.
- Entering the grounds, buildings, and offices used by the company.
 - Use the help of experts for certain things, and in a certain period of time at the expense of the company.
 - Requesting the Board of Directors and other Officials to attend the Board of Commissioners meeting.
 - Suspend member of Board of Directors temporarily by mentioning the reason and in accordance to the Articles of Association
 - Attend Board of Directors meetings and provide insights on the matters discussed.

TERMS OF OFFICE AND DISMISSAL OF THE BOARD OF COMMISSIONERS

- The term of office of the Board of Commissioners is set at 5 (five) years, and can be reappointed for 1 (one) term.
- The Board of Commissioners may be dismissed at any time, based on the Shareholders General Meetings decision by mentioning the reasons, among others:
 - Unable to perform their duties properly
 - Unable to carry the provisions of the rules and regulation and or the Articles of Association
 - Involved in actions that harms State-Owned Enterprises (BUMN) and or the State
 - Taking action that violates ethic and or propriety that should be respected as a member of the Board of Commissioners.
 - Declared guilty by a court decision that has permanent legal powers.
 - Resigned

REMUNERATION OF THE BOARD OF COMMISSIONERS

Remuneration of the Board of Commissioners and the Board of Directors are given in accordance within the minutes of the PT PELNI (Persero) General Meetings of Shareholders No: RIS-19/D3.MBU/2012 on 12th of June 2012 regarding the Annual Report Agreement on the Ratification of Financial Report accounting year that ended on 31st of December 2011, and refers to the regulation of the Minister of State-Owned Enterprises No: PER-07/MBU/2010 regarding the guideline for determining the income of the Board of Directors, Board of Commissioners, and Board of Supervisory

honorarium, tunjangan yang terdiri dari tunjangan hari raya keagamaan, transportasi, komunikasi dan santunan purna jabatan dan tunjangan transportasi. Fasilitas yang diberikan adalah, fasilitas kesehatan, bantuan hukum dan perkumpulan profesi.

PELAKSANAAN RAPAT DEWAN KOMISARIS

Dewan komisaris paling sedikit 1 (satu) kali dalam sebulan mengadakan rapat untuk mengevaluasi dan mengidentifikasi tindakan perbaikan kinerja direksi. Rapat Dewan Komisaris dipimpin oleh Komisaris Utama, dalam hal Komisaris Utama berhalangan hadir, rapat Dewan Komisaris dipimpin oleh seorang anggota Dewan Komisaris yang ditunjuk oleh Komisaris Utama. Dalam setiap rapat dibuat Risalah rapat yang berisi hal-hal yang dibicarakan (termasuk pendapat berbeda/dissenting opinion jika ada) dan hal-hal yang diputuskan. Rapat berhak mengambil keputusan apabila dihadiri oleh ½ jumlah anggota Dewan Komisaris.

KOMISARIS INDEPENDEN

Paling sedikit 20% (dua puluh persen) dari anggota Komisaris harus berasal dari kalangan di luar Perseroan dengan ketentuan sebagai berikut:

- Tidak menjabat sebagai Direksi di perusahaan terafiliasi
- Tidak bekerja pada pemerintah baik di departemen, Lembaga, Kemiliteran dan Perseroan yang bersangkutan atau afiliasinya dalam kurun waktu tiga tahun terakhir.
- Tidak bekerja di BUMN yang bersangkutan atau afiliasinya dalam kurun waktu tiga tahun terakhir.
- Tidak mempunyai keterkaitan *financial*, baik langsung maupun tidak langsung dengan perseroan atau pihak ketiga yang menyediakan jasa dan produk kepada Perseroan bersangkutan afiliasinya.
- Bebas dari kepentingan dan aktivitas bisnis atau hubungan lain yang dapat menghalangi atau mengganggu kemampuannya untuk bertindak atau berpikir secara bebas di lingkup perseroan.

Salah satu keputusan Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) tentang Pengesahan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan tahun 2012 pada tanggal 20 Desember 2011, menetapkan Anggota Komisaris PT PELNI (Persero) Omo Dahlan sebagai Komisaris Independen.

from the State-Owned Enterprises on 27th December 2010. The Remuneration of the Board of Commissioners consists of salary, allowances for religious holidays, transport, communication and retirement benefits. Facilities given are health care facilities, legal assistance, and professional associations.

IMPLEMENTATION OF THE BOARD OF COMMISSIONERS MEETINGS

The Board of Commissioners held at least 1 (one) meeting in a month to evaluate and identify actions to improve the Board of Directors performance. The Board of Commissioners meeting is chaired by the President Commissioner, in the event that the President Commissioner is unable to attend, the Board of Commissioners meeting is chaired by a member of the Board of Commissioners appointed by the President Commissioner. Minutes of Meetings needs to be made in every meetings containing all the matters discussed (including different opinion / dissenting opinion if any) and things that was decided.

153

INDEPENDENT COMMISSIONER

At least 20% (twenty percent) of the Board of Commissioners must come from outside of the company with requirements as follows:

- Not serving as the Board of Directors in an affiliated company
- Not working for the government whether in the Departments, Institutions, Military, and related Companies or its affiliation in the past 3 years.
- Not working in the related State-Owned Enterprises or its affiliations in the past 3 years.
- Does not have a financial involvement, directly or indirectly to the company, or third party who provides goods and services to the respective company's affiliates.
- Free from all other business interest and activities and other relationship that may impede or interfere with the ability to think and act independently in the scope of the company.

One of the decisions made by the General Meetings of Shareholders regarding the Ratification of Work Plan and Budget of the company in 2012 on the 20th December 2011, appointed member of the Board of Commissioners of PT PELNI (Persero) Omo Dahlan as the Independent Commissioner.

PROGRAM PENGEMBANGAN KOMISARIS

Program pengembangan untuk Dewan Komisaris dimaksudkan agar Dewan Komisaris dapat selalu memperbarui informasi tentang perkembangan terkini dari bisnis Perseroan. Ketentuan-ketentuan tentang program pengembangan untuk Dewan Komisaris adalah sebagai berikut:

- a. Program pengembangan dilaksanakan dalam rangka meningkatkan efektifitas kerja Komisaris
- b. Rencana untuk melaksanakan program pengembangan harus dimasukkan dalam Rencana Kerja dan Anggaran Dewan Komisaris.
- c. Setiap anggota dewan Komisaris yang mengikuti program pengembangan seperti seminar atau pelatihan diwajibkan untuk menyajikan presentasi kepada anggota Komisaris lain dalam rangka berbagi informasi dan pengetahuan.
- d. Anggota Dewan Komisaris yang bersangkutan bertanggung jawab untuk membuat laporan tentang pelaksanaan program pengembangan. Laporan tersebut disampaikan kepada Dewan Komisaris.

154

KOMITE DEWAN KOMISARIS

Komisaris membentuk komite-komite untuk membantu pelaksanaan tugas-tugasnya, sesuai kebutuhan saat ini pada PT PELNI (Persero) ada 2 (dua) komite komisaris, yaitu :

- a. Komite Audit, bertugas memastikan efektivitas sistem pengendalian intern dan efektivitas pelaksanaan tugas Auditor Eksternal dan Auditor internal.
- b. Komite resiko, bertugas melakukan penilaian secara berkala dan memberikan rekomendasi tentang resiko usaha dan jenis serta jumlah asuransi yang ditutup oleh perusahaan dalam hubungannya dengan resiko usaha.

PERANGKAPAN JABATAN

Anggota Dewan Komisaris dilarang memangku jabatan rangkap sebagai:

- a. Anggota Direksi pada BUMN, BUMD, badan usaha milik swasta dan jabatan lain yang dapat menimbulkan benturan kepentingan.

BOARD OF COMMISSIONERS DEVELOPMENT PROGRAM

Development program for the Board of Commissioners is intended so that the Board of Commissioners may always renew information about the latest developments of the company's business. The provisions of the development program for the Board of Commissioners are as follows:

- a. Development program is implemented in order to improve the working effectiveness of the Board of Commissioners.
- b. Plans to implement the development program must be included in the Work Plan and Budget of the Board of Commissioners.
- c. Each member of the Board of Commissioners who participates in development programs such as seminars or trainings are required to provide a presentation to other member of the Board of Commissioners in order to share knowledge and information.
- d. Member of the Board of Commissioners involved have a responsibility to create a report about the implementation of the development program. The report will then be submitted to the Board of Commissioners.

THE BOARD OF COMMISSIONERS COMMITTEE

The Board of Commissioners form committees to assist in carrying out their duties, as needed currently at PT PELNI, there are 2 (two) Board of Commissioners Committee, they are:

- a. Audit Committee is in charge to ensure the effectiveness of the internal control system, and the effectiveness of Internal and External Auditor in carrying out their duties.
- b. Risk Committee is in charge to carry out periodic evaluation and provide recommendation regarding the business risks and type, as well as the amount of insurance closed by the company in relation with the business risks.

MULTIPLE POSITIONS

Member of the Board of Commissioners is forbidden to hold multiple positions as:

- a. Membership in the Board of Directors of other State-Owned Enterprises, Region-Owned Enterprises, Privately-Owned Enterprises, and other positions that may pose conflict of interest.

- b. Jabatan lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan, pengurus partai politik dan atau calon anggota legislatif dan atau kepala daerah atau wakil kepala daerah.
- b. Other positions in accordance with the regulations, political party officials, and candidates for legislative and or head of regions or deputy head of regions.

DIREKSI

Direksi bertanggung jawab terhadap pengelolaan perusahaan agar dapat menghasilkan keuntungan (*profitability*) dan memastikan kesinambungan usaha (*sustainability*) perusahaan. Pelaksanaan tugas dilakukan oleh masing-masing anggota Direksi tetapi pertanggungjawaban tetap dilakukan secara kolegial. Direksi mempertanggungjawabkan kepengurusannya dalam RUPS.

Peran dan tanggung jawab direksi dalam mengelola usaha agar mencapai hasil yang menguntungkan harus sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

FUNGSI DAN TUGAS POKOK DIREKSI

Direksi sebagai satu kesatuan kolektif kolegial, berfungsi sebagai berikut :

- a. Pelaksana pengurusan perusahaan untuk memenuhi kepentingan dan mencapai tujuan perusahaan serta mewakili perusahaan baik di dalam maupun di luar pengadilan
- b. Pimpinan dan pengelola perusahaan yang menguasai, memelihara dan mengurus kekayaan perusahaan,
- c. Perumus dan yang menetapkan kebijakan umum perusahaan serta pengendali atas pelaksanaannya sesuai kebijakan yang telah ditetapkan oleh Pemegang Saham
- d. Penyiapan rencana kerja dan anggaran perusahaan, penyampaian laporan pertanggungjawaban dan perhitungan hasil usaha perusahaan menurut ketentuan serta waktu yang telah ditetapkan oleh Pemegang Saham.

Tugas Pokok Direksi adalah sebagai berikut :

- a. Mengelola kegiatan perusahaan secara terpadu
- b. Mengembangkan organisasi dan manajemen perusahaan
- c. Mengusahakan serta mengembangkan pelayanan jasa angkutan laut, jasa penunjangnya dan jasa-jasa lain yang diperbolehkan menurut ketentuan peraturan perundangan yang berlaku.

THE BOARD OF DIRECTORS

The Board of Directors is responsible for the management of the company in order to generate profit (*profitability*) and to ensure business continuity (*sustainability*) of the company. Execution of tasks is carried out by each member of the Board of Directors but the responsibility is still done collegially. Board of Directors is accountable for their management in the General Meeting of Shareholders.

Roles and responsibilities of the Board of Directors in managing the business in order to achieve profitable result must be in accordance to the rules and regulation in force.

FUNCTION AND DUTIES OF THE BOARD OF DIRECTORS

The Board of Directors as a whole collective collegial, functions as follows:

- a. Executing the management of the company to fulfill the interest and to achieve the objectives of the company as well as representing the company in or outside the court.
- b. Leaders and managers of the company who control, maintain and takes care the company's wealth.
- c. Formulate and set general policies of the company, as well as the controller of the implementation in accordance to the policies set by the Shareholders.
- d. Prepare work plan and budget of the company, submit accountability report and calculation for the result of the company's business in accordance to regulation as well as time frame set by the Shareholders.

Main duties of the Board of Directors are as follows:

- a. Manage the activities of the company in an integrated manner
- b. Develop the company's organization and management
- c. Commercialize and develop sea transportation services, supporting services and other services allowed under the provisions of applicable legislation.

Pembagian Tugas Direksi diatur sesuai dengan SK Direksi nomor : 64/HKO.01/DIR/VI/2012 adalah sebagai berikut:

Direktur Utama

- Menjalankan pengurusan perusahaan sesuai dengan peraturan yang berlaku bagi perusahaan dan melakukan tugas lain sesuai dengan yang ditetapkan oleh Pemegang Saham
- Mengendalikan pelaksanaan kebijakan Direksi yang diselenggarakan oleh para Direktur, Satuan Pengawasan Intern, DPA/CSO dan bersama dengan para Direktur dalam kedudukannya selaku Direksi perusahaan mengendalikan pelaksanaan fungsi staf Kantor pusat.
- Mengendalikan pelaksanaan kebijakan Direksi yang diselenggarakan oleh unit kerja Kapal, Kantor Cabang serta Unit Bisnis Strategis (SBU) perusahaan secara menyeluruh.

Para Direktur

- 156
- 1) Memberikan masukan, pertimbangan serta saran-saran dalam penetapan kebijakan serta keputusan Direksi.
 - 2) Bertindak atas nama Direksi sesuai dengan ruang lingkup kegiatan Direktorat yang dipimpinnya.
 - 3) Memimpin serta mengendalikan seluruh kegiatan Direktorat yang dipimpinnya pada seluruh unit kerja perusahaan, termasuk unit kerja Kantor Pusat, Kapal, Kantor Cabang serta Unit Bisnis Strategis (SBU) dan unit kerja lainnya, yaitu:
 - a) Direktorat Komersial, membina pengelolaan kegiatan pemasaran dan pengembangan usaha perusahaan sesuai dengan ketentuan yang berlaku agar dicapai kinerja produksi penjualan, pangsa pasar dan pendapatan usaha yang optimal.
 - b) Direktorat Operasi, membina pengelolaan kegiatan operasi kapal dan pelayanan jasa perusahaan sesuai dengan ketentuan yang berlaku agar dicapai kinerja keselamatan operasi kapal, efektivitas dan efisiensi operasi jasa, produksi jasa angkutan laut, kualitas pelayanan jasa dan kepuasaan pengguna jasa perusahaan yang optimal.
 - c) Direktorat Teknik, membina pengelolaan kegiatan penyediaan, pemeliharaan, perawatan dan perbaikan kapal serta fasilitas penunjang dan peralatan bantu penyelenggaraan usaha jasa angkutan laut sesuai dengan kebutuhan perusahaan dan ketentuan yang berlaku agar dicapai kelaikan laut (*sea worthiness*), kesiapan pakai (*serviceability performance*) dan

Division of duties set in accordance to the Decree of the Board of Directors No: 64/HKO.01/DIR/VI/2012 are as follows:

President Director

- Running the management of the company in accordance to the regulation in force for the company, and perform other duties as determined by the Shareholders
- Controlling the implementation of the Board of Directors policies, held by the Board of Directors, Internal Audit, DPA/CSO and together with the Director in his capacity as the Board of Directors of the company controlling the implementation of the staff function in the head office.
- Controlling the implementation of the Board of Directors policies held by the company's Ship Work Unit, Branch Offices, and Strategic Business Unit (SBU) as a whole.

The Directors

- 1) Provide input, considerations as well suggestions in the establishment of policies and decision of the Board of Directors.
- 2) Act on behalf of the Board of Directors in accordance to the scope of directorate activities under his leadership.
- 3) Lead and control all directorate activities under their leadership on all work unit of the company, including work unit of the head office, ship, branch offices, strategic business unit (SBU) and other work units, namely:
 - a) Commercial Directorate, manage marketing and business development activities in accordance to the regulation in force in order to achieve optimal production performance in sales, marketshares, and revenue.
 - b) Operational Directorate, manage the company's ship operation and services activities in accordance to the regulation in force in order to achieve optimal safety performance in ship operation, services efficiency and effectiveness, sea transport production services, quality services and satisfaction for the customers.
 - c) Engineering Directorate, manage the company's supply, maintenance, ship repair and maintenance, as well as supporting facilities and auxiliary equipment operation of sea transport services in accordance to the need of the company and regulation in force in order to achieve sea worthiness, serviceability performance, and reliability of the sea transport

- kehandalan (*reliability*) alat produksi jasa angkutan laut perusahaan menurut jenis, spesifikasi dan jumlahnya yang optimal.
- d) Direktorat keuangan, membina pengelolaan keuangan perusahaan yang meliputi kegiatan anggaran, akuntansi, perbendaharaan, program kemitraan dan bina lingkungan perusahaan sesuai dengan ketentuan yang berlaku agar dicapai kinerja keuangan perusahaan yang optimal.
 - e) Direktorat Sumber Daya Manusia dan Umum, membina pengelolaan sumber daya manusia, organisasi, administrasi perkantoran dan pelayanan umum kerumahtanggaan kantor perusahaan sesuai dengan ketentuan yang berlaku agar dicapai kinerja produktivitas sumber daya manusia, organisasi dan ketertiban serta kelancaran penyelenggaraan sistem administrasi dan layanan umum kerumahtanggaan kantor, pemeliharaan serta pengamanan asset umum perusahaan yang optimal.
- 4) Memimpin dan mengendalikan seluruh kegiatan serta tata laksana Direktorat yang dipimpinnya.

Setiap anggota Direksi bertanggungjawab penuh secara pribadi atas kerugian perseroan apabila yang bersangkutan bersalah atau lalai dalam menjalankan tugasnya.

REMUNERASI DIREKSI

Remunerasi Komisaris dan direksi diberikan sesuai dengan Risalah Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) PT PELNI (Persero) nomor: RIS-19/D3.MBU/2012 tanggal 12 Juni 2012 tentang Persetujuan Laporan tahunan dan pengesahan Laporan Keuangan tahun buku yang berakhir tanggal 31 Desember 2011 dan mengacu kepada Peraturan Menteri Negara BUMN RI, nomor PER-07/MBU/2010 tentang Pedoman Penetapan Penghasilan Direksi, Dewan Komisaris, dan Dewan Pengawas Badan Usaha Milik Negara, tanggal 27 Desember 2010. Remunerasi Komisaris terdiri dari gaji/ honorarium, tunjangan yang terdiri dari tunjangan hari raya keagamaan, tunjangan cuti, tunjangan perumahan, transportasi, komunikasi, utilitas dan santunan purna jabatan. Fasilitas yang diberikan adalah, fasilitas kesehatan, bantuan hukum dan keanggotaan perkumpulan profesi.

Dalam BUMN memperoleh laba dalam tahun buku berjalan, Direksi dan Komisaris diberikan tantiem sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Negara BUMN nomor PER-07/

equipment according to the type, specification, and amount.

- d) Finance Directorate, manage the company's finances that covers budgeting, accounting, treasury, partnership and community development program activities, in accordance to the regulation in force in order to achieve optimum financial performance for the company.
- e) Human Resources and General Affair Directorate, manage the company's human resources, organization, office administration, and general affairs services, in accordance to the regulation in force in order to achieve optimal productivity of human resources, organization, and smooth operation in system administration, general affairs, and securing company's assets.

- 4) Lead and control all activities and administration of the Directorate under his leadership.

Each member of the Board of Directors is fully responsible for all the losses of the company if the person in question is found guilty or negligence in performing his or her duties.

BOARD OF DIRECTORS REMUNERATIONS

Remunerations for the Board of Commissioners and the Board of Directors are given in accordance to the PT PELNI (Persero) Minutes of General Meetings of Shareholders (RUPS) No: RIS-19/D3.MBU/2012 on the 12th of June 2012 regarding the Annual Report Agreement and Ratification of the Financial Report accounting year that ended on the 31st of December 2011, and refers to the regulation of the Minister of State-Owned Enterprises No: PER-07/MBU/2010 regarding the Guideline to determine the salary of Board of Directors, Board of Commissioners, and Supervisory Board of the State-Owned Enterprises on 27th December 2010. The Board of Commissioners remuneration consists of salary, allowances for religious holidays, allowances for leave of absence, housing allowance, transportation, communication, utilities and retirement allowances. Facilities given are health care, legal assistance, and professional association.

In the case of State-Owned Enterprises earn profits in the current accounting year, the Board of Directors and Commissioners are given bonuses as specified in the

MBU/2010. Tantiem dibagikan secara proporsional sesuai dengan masa bakti yang bersangkutan pada tahun 2012. Komposisi pembagian tantiem tahun 2012 ditetapkan sebagai berikut :

Direktur Utama	100%
Direksi	90%
Komisaris Utama	40%
Anggota Komisaris	36%

PENGANGKATAN DIREKSI

Pengangkatan anggota Direksi dilakukan melalui mekanisme uji kelayakan dan kepatuhan. Calon anggota Direksi yang telah dinyatakan lulus uji kelayakan dan kepatutan wajib menandatangi kontrak manajemen sebelum ditetapkan pengangkatannya sebagai anggota Direksi.

HAK DAN WEWENANG DIREKSI

- Menetapkan kebijakan kepengurusan Perseroan.
- Mengatur penyerahan kekuasaan Direksi kepada seseorang atau beberapa orang anggota Direksi untuk mengambil keputusan atas nama Direksi atau mewakili Perseroan di dalam dan di luar pengadilan.
- Mengatur penyerahan kekuasaan Direksi kepada seorang atau beberapa orang pekerja Perseroan baik sendiri-sendiri maupun bersama-sama atau kepada orang lain, untuk mewakili perseroan di dalam dan di luar pengadilan.
- Mengatur ketentuan-ketentuan tentang kepegawaian Perseroan termasuk penetapan gaji, pensiunan atau jaminan hari tua dan penghasilan lain bagi pekerja Perseroan berdasarkan peraturan Perundang-undangan yang berlaku, dengan ketentuan penetapan gaji, pensiunan atau jaminan hari tua dan penghasilan lain bagi pekerja yang melampaui kewajiban yang ditetapkan peraturan Perundang-undangan harus mendapat persetujuan terlebih dahulu dari RUPS.
- Mengangkat dan memberhentikan pekerja Perseroan berdasarkan peraturan kepegawaian Perseroan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- Mengangkat dan memberhentikan Sekretaris Perseroan.
- Melakukan segala tindakan dan perbuatan lain yang mengikat mengenai pengurusan maupun pemilikan kekayaan Perseroan dengan pihak lain dan atau pihak lain dengan Perseroan di segala kejadian, dengan pembatasan-pembatasan sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan, Anggaran Dasar dan/ atau Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham.

regulation of the Minister of State-Owned Enterprises No: PER-07/MBU/2010. Bonuses are given proportionally in accordance to the term of office of the year 2012. The composition of the bonuses in 2012 is set as follows:

Direktur Utama	100%
Direksi	90%
Komisaris Utama	40%
Anggota Komisaris	36%

APPOINTMENT OF THE BOARD OF DIRECTORS

Appointment of members of the Board of Directors conducted through fit and proper test mechanisms. Candidates for members of the Board of Directors who have passed the fit and proper test are obliged to sign the management before the installment as a member of the Board of Directors.

RIGHTS AND AUTHORITIES OF THE BOARD OF DIRECTORS

- Establish the company's management policies
- Set the transfer of power of the Board of Directors to a member or a few members of the Board of Directors to make decision on behalf the Board of Directors or represent the company inside and outside the court.
- Set the transfer of power of the Board of Directors to a single or few employees of the company, whether individually, collectively, or to other persons, to represent the company inside and outside the court.
- Set the provisions regarding the employment policies of the company, including remuneration, pension or retirement benefits and other income for the employees of the company under the regulation in force, provisions regarding remuneration, pension or retirement benefits, and other income of the employees that is overdue from the regulation in force must be approved in advance by a General Meeting of Shareholders.
- Hire and terminate employees of the company based on the current employment regulation in force.
- Hire and terminate the Corporate Secretary.
- Perform all actions and other acts that bind regarding the management and ownership of the wealth of the company with other parties, in all events, with limitations set in the regulation, Articles of Association, and decision of the General Meetings of Shareholders.

KEWAJIBAN DIREKSI

Direksi berkewajiban untuk:

1. Mengusahakan dan menjamin terlaksananya usaha dan kegiatan Perseroan sesuai dengan maksud dan tujuan serta kegiatan dan usahanya.
2. Menyiapkan pada waktunya RJPP, RKAP dan perubahannya serta menyampaikannya kepada Komisaris dan Pemegang Saham untuk mendapatkan pengesahan RUPS.
3. Memberikan penjelasan kepada RUPS mengenai RJPP dan RKAP.
4. Membuat Daftar Pemegang Saham, Daftar khusus, Risalah RUPS dan Risalah Rapat Direksi.
5. Membuat laporan Tahunan sebagai wujud pertanggungjawaban pengurus Perseroan.
6. Menyusun laporan keuangan berdasarkan standar akuntasi keuangan dan menyerahkan kepada akuntan publik untuk diaudit.
7. Menyampaikan laporan tahunan termasuk laporan keuangan yang telah diaudit, kepada RUPS untuk disetujui dan disahkan.
8. Memberikan penjelasan RUPS.
9. Menyampaikan Neraca dan Laporan Rugi Laba yang telah disahkan RUPS.
10. Menyampaikan laporan perubahan susunan Pemegang Saham, Direksi, Komisaris.
11. Menyimpan Daftar Pemegang Saham, Daftar Khusus, Risalah RUPS, Risalah Rapat Komisaris, Risalah Rapat Direksi, Laporan Tahunan dan Dokumentasi Keuangan Perseroan.
12. Menyusun sistem akuntasi sesuai dengan Standar Akuntasi Keuangan.
13. Memberikan laporan berkala menurut cara dan waktu sesuai dengan ketentuan yang berlaku serta laporan lain.
14. Menyiapkan susunan organisasi perseroan lengkap dengan perincian dan tugasnya.
15. Memberikan penjelasan tentang segala hal yang ditanyakan atau yang diminta anggota Komisaris dan para Pemegang Saham.
16. Menyusun dan menetapkan blue print organisasi Perseroan.
17. Menjalankan kewajiban-kewajiban lainnya sesuai dengan ketentuan yang diatur di dalam Anggaran Dasar dan ditetapkan oleh RUPS berdasarkan peraturan perundang-undangan.
18. Dalam melaksanakan tugasnya, Direksi wajib mencurahkan tenaga, pikiran, perhatian dan pengabdiannya secara

OBLIGATIONS OF THE BOARD OF DIRECTORS

The Board of Directors is obliged to:

1. Try and ensure the implementation of the company's business and activities in accordance to the aims, objectives, activities, and efforts.
2. To prepare in time RJPP, RKAP including all changes, and submit them to the Board of Commissioners, and Shareholders to get approval in the General Meeting of Shareholders.
3. Provide explanation to the General Meeting of Shareholders regarding the RJPP and RKAP.
4. Create a list of Shareholders, a special list, Minutes of the General Meeting of Shareholders, Minutes of the Board of Directors Meetings.
5. Prepare Annual Report as a form of accountability of the management of the company.
6. Prepare Financial Report based on the standard of financial accounting and submit it to the public accountant for audit.
7. Submit the Annual Report including the audited Financial Report, to the General Meeting of Shareholders for approval and ratification.
8. Provide explanation to the General Meeting of Shareholders.
9. Submit Balance Sheet and Profit & Loss Statement that has been ratified by the General Meeting of Shareholders.
10. Submit report regarding the changes in the composition of Shareholders, Board of Directors, and Board of Commissioners.
11. Keep the list of the Shareholders, special list, minutes of the General Meeting of Shareholders, minutes of the Board of Commissioners Meeting, minutes of the Board of Directors meeting, Annual Report, and the company's Financial Documents.
12. Set up accounting system according to the standard of Financial Accounting.
13. Provide periodic report as well as other reports according to the manner and time set by the regulation in force.
14. Prepare the company's organizational structure which completely includes details and job description.
15. Provide explanation on anything that is asked or requested by the Board of Commissioners and the Shareholders.
16. Develop and establish the organizational blueprint of the company.
17. Running other obligations according to the regulations set by the Articles of Association, and ratified by the General Meeting of Shareholders based on the rules and regulations.
18. In performing their duties, the Board of Directors is obliged to devote effort, mind, attention, and loyalty in full to the

- penuh pada tugas, kewajiban dan pencapaian tujuan Perseroan.
19. Dalam melaksanakan tugasnya, anggota Direksi harus mematuhi Anggaran Dasar Perseroan dan peraturan perundang-undangan serta wajib melaksanakan prinsip-prinsip profesionalisme, efisiensi, transparansi, kemandirian, akuntabilitas, pertanggungjawaban serta kewajaran.
 20. Setiap anggota Direksi wajib dengan ikhtikad baik dan penuh tanggung jawab menjalankan tugas untuk kepentingan dan usaha Perseroan dengan mengindahkan ketentuan Peraturan perundang-undangan.

PENILAIAN KERJA DIREKSI

Pemegang Saham menilai kerja Direksi secara keseluruhan dan masing-masing anggota Direksi melalui pencapaian kontrak manajemen/*keys performance* dan kinerja perusahaan melalui mekanisme RUPS. Penilaian Individual untuk tiap anggota Direksi dilakukan oleh Dewan Komisaris.

160

RAPAT DIREKSI

- a. Rapat Direksi harus diadakan secara berkala yaitu pada prinsipnya sekurang-kurangnya sekali dalam sebulan.
- b. Penyelenggaraan Rapat Direksi dapat dilakukan setiap waktu apabila di pandang perlu oleh seorang atau lebih anggota Direksi dan atas permintaan tertulis dari 1 orang atau lebih pemegang saham yang bersama-sama mewakili 1/10 atau lebih dari jumlah seluruh saham dengan hak suara.
- c. Rapat Direksi dianggap sah apabila diadakan di tempat kedudukan Perseroan atau di tempat lain di wilayah Republik Indonesia.
- d. Semua Rapat Direksi dipimpin oleh Direktur Utama.
- e. Dalam hal Direktur Utama tidak hadir atau berhalangan maka salah seorang Direktur yang ditunjuk secara tertulis oleh Direktur Utama yang memimpin Rapat Direksi.
- f. Direksi harus menetapkan tata tertib Rapat Direksi dan mencantumkannya dengan jelas dalam risalah Rapat Direksi di mana tata tertib tersebut di tetapkan.
- g. Dalam setiap Rapat Direksi harus dibuat Risalah Rapat yang berisi hal-hal dibicarakan (termasuk pendapat berbeda/dissenting opinion anggota Direksi jika ada) dan hal-hal yang diputuskan.
- h. Risalah Rapat ditandatangani oleh Ketua Rapat Direksi dan seluruh anggota Direksi yang hadir dalam rapat.

duties, obligation and achievement of the company.

19. In performing their duties, members of the Board of Directors must obey the Articles of Association of the company, and rules and regulation, as well as to implement professionalism, efficiency, transparency, independence, accountability, responsibilities, and fairness.
20. Every member of the Board of Directors is obliged with goodwill and full of responsibility to perform duties for the benefit of the company and to heed rules and regulations.

PERFORMANCE ASSESSMENT OF THE BOARD OF DIRECTORS

The Shareholders assess the performance of the Board of Directors as a whole, and of each member of the Board of Directors through the management contract achievement / key performance, and company's performance through the mechanism of the General Meeting of Shareholders. Individual assessment for each member of the Board of Directors is carried out by the Board of Commissioners.

BOARD OF DIRECTORS MEETING

- a. The Board of Directors meeting is to be held periodically which in principle is at least once a month.
- b. Meeting of the Board of Directors can be done at anytime if viewed necessary by one or more members of the Board of Directors, and upon written request of 1 or more Shareholders who together represents 1/10 or more from the total shares with voting rights.
- c. The Board of Directors meeting is valid if held at the domicile of the company, or elsewhere in the territory of the Republic of Indonesia.
- d. All meetings of the Board of Directors is to be chaired by the President Director.
- e. In the event the President Director is absent or unavailable, then one of the Directors being appointed in writing by the President of Director is to chair the Board of Directors meetings.
- f. The Board of Directors shall establish the rules of the Board of Directors meeting, and include it clearly in the minutes of the Board of Directors meeting, where the rules is set.
- g. In every meeting of the Board of Directors is required to make the minutes of meeting containing everything being discussed (including differences/dissenting opinion of member of the Board of Directors, if any), and other things that was decided.

- i. Setiap anggota Direksi berhak menerima salinan risalah Rapat Direksi, terlepas apakah anggota Direksi yang bersangkutan hadir atau tidak hadir dalam Rapat Direksi tersebut.
- j. Dalam jangka waktu 14 hari terhitung sejak tanggal pengiriman risalah rapat tersebut, setiap Anggota Direksi yang hadir atau diwakili dalam Rapat Direksi yang bersangkutan harus menyampaikan persetujuan atau keberatannya dan usul perbaikannya. Bila ada, atas apa yang tercantum dalam Risalah Rapat Direksi kepada pimpinan Rapat Direksi.
- k. Jika keberatan dan usul perbaikan tidak diterima dalam jangka waktu tersebut maka dapat disimpulkan bahwa menang atau tidak ada keberatan atau perbaikan terhadap Risalah Rapat Komisaris yang bersangkutan.
- l. Risalah asli dari setiap Rapat Direksi harus dijilid dalam kumpulan tahunan dan disimpan oleh Perseroan yang bersangkutan serta harus tersedia bila diminta oleh setiap anggota Komisaris dan Direksi.
- m. Panggilan Rapat Direksi disampaikan secara tertulis oleh Anggota Direksi yang berhak mewakili Perseroan dan disampaikan dalam jangka waktu paling lambat 3 hari sebelum rapat diadakan atau dalam waktu yang lebih singkat jika dalam keadaan mendesak dengan tidak memperhitungkan tanggal panggilan dan tanggal rapat.
- n. Panggilan Rapat Direksi harus mencantumkan acara, tanggal, waktu dan tempat rapat.
- o. Panggilan Rapat tersebut tidak diisyaratkan apabila semua anggota Direksi hadir dalam rapat.
- p. Rapat Direksi adalah sah dan berhak mengambil keputusan yang mengikat apabila dihadiri atau diwakili lebih dari $\frac{1}{2}$ jumlah anggota Direksi atau wakilnya yang sah.
- q. Dalam hal Direktur Utama tidak hadir atau berhalangan, maka salah seorang Direktur yang ditunjuk oleh Direktur Utama yang memimpin Rapat Direksi.
- h. Minutes of meeting is signed by the Chairman of the Meeting of the Board of Directors and all members of the Board of Directors present at the meeting.
- i. Every member of the Board of Directors has the right to receive a copy of the minutes of the Board of Directors meetings, regardless whether the member of the Board of Directors in question was present or not in that particular meeting of the Board of Directors.
- j. Within a period of 14 days from the date of delivery of the minutes of meetings, each member of the Board of Directors present, or represented at the meeting of the Board of Directors concerned shall communicate the approval or objection and suggestions for improvements. If there is, for what is included in the minutes of meetings of the Board of Directors to the Chairman of the Meeting of the Board of Directors.
- k. If the objections and suggestions for improvement were not received within the allocated time frame, then it is to be concluded that there are no objections or improvements towards the minutes of meeting.
- l. The original minutes of meeting from each Board of Directors meeting must be bind in an annual collection and stored by the company in question, as well must be available when requested by the member of the Board of Commissioners and the Board of Directors.
- m. Call to the Board of Directors meeting is delivered in writing by member of the Board of Directors who are entitled to represent the company and delivered within a period of at least 3 days before the meeting is held, or in a shorter period of time if the circumstances is urgent excluding the date of the call and the date of the meeting.
- n. Call to the Board of Directors meeting should include the agenda, date, time, and venue of the meeting.
- o. Call to the meeting is not signaled when all members of the Board of Directors are present in the meeting.
- p. Meeting of the Board of Directors is valid and entitled to adopt a binding resolution if attended or represented by more than half of the number of the member of the Board of Directors and their valid representative.
- q. In the event that the President Director is absent or unavailable then one of the Directors appointed by the President Director will chair the meeting of the Board of Directors.

PROGRAM PENGENALAN DAN PENGEMBANGAN

- a. Program Pengenalan
Sesuai dengan Peraturan Menteri BUMN No : PER-01/MBU/2011, bahwa untuk Dewan Komisaris & Anggota Direksi yang diangkat pertama kalinya, wajib diberikan program pengenalan mengenai BUMN yang bersangkutan. Program pengenalan ini mencakup:
 1. Anggota Direksi yang baru wajib diberikan program pengenalan mengenai perusahaan oleh Direktur Utama atau Komisaris Utama atau pejabat yang ditunjuk untuk itu.

INTRODUCTION AND DEVELOPMENT PROGRAM

- a. Introduction Program
In Accordance to the regulation of the Minister of State-Owned Enterprises No: PER-01/MBU/2011, state that the Board of Commissioners and Board of Directors

2. Program pengenalan meliputi :
- Pelaksanaan prinsip-prinsip GCG oleh perusahaan;
 - Gambaran mengenai perusahaan berkaitan dengan tujuan, sifat, dan lingkup kegiatan, kinerja keuangan, dan operasi, strategi, rencana usaha jangka pendek dan jangka panjang, posisi kompetitif, manajemen resiko;
 - Keterangan kewenangan yang didelegasikan, audit internal dan eksternal, sistem dan kebijakan pengendalian internal termasuk Komite Audit;
 - Keterangan mengenai tugas dan tanggung jawab Komisaris dan Direksi serta hal-hal yang tidak diperbolehkan;
 - Penandatanganan *code of conduct* (Pedoman Perilaku) PT PELNI (Persero) dan Komitmen tidak memiliki benturan kepentingan;

b. Program Pengembangan

Program pengembangan untuk Direksi dimaksudkan agar Direksi dapat selalu memperbaharui informasi tentang perkembangan terkini dari *core business* Perseroan. Ketentuan-ketentuan tentang Program Pengembangan untuk Direksi adalah sebagai berikut:

1. Program Pengembangan dilaksanakan dalam rangka meningkatkan efektifitas kerja Direksi.
2. Rencana untuk melaksanakan Program Pengembangan harus dimasukkan dalam Rencana Kerja dan Anggaran direksi.
3. Setiap anggota Direksi yang mengikuti program pengembangan seperti seminar dan atau pelatihan diwajibkan untuk menyajikan presentasi kepada anggota Direksi lain dalam rangka berbagi informasi dan pengetahuan.
4. Anggota Direksi yang bersangkutan bertanggung jawab untuk membuat laporan tentang pelaksanaan program pengembangan. Laporan tersebut disampaikan kepada Direksi.

RAPAT GABUNGAN DEWAN KOMISARIS DAN DIREKSI

Rapat Gabungan Dewan Komisaris dan Direksi merupakan rapat Dewan Komisaris sebagai bentuk koordinasi dalam rangka membahas laporan-laporan periodik Direksi dan memberikan tanggapan, catatan dan nasihat yang dituangkan dalam risalah rapat, rapat gabungan diadakan minimal 1 x dalam sebulan atau sesuai dengan kebutuhan.

appointed for the first time, should be given introduction program regarding the State-Owned Enterprise in question. This introduction covers:

1. New members of the Board of Directors should be given introduction program regarding the company by the President Director or President Commissioner or Officials appointed.
2. The introduction program covers:
 - Implementation of the GCG principles by the company;
 - Description regarding the company related to objectives, nature, and scope of activities, financial performance, and operational, strategy, short term and long term business plan, competitive position, risk management;
 - Description of delegated authorities, internal and external audit, internal control system and policies, including audit committee;
 - Description regarding the job and responsibilities of the Board of Commissioners and Board of Directors as well as things that are prohibited;
 - The signing of the code of conduct of PT PELNI (Persero) and commitment that has no conflict of interest;

b. Development Program

Development program for the Board of Directors is intended for the Board of Directors to always be able to update information regarding the latest development of the company's core business. The provisions of the Development Programs for the Board of Directors are as follows:

1. Development Program is conducted in order to improve the effectiveness of the work performance of the Board of Directors
2. Plans to implement the Development Program must include in the Work Plan and Budget of the Board of Directors.
3. Each member of the Board of Directors who followed development programs like seminars or trainings are required to present a presentation to the other Board of Directors in order to share the information and knowledge
4. The member of the Board of Directors in question is responsible to create a report regarding the implementation of the development program. The report is to be submitted to the Board of Directors.

1. Undangan dan Agenda Rapat disampaikan kepada masing-masing pihak antara 7-14 hari sebelum rapat diadakan;
2. Materi dapat disiapkan dan dikoordinasikan oleh Sekretaris Dewan Komisaris bersama-sama dengan Sekretaris Perusahaan. Materi rapat di sampaikan bersamaan dengan penyampaian undangan;
3. Sekretaris Dewan Komisaris atau pejabat lain yang di tunjuk oleh Direktur Utama, bertanggung jawab untuk membuat dan mengadministrasikan serta mendistribusikan Risalah Rapat Dewan Komisaris bersama Direksi;
4. Dalam hal Rapat Dewan Komisaris bersama Direksi hanya dihadiri oleh Anggota Dewan Komisaris dan Direksi, risalah rapat dibuat oleh seorang Anggota Dewan Komisaris atau Direksi yang ditunjuk dari antara mereka yang hadir;
5. Risalah Rapat Dewan Komisaris bersama Direksi harus ditandatangi oleh Ketua Rapat Dewan Komisaris bersama Direksi dan oleh Direktur Utama, atau bila Direktur Utama tidak hadir maka ditandatangi oleh salah satu Direktur yang ditunjuk oleh dan dari Direktur yang hadir;
6. Setiap Anggota Dewan Komisaris dan Direksi berhak menerima salinan Risalah Rapat Komisaris bersama Direksi, meskipun yang bersangkutan tidak hadir dalam rapat tersebut;
7. Risalah Rapat Dewan Komisaris bersama Direksi tersebut harus disampaikan kepada seluruh Anggota Dewan Komisaris dan Direksi paling lambat 7 (tujuh) hari setelah Rapat Dewan Komisaris bersama Direksi dilaksanakan;
8. Perbaikan Risalah Rapat Dewan Komisaris yang hadir dan/atau yang diwakili serta Direksi dimungkinkan dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari terhitung sejak tanggal pengiriman;
9. Setiap Anggota Dewan Komisaris yang hadir dan/atau yang diwakili serta Direksi yang hadir harus menyampaikan keberatannya dan/atau usul perbaikannya bila ada, atas Risalah Rapat Komisaris bersama Direksi tersebut;
10. Jika keberatan atau usul perbaikan atau keberatan dan usulan perbaikan tidak diterima dalam jangka waktu tersebut, maka disimpulkan tidak ada keberatan atau perbaikan atau keberatan dan perbaikan terhadap Risalah Rapat Komisaris bersama Direksi yang bersangkutan;
11. Risalah asli setiap Rapat Dewan Komisaris bersama Direksi diadministrasikan secara baik dan harus disimpan sebagaimana layaknya dokumen Perusahaan oleh Sekretaris Dewan Komisaris dan salinannya oleh Sekretaris Perseroan. Risalah Rapat Dewan Komisaris tersebut harus selalu tersedia bila diperlukan.

JOINT MEETING OF THE BOARD OF COMMISSIONERS AND THE BOARD OF DIRECTORS

Joint meeting of the Board of Commissioners and the Board of Directors is a form of the Board of Commissioners meeting to coordinate and discuss periodic reports of the Board of Directors and to provide feedback, notes, and advice outlined in the minutes of meetings. A joint meeting is to be held at least once a month or as needed.

1. Invitation and Agenda of meeting is delivered to each party between 7-14 days before the meeting is held;
2. Material is prepared and coordinated by the Secretary of the Board of Commissioners together with the Corporate Secretary. Material for the meeting is delivered together with the invitation;
3. The Secretary of the Board of Commissioners or other Officials appointed by the President Director is responsible to create and administer as well as distribute the Minutes of the Board of Commissioners Meeting together with the Board of Directors;
4. In the event of the meeting of the Board of Commissioners together with the Board of Directors only attended by the members of the Board of Commissioners and Board of Directors, the minutes of meeting is made by a member of the Board of Commissioners or Board of Directors appointed from among those that are present;
5. Minutes of the meeting of the Board of Commissioners together with the Board of Directors must be signed by the chairman of the meeting together with the Board of Directors and President Director, or if the President Director is absent, then it will be signed by one of the Directors appointed by and from among the Directors present;
6. Each member of the Board of Commissioners and Board of Directors are entitled to receive a copy of the minutes of meeting of the Board of Commissioners with the Board of Directors, even if they were not present at the meeting;
7. The minutes of meeting of the Board of Commissioners with the Board of Directors must be delivered to all members of the Board of Commissioners and Board of Directors no later than 7 (seven) days after the meeting was held;
8. Correction for the minutes of meeting of the Board of Commissioners and Board of Directors is allowed within 14 (fourteen) days from the date of the delivery;
9. Each member of the Board of Commissioners together with the Board of Directors present and/or represented, must communicate any objections and/or suggestion for improvements, if any, of the minutes of meeting of the Board of Commissioners and Board of Directors;

HUBUNGAN KERJA DIREKSI DENGAN DEWAN KOMISARIS

Terciptanya hubungan kerja yang baik antara Dewan Komisaris dengan Direksi merupakan salah satu hal yang sangat penting agar masing-masing organ tersebut dapat bekerja sesuai fungsinya dengan efektif dan efisien. Untuk itu PT PELNI (Persero) dalam menjaga hubungan kerja yang baik antara Dewan Komisaris dengan Direksi menerapkan prinsip-prinsip sebagai berikut:

- a. Dewan Komisaris menghormati fungsi dan peranan Direksi dalam mengurus Perseroan sebagaimana telah diatur dalam peraturan perundang-undangan maupun Anggaran Dasar perseroan.
- b. Direksi menghormati fungsi dan peranan Dewan dan Komisaris untuk melakukan pengawasan dan pemberian nasihat terhadap kebijakan pengurusan Perseroan.
- c. Setiap hubungan kerja antara Dewan Komisaris dengan Direksi merupakan hubungan formal, dalam arti harus senantiasa dilandasi oleh suatu mekanisme baku atau korespondensi yang dapat dipertanggungjawabkan.
- d. Setiap hubungan kerja yang bersifat informal dapat dilakukan oleh masing-masing anggota Dewan Komisaris dan Direksi, sebagai jabatan kolektif yang mempresentasikan keseluruhan anggota-anggota sehingga setiap hubungan kerja antara anggota Dewan Komisaris dengan Direksi harus diketahui oleh anggota Dewan Komisaris dan Direksi lainnya.

INTERNAL AUDITOR

Internal Auditor (satuan pengawasan intern / SPI) merupakan aparat pengawas intern Perseroan, di pimpin oleh seorang kepala yang diangkat dan bertanggung jawab kepada Direktur Utama.

Satuan Pengawasan Intern memiliki fungsi dalam penyelenggaraan kegiatan pengawasan internal dan penyediaan saran-saran konstruktif guna pengurusan transaksi perusahaan agar pelaksanaan kegiatan perusahaan berlangsung sesuai dengan asas kepatuhan sesuai dengan ketentuan yang berlaku sehingga kinerja perusahaan dapat dicapai sesuai dengan rencana.

10. If objections or suggestion for improvement is not received within the time period, then to be concluded that there was no objections or suggestions towards the minutes of meeting of the BOC and BOD;
11. The original minutes of meeting of every BOC and BOD meetings should be administer correctly and stored properly as a company's document by the Secretary of the BOC, and the copy by the Corporate Secretary. The minutes of meeting of the BOC must always be available when needed.

WORKING RELATIONS OF THE BOARD OF DIRECTORS WITH THE BOARD OF COMMISSIONERS

The realization of a good working relationship between the BOC and the BOD is one of the most important matter in order for each of those organs can work according to their function effectively and efficiently. To maintain good relationship between the BOC and BOD, PT PELNI (Persero) implements the following principles:

- a. BOC honors the function and the role of the BOD in managing the company as specified in the rules and regulations as well as the Articles of Association of the company.
- b. BOD honors the function and the role of the BOC to conduct supervision and provide advice towards the company's management policies.
- c. Each working relationship between the BOC and the BOD is a formal relationship, in a sense that it must always be based on standard mechanism and correspondence that are accountable.
- d. Any informal working relationship can be done by every member of the BOC and BOD, as a collective position which represents the whole membership so that each working relationship should be made known by other members of BOC and BOD.

INTERNAL AUDITOR

Internal auditors (Internal Control Unit / SPI) is the company's internal regulatory authorities, led by a chief who is appointed and is responsible to the President Director.

Internal Control Unit has a function in the operation of the internal control activities and providing constructive suggestions about implementation of corporate transaction in order for the implementation of company's activities can be conducted in

Tugas Internal Auditor

- a. Membantu Direktur Utama dalam melaksanakan pemeriksaan operasional dan keuangan BUMN, menilai pengendalian, pengelolaan dan pelaksanaannya pada BUMN serta memberikan saran-saran perbaikannya.
- b. Memberikan keterangan hasil pemeriksaan atau hasil pelaksanaan tugas internal auditor sebagaimana dimaksud dalam butir a kepada Direktur Utama dengan tembusan kepada Komite Audit.
- c. Menyusun dan melaksanakan rencana Audit Internal tahunan.
- d. Menguji dan mengevaluasi pelaksanaan pengendalian intern sesuai dengan kebijakan Perseroan.
- e. Melakukan pemeriksaan dan penilaian atas efisiensi dan efektifitas di bidang keuangan, akuntasi, operasional, sumber daya manusia, pemasaran, teknologi informasi dan kegiatan lainnya.
- f. Memberikan saran perbaikan dan informasi yang obyektif tentang kegiatan yang diperiksa pada semua tingkat manajemen.
- g. Membuat laporan hasil audit dan menyampaikan laporan tersebut kepada Direktur Utama dan Dewan Komisaris.
- h. Memantau, menganalisis dan melaporkan pelaksanaan tindak lanjut perbaikan yang telah disarankan.
- i. Bekerjasama dengan Komite Audit.
- j. Menyusun program untuk mengevaluasi mutu kegiatan audit yang dilakukannya.
- k. Melakukan pemeriksaan khusus apabila diperlukan.

Hasil dari implementasi tugas dan tanggung jawab unit audit internal adalah memberikan analisa, penilaian, rekomendasi, konsultasi dan informasi mengenai aktivitas yang di review serta dilakukan sesuai dengan standard audit dan perilaku profesional yang dituntut Kode Etik.

Wewenang Internal Auditor

- a. Mengakses seluruh informasi yang relevan tentang perusahaan terkait dengan tugas dan fungsinya.
- b. Melakukan komunikasi secara langsung dengan Direksi, Dewan Komisaris, dan/atau Komite Audit.
- c. Mengadakan rapat secara berkala dan insidental dengan Direksi, Dewan Komisaris, dan/atau komite Audit dan
- d. Melakukan koordinasi kegiatannya dengan kegiatan auditor eksternal.

accordance to the regulation in force, so that the company's performance can be achieved according to plan.

Duties of the Internal Auditor

- a. Assist the President Director in carrying out inspection of the State Owned Enterprise's operations and finances; assess control, management and implementation to the SOE as well as providing suggestions for improvement.
- b. Provide information or inspection result of the implementation of internal auditor duties as referred to point a to the President Director with a copy to the Audit Committee.
- c. Create and implement the Annual Internal Audit Plan
- d. Test and evaluate the implementation of internal control in accordance with the company's policy.
- e. Perform inspection and assessment of the efficiency and effectiveness in the finance, accounting, operations, human resources, marketing, information technology, and other activities.
- f. Suggest improvement and objective information regarding the activities inspected at all levels of management.
- g. Create audit report and submit the report to the President Director and BOC.
- h. Monitor, analyze and report on implementation of the improvements that have been suggested.
- i. Cooperate with Audit Committee.
- j. Create a program to evaluate the quality of the audit activity.
- k. Conduct a special inspection if necessary.

The result of the implementation of duties and responsibilities of the internal audit unit is to provide analysis, assessment, recommendation, consultation, and information about activities reviewed, and conducted in accordance to the audit standard and professional conducts as required by the Code of Ethic.

Authority of the Internal Auditor

- a. Access all relevant information about the company related to the duties and functions.
- b. Communicate directly with the BOD, BOC, and/or Audit Committee.
- c. Carry out meeting periodically and incidental with the BOD, BOC, and or Audit Committee
- d. Coordinate its activities with the activities of the external auditors.

Pelaksanaan Kerja

- a. Untuk mengarahkan pelaksanaan fungsi dan tugas Internal Auditor maka perlu disusun Pedoman Pelaksanaan Internal Auditor (*Internal Audit Charter*).
- b. Internal auditor berkewajiban menyusun petunjuk pelaksanaan pemeriksaan intern sebagai panduan bagi Internal Auditor dalam melaksanakan tugasnya.
- c. Bentuk dan isi petunjuk pelaksanaan tersebut harus sesuai dengan standar norma pemeriksaan intern yang berlaku serta sesuai struktur organisasi dan tingkat kerumitan kegiatan Perseroan.

Persyaratan Internal Auditor

- a. Internal Auditor harus memiliki latar belakang pendidikan/pelatihan sesuai kualifikasi.
- b. Setiap personal Internal Auditor harus memiliki/memperoleh pengetahuan, keterampilan dan kompetensi yang dibutuhkan untuk melaksanakan audit serta melaksanakan pengembangan profesional berkelanjutan.
- c. Internal Auditor harus menerapkan kecermatan dan kewaspadaan terdapat kemungkinan terdapatnya penyimpangan, ketidakefektifan dan kelemahan pengendalian intern.
- d. Setiap personil Internal Auditor harus memiliki integritas dan perilaku yang profesional, independen, jujur dan obyektif dalam pelaksanaan tugasnya.
- e. Setiap personal Internal Auditor harus memiliki pengetahuan dan pengalaman mengenai teknis audit dan disiplin ilmu lain yang relevan dengan bidang tugasnya.
- f. Setiap personal Intern Auditor wajib mengetahui peraturan perundang-undangan terkait lainnya.
- g. Setiap personal Internal Auditor harus memiliki kecakapan untuk berinteraksi dan berkomunikasi baik lisan maupun tertulis secara efektif.
- h. Setiap personal Internal Auditor wajib mematuhi standar profesi yang dikeluarkan oleh asosiasi Audit Internal
- i. Setiap personal Internal Auditor wajib mematuhi kode etik Audit Internal
- j. Setiap personil Internal Auditor wajib menjaga kerahasiaan informasi dan/atau data perusahaan terkait dengan pelaksanaan tugas dan tanggung jawab Audit Internal kecuali diwajibkan berdasarkan peraturan perundang-undangan atau penetapan/putusan pengadilan.
- k. Setiap personal Internal Audit wajib memahami prinsip-prinsip tata kelola perusahaan yang baik dan manajemen risiko.

Work Implementation

- a. To direct the execution of the duties and function of the Internal Auditor, a Guideline for Internal Auditor (*Internal Audit Charter*) needs to be created.
- b. Internal Auditor is responsible to create a guideline for the implementation of internal inspection as a guideline for the Internal Auditor in performing their duties.
- c. The form and content of these guidelines need to be in accordance to the standards internal inspection in force, and in accordance to the organizational structure, and level of complexities of the company's activities.

Internal Auditor Requirements

- a. Internal Auditor must have educational/training background according to the qualification.
- b. Every Internal Auditor personnel must have/acquire knowledge, skills, and competencies as needed to perform audit as well as implement ongoing professional development.
- c. Internal Auditor must apply care and vigilance towards probabilities of irregularities, ineffectiveness, and weakness in internal control.
- d. Each Internal Auditor personnel must have the integrity and professional behavior, independent, honesty, and objective in performing their duties.
- e. Each Internal Auditor personnel must have knowledge and experience about technical audit, and other disciplines relevant to their duties.
- f. Each Internal Auditor personnel must understand other related rules and regulation.
- g. Each personnel of Internal Auditor must have skills to interact and communicate effectively verbally or in writing.
- h. Each Internal Auditor personnel must obey the professional standard released by the Internal Audit Association.
- i. Each Internal Auditor personnel must obey the Internal Audit Code of Ethics.
- j. Each Internal Auditor personnel must maintain the confidentiality of the company's information and/or data related to the duties and responsibilities of the Internal Audit, unless required by the rules and regulation or decision of the court.
- k. Each Internal Audit personnel must understand the principles of Good Corporate Governance and Risk Management.

Guna mendapatkan Laporan Hasil Audit yang dapat memberikan nilai tambah dan memperbaiki kinerja objek audit dalam mencapai tujuan perusahaan secara keseluruhan pelaksanaan audit internal berpedoman pada:

- Visi dan Misi Audit Intern
- Piagam Audit PT. PELNI (Persero)
- Standard Profesi Internal
- Peraturan Perundang-Undangan BUMN
- Instruksi Direksi
- Prosedur Pelaksanaan Audit

In order to get a report on audit result that can provide added value and improve the performance of the audit object in achieving overall corporate objectives the implementation of internal audit are based on:

- Internal Audit Vision and Mission
- PT PELNI (Persero) Internal Audit Charter
- Internal Standard Profession
- State Owned Enterprises rules and regulations
- Instructions of the Board Of Directors
- Procedure for implementation of the Audit

SERTIFIKASI

Selama tahun 2012, staf Audit PELNI mengikuti beberapa pelatihan untuk meningkatkan kompetensi profesi audit internal, yaitu:

No	Nama Pelatihan Name of Training	Peserta Participants	Tanggal Date
1	Informasi teknologi Audit Information Technology Audit	3 orang 3 persons	19-20 Januari 2012 19-20 January 2012
2	Audit Operasional Operational Audit	3 orang 3 persons	5-14 Maret 2012 5-14 March 2012
3	Audit Operasional Operational Audit	2 orang 2 persons	7-16 Mei 2012 7-16 May 2012
4	Pengukuhan gelar PIA PIA inaugural title	1 orang 1 persons	Juni 2012 June 2012
5	Audit Operasional Operational Audit	2 orang 2 persons	5 -14 November 2012 5 -14 November 2012
6	Dasar-Dasar Audit Basics of Audit	1 orang 1 persons	5 - 15 November 2012 5 - 15 November 2012
7	Dasar-Dasar Audit Basics of Audit	1 orang 1 persons	10-20 Desember 2012 10-20 December 2012

167

Sasaran audit internal adalah:

- Memastikan bahwa proses usaha telah dilaksanakan secara efisien dan efektif sesuai dengan tujuan perusahaan dan patuh terhadap peraturan dan perundangan yang berlaku;
- Membantu management untuk meningkatkan kualitas proses usaha melalui peningkatan efektifitas pengendalian intern sesuai dengan prinsip-prinsip Good Corporate Governance/GCG;
- Membantu Management dalam pengelolaan risiko melalui risk based internal audit.

Targets of the Internal Audit are:

- Make sure the business process has been conducted efficiently and effectively according to the objectives of the company, and adhere to rules and regulation in force;
- Assist the management to improve the quality of business process through improvement in effectiveness of internal control in accordance to the principles of Good Corporate Governance / GCG;
- Assist the management in risk control through risk based internal audit.

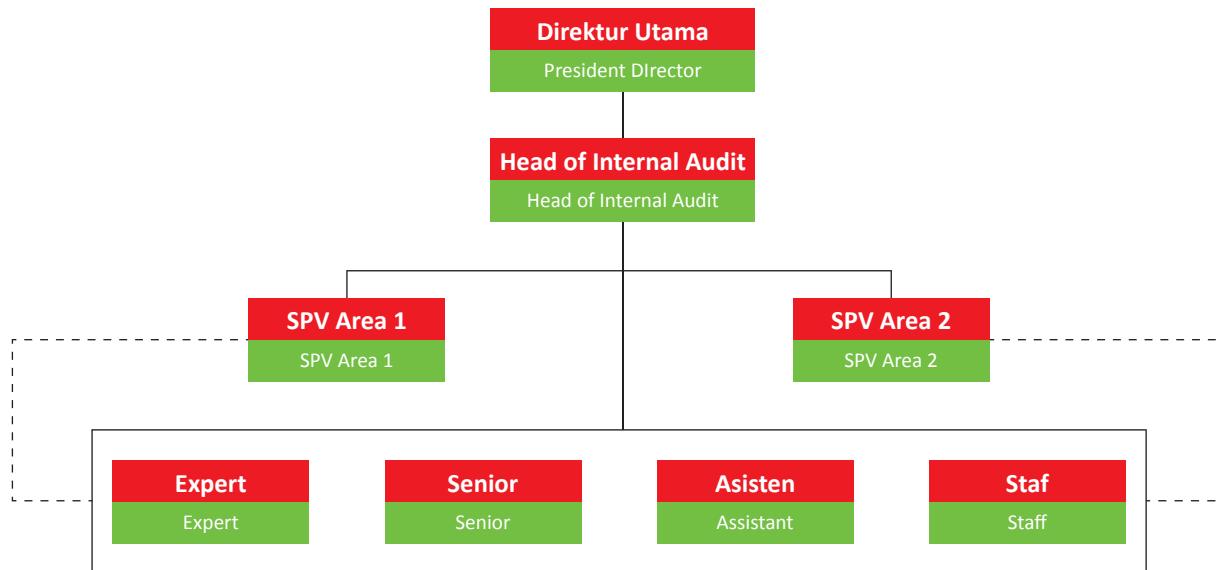
Obyek Audit Internal yang dilakukan oleh Audit Intern meliputi seluruh kegiatan Unit Kerja yang meliputi:

1. Program Kerja (PKPT)
2. Cabang
3. Kapal Penumpang
4. FRD Kapal Penumpang
5. Kantor Pusat
6. Wisma Bahtera Cipayung

Objects of Internal Audit performed by Internal Audit include all activities of Work Units, which include:

1. Work Program (PKPT)
2. Branch
3. Passenger Ship
4. FRD Passenger Ship
5. Head Office
6. Cipayung Bahtera Guest House

Struktur SPI PT PELNI (Persero)
PT PELNI (Persero) SPI Structure



SEKRETARIS PERUSAHAAN

Sekretaris perusahaan merupakan pejabat penghubung (liaison officer) antara perseroan dengan pihak-pihak berkepentingan, berkewajiban menjaga kepatuhan Perseroan terhadap hukum dan perundang-undangan. Menjaga keharmonisan hubungan perusahaan dengan instansi dilingkup internal dan eksternal perusahaan, memonitor penerapan tata kelola perusahaan yang baik serta tertib administrasi dan layanan umum kerumahtanggaan institusi Direksi.

CORPORATE SECRETARY

The Corporate Secretary is a liaison officer between the company and other parties concerned, oblige to maintain the company's compliance to the laws and regulations. Maintain harmonious relationships with the internal and external agencies; monitor the implementation of Good Corporate Governance, as well orderly administration and BOD general affair services.

Fungsi Sekretaris Perusahaan:

- Sekretaris perusahaan berfungsi sebagai pejabat penghubung (*liaison officer*) antara Perseroan dengan Pemegang Saham, regulator, lembaga lain, public dan sebagai penanggung jawab Sekretariat Direksi serta menatausahakan dokumen-dokumen perusahaan.
- Sekretaris Perusahaan harus memastikan bahwa Perseroan mematuhi peraturan tentang persyaratan keterbukaan yang berlaku dan wajib memberikan informasi yang berkaitan dengan tugasnya kepada Direksi secara berkala dan kepada Dewan Komisaris apabila diminta oleh Dewan Komisaris.
- Memastikan bahwa Perseroan taat terhadap berbagai peraturan yang berlaku dan pelaksanaan *Good Corporate Governance*.

Tugas

- Membuat rencana, pelaksaaan dan pengendalian kegiatan komunikasi terhadap internal dan eksternal public antara lain : kegiatan publikasi, *press release*, *customer respons*, bulletin, keprotokolan, hubungan dengan media massa.
- Sebagai pengelola Daftar Pemegang Saham, Daftar Pemegang Saham, daftar Khusus, Risalah Rapat Direksi, Rapat gabungan Direksi dan Dewan Komisaris serta Risalah RUPS.
- Membantu ketatausahaan kegiatan Direksi yang terdiri dari:
 - Penyelenggaraan rapat kerja.
 - Menyusun Agenda dan Undangan Rapat Direksi.
 - Menyiapkan bahan-bahan rapat dan naskah-naskah pidato Direksi.
 - Membuat dan mendokumentasikan risalah Rapat Direksi.
- Mengkoordinasikan penyusunan laporan tahunan Perseroan.
- Memberi masukan kepada Direksi atas kegiatan Perseroan yang berkaitan dengan pelaksanaan GCG.
- Membantu Direksi sebagai penanggungjawab penyelenggara RUPS, termasuk pembuatan undangan, agenda, materi RUPS dan pendistribusiannya.
- Sekretaris Perusahaan harus selalu mengikuti perkembangan peraturan-peraturan yang berlaku dan memastikan Perseroan untuk mematuhi peraturan tersebut.

Function of the Corporate Secretary:

- The corporate secretary has a function as a liaison officer between the company and the shareholders, regulators, other institutions, public and in charge of the Board Of Directors'secretariat, as well as administers the corporate documents.
- The corporate secretary must ensure the company is compliant with the regulation of disclosure requirements in force, and required to provide information related to his duties to the Board Of Directors periodically, and to the Board Of Commissioners whenever requested by the Board Of Commissioners.
- To ensure the company complies with the regulations in force and the implementation of Good Corporate Governance.

Duties

- Create a plan, implementation and control all internal and external communication activities to the public, including: publication activities, press release, customer response, bulletin, protocols, and relation with mass media.
- As the manager of the List of Shareholders, List of Shareholders, Special List, Minutes of Meeting of Board Of Directors, Joint Meeting of Board Of Directors and Board Of Commissioners, as well as Minutes of the General Meetings of Shareholders
- Assist administration of Board Of Directors' activities that consist of:
 - Organize work meeting.
 - Making an Agenda and Invitation for the Board Of Directors meetings.
 - Prepare materials and speech manuscript of the Board Of Directors meetings.
 - Create and maintain minutes of meeting of the Board of Directors.
- Coordinate the preparation of the company's annual report.
- Provide input to the Board of Directors for all company's activities related to the implementation of GCG.
- Assist the Board Of Directors as the organizer of general meeting of shareholders, including making invitation, agenda, materials of the general meetings of shareholders, as well as distribution.
- The corporate secretary must always follow the development of the regulation in force, and to ensure the company complies with that regulation.

Daftar Press Release 2012 | List of Press Release 2012

No	Tanggal Date	Judul Title	Lead Lead
1	28/12/2012	Angkutan PELNI untuk Natal dan Tahun Baru 2013 PELNI transports for Christmas and New Year 2013	PT Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) mengerahkan 24 armada kapal penumpang untuk persiapan angkutan Natal dan Tahun Baru 2013. Jumlah armada ini terdiri dari 11 unit kapal penumpang tipe 2000 dan 3000, 9 unit kapal penumpang tipe 1000, 3 unit kapal tipe 500 serta 1 unit kapal penumpang Ro-Ro dengan total kapasitas mencapai 42.884 seat (termasuk dispensasi kapasitas penumpang). PT PELNI (Persero) deploys a fleet of 24 passenger ships for preparation of Christmas and New Year 2013 transport. The fleet consist of 11 units of passengers ships type 2000 and 3000, 9 units of passengers ships type 1000, 3 units of ships type 500, as well as 1 unit of Ro-Ro passengers ships with total capacity up to 42,883 seat (including passenger capacity dispensation).
2	1/11/2012	PT PELNI (Persero) Menggandeng PT Pos Indonesia (Persero) dalam Penjualan Tiket Kapal PELNI PT PELNI (Persero) collaborate with PT Pos Indonesia (Persero) in for selling the ships tickets	PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) memperluas jaringan penjualan tiket kapal Pelni melalui PT Pos Indonesia (Persero). Dengan jaringan terluas yang dimiliki PT Pos Indonesia (Persero) hingga kecamatan membuat PT PELNI (Persero) tertarik untuk menggandeng PT Pos Indonesia (Persero) dalam melayani penjualan tiket kapal PELNI. PT PELNI (Persero) expands its sales network for selling the ships ticket through PT Pos Indonesia (Persero). With the largest network owned by PT Pos Indonesia (Persero) attracts PT PELNI (Persero) to collaborate with PT Pos Indonesia (Persero) in serving tickets sales for PELNI's ships.
3	19/9/2012	Aman, Api di KM Dobonsolo Bisa Dipadamkan Safe, Fire in KM Dobonsolo can be extinguished	PT PELNI (Persero) - Kapal Motor (KM) Dobonsolo yang bersandar di Pelabuhan Sorong mengalami insiden kebakaran dini hari tadi (19/09) pukul 03.32 waktu setempat, api bisa dipadamkan 20 menit kemudian oleh Anak Buah Kapal (ABK). Dalam insiden ini tidak ada korban jiwa maupun cedera. PT PELNI (Persero) – Motor Ship (KM) Dobonsolo docked in Sorong Port suffered a fire incident early this morning (19/09) at 03.32 local time, the fire could be extinguished 20 minutes later by the crew. In this incident there were no fatalities or injuries.
4	15/8/2012	Pesantren Bahari di Atas Kapal PELNI Islamic boarding school Bahari on board PELNI's ship	PT Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) bekerja sama dengan Badan Kerohanian Islam (Bakis) PT PELNI dan Badan Amil Zakat Nasional (Baznas) menyelenggarakan Pesantren Ramadhan di atas kapal PELNI. Pesantren ini diadakan pada 06-09 Agustus 2011 dalam perjalanan dari Tanjung Priok – Kijang (PP) menggunakan KM Umsini. PT PELNI (Persero) work together with PT PELNI's Islamic Institution (Bakis) and Baznas to commemorate Ramadhan on board PELNI's ship. This was held on 06-09 August 2011 on the trip from Tanjung Priok Kijang (PP) using KM Umsini.
5	7/8/2012	PELNI Siapkan 26 Armada untuk Angkutan Lebaran 2012 PELNI prepares 26 ships for transport for Lebaran in 2012	PT Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) mengerahkan 26 armada kapal penumpang untuk persiapan angkutan Lebaran 2011. Jumlah armada ini terdiri dari 13 unit kapal penumpang tipe 2000 dan 3000, 9 unit kapal penumpang tipe 1000, 3 unit kapal tipe 500 serta 1 unit kapal penumpang Ro-Ro dengan total kapasitas mencapai 51.048 seat (termasuk dispensasi kapasitas penumpang). PT PELNI (Persero) deploys 26 passenger ships to prepare for transport for Lebaran in 2011. This fleet consist of 13 units passengers ships type 2000 and 3000, 9 units passenger ships type 1000, 3 unit ships type 500, and 1 unit of Ro-Ro passenger ship with total capacity up to 51,048 seat (including passenger capacity dispensation)

No	Tanggal Date	Judul Title	Lead Lead
6	16/7/2012	Direksi Bersih-Bersih KM Dobonsolo BOD clean-up KM Dobonsolo	Seluruh Direksi PT Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) beserta jajaran pejabat kantor pusat menggelar kegiatan Bersih-bersih Kapal PELNI pada Senin, 16 Juli 2012. Kegiatan ini dilaksanakan di atas Kapal Motor (KM) Dobonsolo yang bersandar di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta. Bersih-bersih kapal ini dimulai pada pukul 06.00 WIB dan melibatkan 50 pegawai PELNI kantor pusat, 90 pegawai kantor Cabang Tanjung Priok, dan 145 Anak Buah Kapal (ABK) KM Dobonsolo. The entire PT PELNI (Persero) Board Of Directors along with the officials from the head office held a Clean-Up activity of PELNI's ship on Monday, 16th of July 2012. This activity was held on board KM Dobonsolo that was docked at Tanjung Priok Port, Jakarta. This Clean-Up begins at 06:00 AM, and involving 50 employees from PELNI's head office, 90 employees from Tanjung Priok branch, and 145 crew member of KM Dobonsolo.
7	9/7/2012	Direksi Bersih-Bersih Kapal PELNI BOD clean-up PELNI's ship	Seluruh Direksi PT Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) beserta jajaran pejabat kantor pusat menggelar kegiatan Bersih-bersih Kapal PELNI pada Senin, 09 Juli 2012. Kegiatan ini dilaksanakan di atas Kapal Motor (KM) Gunung Dempo yang bersandar di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta. Bersih-bersih kapal ini dimulai pada pukul 06.00 WIB dan melibatkan 50 pegawai PELNI kantor pusat, 90 pegawai kantor Cabang Tanjung Priok, dan 147 Anak Buah Kapal (ABK) KM Gunung Dempo. The entire PT PELNI (Persero) Board Of Directors along with the officials from the head office held a Clean-Up activity of PELNI's ship on Monday, 9th of July 2012. This activity was held on board KM Gunung Dempo that was docked at Tanjung Priok Port, Jakarta. This Clean-Up begins at 06:00 AM, and involving 50 employees from PELNI's head office, 90 employees from Tanjung Priok branch, and 147 crew member of KM Gunung Dempo.
8	4/6/2012	Hotel Terapung MTQ Tingkat Nasional 2012 National Level 2012 MTQ Floating Hotel	PT Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) mengerahkan KM Pangrango untuk Hotel Terapung dalam Musabaqah Tilawatil Quran (MTQ) Tingkat Nasional 2012. Acara yang digelar di Ambon ini berlangsung pada 08 – 20 Juni 2012. Penggerahan KM Pangrango ini merupakan wujud partisipasi dan dukungan dari PELNI dalam menyuksekan MTQ kali ini. PT PELNI (Persero) deployed KM Pangrango for Floating Hotel in Musabaqah Tilawatil Quran (MTQ) National Level 2012. This event was held in Ambon on the 08-20 June 2012. This deployment of KM Pangrango is a participation and support of PELNI for the success of MTQ at this time.
9	30/4/2012	PELNI, 60 Tahun Melayari Negeri PELNI, 60 years sailing the nation	Tepat pada 28 April 2012 PELNI genap berusia 60 tahun. Untuk menyambut HUT PELNI ke-60 ini, perusahaan mengadakan berbagai kegiatan di antaranya Family Gathering untuk kantor pusat dan kegiatan-kegiatan penyambutan HUT di cabang-cabang PT PELNI, seperti PT PELNI Cabang Surabaya. Tujuan diselenggarakannya acara ini untuk mempererat tali silaturahmi di antara keluarga besar PT PELNI Cabang Surabaya dan mempererat jalinan kerjasama dengan Mitra PT PELNI. <i>Right on 28th of April 2012 PELNI is 60 years old. To celebrate the 60th anniversary of PELNI, the company held a variety of activities, among others Family Gathering for head office and welcoming anniversary activities at the branches of PT PELNI, like in PT PELNI Surabaya Branch. The objective of the event is to strengthen good relationship between the families of PT PELNI Surabaya Branch, and to strengthen cooperation with the partners of PT PELNI.</i>

KOMITE KOMISARIS

Dalam menjalankan tugas pengawasan, Dewan Komisaris dapat membentuk komite yang anggotanya seorang atau lebih adalah Anggota Dewan Komisaris. Salah seorang anggota komite adalah anggota Komisaris yang sekaligus berkedudukan sebagai Ketua Komite.

KOMITE AUDIT

Komite Audit merupakan komite yang di bentuk oleh Dewan Komisaris dalam rangka membantu tugas dan fungsinya. Pembentukan Komite Audit wajib di dukung dengan Piagam Komite Audit.

KOMPOSISI KEANGGOTAAN

Anggota Komite Audit diangkat dan diberhentikan oleh Dewan Komisaris dan dilaporkan kepada Rapat Umum Pemegang Saham. Masa tugas anggota komite Audit tidak boleh lebih lama dari masa jabatan dewan komisaris sebagaimana diatur dalam Anggaran Dasar dan dapat dipilih kembali hanya untuk satu periode berikutnya. Komite Audit terdiri dari sekurang-kurangnya satu orang Komisaris Independen dan sekurang-kurangnya 2 (dua) orang anggota berasal dari luar perusahaan.

TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB KOMITE KOMISARIS

Komite Audit bertugas untuk memberikan pendapat kepada Dewan Komisaris terhadap laporan atau hal-hal yang disampaikan oleh Direksi kepada Dewan Komisaris, mengidentifikasi hal-hal yang memerlukan perhatian Dewan komisaris, dan melaksanakan tugas-tugas lain yang berkaitan dengan tugas Dewan Komisaris antara lain:

- Membantu Dewan Komisaris untuk memastikan efektifitas sistem pengendalian intern dan efektifitas pelaksanaan tugas eksternal auditor dan internal auditor.
- Menilai pelaksanaan kegiatan serta hasil audit yang dilaksanakan oleh internal auditor maupun eksternal auditor.
- Memberikan rekomendasi mengenai penyempurnaan sistem pengendalian intern serta pelaksanaannya.
- Memastikan telah terdapat prosedur review yang memuaskan terhadap informasi yang dikeluarkan Perseroan termasuk brosur, laporan keuangan berkala,

COMMISSIONERS COMMITTEE

In carrying out supervisory duties, the Board of Commissioners may form a committee that consists of one or more member of the Board. One of the members of the committee is a member of the Board who also serves as Chairman of the Committee.

AUDIT COMMITTEE

Audit Committee is a committee formed by the Board of Commissioners in order to assist their functions and duties. Establishment of the Audit Committee must be supported with the Charter of the Audit Committee.

MEMBERSHIP COMPOSITION

Member of the Audit Committee is appointed and dismissed by the Board of Commissioners and reported to the General Meeting of Shareholders. The term of office of the member of the Audit Committee, may not be longer than the term of office of the Board as specified in the Articles of Association, and can only be re-elected for one term. Audit Committee consist of at least one Independent Commissioner, and at least 2 (two) members from outside the company.

DUTIES AND RESPONSIBILITIES OF THE COMMISSIONER COMMITTEE

Audit committee is in charge to provide opinion to the Board of Commissioners regarding reports or matters that need to be communicated by the Board of Directors to the Board Of Commissioners, to identify matters that requires attention from the Board of Commissioners, and to carry out other duties related to the duties of the Board of Commissioners, among others:

- Assist the Board of Commissioners to ensure the effectiveness of the internal control system, and effectiveness of the implementation of the internal and external auditors' duties.
- Evaluate the audit activities conducted as well as the result carried out by the Internal and External auditors.
- Provide recommendation on the improvement for internal control system as well as its implementation.
- To ensure there has been a satisfactory review procedure to the information released by the company, including

- proyeksi/forecast dan lain-lain informasi keuangan yang disampaikan kepada Pemegang saham.
- e. Melakukan penelaahan atas informasi mengenai perseroan, Rencana Jangka Panjang, Rencana kerja dan Anggaran Perseroan, laporan manajemen dan informasi lainnya.
 - f. Melakukan penelaahan atas ketatan Perseroan terhadap peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan kegiatan Perseroan.
 - g. Melakukan penelaahan atas pengaduan yang berkaitan dengan Perseroan.
 - h. Mengkaji kecukupan pelaksanaan audit eksternal termasuk di dalamnya perencanaan audit dan jumlah auditornya.
 - i. Menjaga kerahasiaan dokumen,data dan informasi Perseroan, baik dari pihak internal maupun pihak eksternal dan hanya digunakan untuk kepentingan pelaksanaan tugasnya.
 - j. Sebelum tahun buku berjalan, Komite Audit wajib menyusun dan menyampaikan program kerja tahunan kepada Dewan Komisaris untuk ditetapkan.
 - k. Dalam melaksakan tugasnya sesuai dengan program kerja tahunan, Komite Audit terlebih dahulu wajib melakukan klarifikasi terhadap hasil kerjanya kepada Direksi dan dilaporkan secara tertulis kepada Dewan Komisaris atas setiap pelaksanaan tugas, disertai dengan rekomendasi jika diperlukan.
 - l. Menyampaikan laporan kepada Dewan Komisaris atas setiap pelaksanaan tugas, disertai dengan rekomendasi jika diperlukan.
 - m. Membuat laporan triwulan dan laporan tahunan kepada Dewan Komisaris.
 - n. Laporan Komite Audit ditandatangani oleh sekurang-kurangnya Ketua Komite Audit dan salah seorang anggota Komite Audit.

MANAJEMEN RESIKO

Di dalam sebuah perusahaan atau organisasi dengan reputasi yang baik harus terdapat manajemen resiko yang tersusun dengan baik agar dapat memantau kondisi internal maupun eksternal perusahaan. Tujuan suatu perusahaan untuk melakukan manajemen resiko untuk dapat mengendalikan potensial resiko kondisi perusahaan saat ini yang mungkin dapat timbul agar kedepannya perusahaan dapat tetap mencapai tujuan dan sasaran perusahaan. PT PELNI (Persero) sebagai sebuah perusahaan pelayaran yang reputasinya tidak diragukan lagi maka diperlukan strategis yang tepat untuk dapat memenuhi harapan perusahaan *Enterprise Risk*

- brochures, periodic financial report, projection/forecast, and other financial information submitted to the Shareholders.
- e. Conduct a review on the information about the company, long term plan, work plan and budget of the company, management report, and other information.
 - f. Conduct a review on the company's compliance towards the rules and regulation related to the company's activities.
 - g. Conduct a review about complaints related to the company.
 - h. Review the adequacy of external audit including audit planning and the number of auditors.
 - i. Maintain confidentiality of documents, company's data and information, both internal and external, and only to be used for the benefit of its duties.
 - j. Prior to running the accounting year, the audit committee must prepare and submit an annual work program to the Board of Commissioners to be set.
 - k. In performing their duties according to the annual work program, the audit committee must clarify the result of their work to the Board of Directors and report it in writing to the Board of Commissioners for each tasks carried out, accompanied by a recommendation if necessary.
 - l. Submit a report to the Board of Commissioners for each tasks carried out, accompanied by a recommendation if necessary.
 - m. Make quarterly and annual report to the Board of Commissioners.
 - n. Audit Committee Report is signed by at least the Chairman of the Audit Committee and one of the members of the Audit Committee.

RISK MANAGEMENT

Within a company or an organization with a good reputation, there must be a well structured risk management to monitor internal and external condition of the company. The purpose of company to conduct risk management is to control potential risk to the current company's condition in order to achieve all target and objectives of the company in the future. PT PELNI (Persero) as a shipping company whose reputation is undoubted, requires a precise strategy to fulfill the hope of the company for Enterprise Risk Management (ERM), a strategy to be implemented to a company which enables to identify all risks that has effect on a company

Management (ERM) suatu strategi yang diterapkan pada suatu perusahaan untuk mengidentifikasi resiko-resiko yang dapat berpengaruh terhadap suatu perusahaan untuk mencapai tujuan dan sasaran perusahaan. Manajemen resiko menjadi bagian yang tidak dapat dipisahkan dengan *Good Corporate Governance*.

Resiko ini dapat menghambat tercapainya tujuan dan sasaran perusahaan antara lain :

1. Resiko ketersediaan sparepart

Dalam menjalankan usahanya di bidang jasa transportasi laut, PELNI memiliki resiko dalam penyediaan suku cadang kapal. Resiko ini muncul apabila *sparepart* harus diimpor sehingga membutuhkan waktu dan biaya yang dipengaruhi oleh perubahan harga yang fluktuatif (kurs), adanya *sparepart* kapal yang sudah tidak di produksi lagi, terjadinya kesalahan pada SPB khususnya *sparepart number* dan tidak tersedianya anggaran yang cukup dikarenakan kebijakan manajemen yang tidak sesuai dengan standar minimal spart part on board. Dampak negatif dari hal itu dapat menyebabkan terjadinya kerusakan kapal yang lebih parah, terjadi peningkatan biaya, risiko kecelakaan meningkat dan kapal tidak layak laut.

2. Resiko kehilangan atau pengurangan pendapatan PSO (*Public Service Obligation*)

Resiko terjadinya kehilangan atau pengurangan pendapatan PSO pemerintah. (c.q Kementerian Perhubungan Republik Indonesia) kemungkinan terjadinya sedang, namun dampak yang timbul berupa kehilangan atau berkurangnya pendapatan perusahaan sangat besar yang memungkinkan perusahaan bangkrut. Resiko ini terjadi karena adanya faktor eksternal berupa keputusan pemerintah atas jumlah PSO yang dicairkan tidak sesuai dengan anggaran PSO yang diajukan.

3. Resiko kehilangan pelanggan

Terjadinya resiko kehilangan pelanggan apabila perusahaan kehilangan peluang untuk menambah jaringan pemasaran (*outlet*) dan meningkatkan pendapatan. Resiko ini terjadi apabila belum adanya kesepakatan antara kedua belah pihak PT Pelindo dan PT PELNI (Persero), belum adanya standarisasi dan sistem pembukuan atas penerimaan uang dari penjualan serta sistem pengembalian E-tiket. Jika terjadi resiko ini maka dampak negatif yang akan hadapi oleh perusahaan yaitu kehilangan penjualan tiket.

in order to achieve target and objective of the company. Risk Management is a part that cannot be separated with *Good Corporate Governance*.

Risks that can hinder the company from achieving targets and objectives are:

1. Risk of sparepart availability

In conducting its business in the field of marine transportation services, PELNI has risks in the availability of spare part for ships. This risk arises when the spare part needs to be imported, where the time and the cost is affected by the fluctuation in the currency exchange rate, and spare parts that are no longer in production, mistakes in SPB especially spare part number, and lack of sufficient budget due to the management policies that are not in line with the minimum standard for spare parts on board. The negative impact from that is it can cause the onset of more severe damage to the ship, increase in cost, increase in risk of accident, and a ship that is unfit to sail.

2. Risk of loss or reduction in PSO (Public Service Obligations) income

Risks of lost or reduction in the government's (Ministry of Transportation of Republic of Indonesia) PSO income is moderate, but the impact that arises in the form of loss or reduction in the company's income is massive, and may cause bankruptcy of the company. This risk is caused by external factor, such as the government's policy on the amount of PSO disbursed is not in accordance to the proposed PSO budget.

3. Risks of losing customers

Risks of losing customers occur if the company loses opportunity to increase marketing network (outlet) and increase revenue. This risk occurs if there are no agreement between PT Pelindo and PT PELNI (PERSERO), lack of standardization, and bookkeeping system for receiving money from sales as well as E-Ticket refund system. If this risk occur then the negative impact that the company will face is the loss of ticket sales.

4. Resiko keterbatasan dana

Resiko ini terjadi jika kegiatan usaha mengalami penurunan sehingga pendapatan perusahaan menurun dan pencairan PSO tidak sesuai dengan jadwal yang ditentukan. Dengan adanya resiko ini perusahaan akan membawa dampak bagi perusahaan yaitu kinerja perusahaan menurun, mempengaruhi citra perusahaan dan menghambat operasional perusahaan.

5. Resiko keterlambatan kedatangan dan keberangkatan kapal

Resiko ini terjadi karena kesalahan informasi dan perhitungan dalam penyusunan jadwal, faktor cuaca dan alam. Jika terjadi resiko keterlambatan kedatangan dan keberangkatan kapal maka pelanggan akan menuntut ganti rugi atas pelayanan yang tidak diperoleh atau menjadikan berita negatif di media cetak serta berdampak kepada dana PSO.

TATA KELOLA MANAJEMEN RISIKO

Kebijakan dalam menentukan manajemen resiko tanggung jawab Direksi. Pengelolaan resiko pada suatu perusahaan membutuhkan rencana yang strategis yang cermat agar dapat mengendalikan segala resiko perusahaan yang dapat menghambat tercapainya suatu tujuan dan sasaran perusahaan. Perencanaan pengendalian resiko bagi suatu perusahaan terdiri dari pengendalian resiko yang sudah dilakukan dan pengendalian resiko tambahan yang akan dilakukan.

Tahap pengendalian resiko yang telah dilakukan oleh PT PELNI (Persero) dalam menghadapi resiko yang muncul antara lain:

1. Tahap pengendalian resiko ketersediaan sparepart

Selama tahun 2012 perusahaan dapat mengendalikan adanya resiko ketersediaan *sparepart* dengan tahapan yaitu memonitoring kondisi *sparepart* yang harus diganti sejak dini berdasarkan *life time* dan disediakan pada gudang, dilakukan penetapan kurs acuan untuk seluruh direktorat tiap tahunnya, *overhaul*, mengganti dengan peralatan yang baru, pengecekan ulang dengan manual *book* apakah sudah sesuai dengan sistem infomasi TSAR dan menyusun berdasarkan prioritas mana yang perlu didahulukan.

4. Risks of lack in funding

This risk occurs if business activities experience a decrease, therefore the company's revenue decreases and PSO disbursement is not in line with the schedule that has been set. This risk will cause the decrease in the company's performance, and affect the company's image, and slow down the company's operations.

5. Risks of delays in arrivals and departure of ships

This risk occurs because of errors in information and calculation in designing schedules, weather and natural factors. If this risk of delays and departure of ships occurred, the customer will demand a compensation for the lack of services, and can become negative news in the print media, and will impact the PSO funds.

RISK MANAGEMENT GOVERNANCE

Policy in determining risk management is the responsibility of the Board of Directors. Risk management of a company requires a strategic planning to control all company's risks that can hinder the achievement of the target and objectives of the company. Risk control planning for a company consists of risk control that has been conducted and other extra risks control that will be conducted.

Stages of risks controls that have been conducted by PT PELNI (Persero) in facing risks are:

1. Risk of spare part availability control stage

Throughout the year 2012 the company managed to control the risk of spare part availability by monitoring the condition of the spare part that needs to be replaced early on based on life time, and provided at the warehouse, implementing the set rate for currency for the entire directorate every year, *overhaul*, replacement with new equipments, re-checking with manual book whether or not is in accordance with the TSAR information system, and compiled based on which priority that take precedence.

2. Tahap resiko kehilangan pelanggan

Resiko kehilangan pelanggan dikendalikan dengan memperbaiki layanan dan menindaklanjuti komplain dari pelanggan, melakukan riset kepuasan penumpang dan muatan, serta koordinasi dan komunikasi dengan pihak-pihak terkait.

3. Tahap pengendalian resiko keterlambatan kapal dan keberangkatan kapal

Pengendalian resiko berupa keterlambatan kedatangan kapal dan keberangkatan kapal yaitu dengan cara mengoreksi *emploiii*, melakukan pengurangan jam labuh, melakukan omisi dan pemeliharaan kapal (alat produksi).

Dalam sebuah perencanaan strategi manajemen resiko tidak hanya merancang penyelesaian yang harus dilakukan saja tetapi juga perusahaan harus merancang strategi, selain strategi yang akan digunakan sebagai cadangan jika rencana strategi itu kurang berhasil maka diharapkan resiko yang terjadi dapat dimitigasi dengan melakukan perencanaan alternatif lainnya. Perencanaan pengendalian strategi resiko tambahan yang akan dilakukan antara lain:

1. Tahap resiko ketersediaan sparepart

Tahapan tambahan yang akan dilakukan untuk pengendalian manajemen resiko ketersediaan *sparepart* antara lain mencari rekanan yang terbaik dalam proses pengadaan *sparepart*, estimasi kurs secara cermat, diadakan evaluasi secara periodik produk yang sudah *discontinue*, peralatan diganti dengan peralatan yang baru, dibuat sebuah database pendata *sparepart* termasuk part numbernya secara online antara kapal dengan divisi teknik, penyediaan anggaran yang sesuai mengikuti aturan standar minimal sesuai regulasi.

2. Tahap resiko kehilangan atau pengurangan pendapatan PSO

Tahapan tambahan yang akan dilakukan untuk pengendalian manajemen resiko kehilangan atau pengurangan pendapatan PSO antara lain mengintensifkan koordinasi serta mengusulkan jumlah PSO kepada pemerintah (Kementerian Perhubungan) dengan angka-angka yang telah diaudit oleh BPK/BPKP atau KAP.

2. Risk of losing customers control stage

Risk of losing customers is controlled by improving services and following through with complaints from customers, conducting research on cargo and customer's satisfaction, as well as coordinating and communicating with related parties.

3. Risk of delays in ship's arrival and departure control stage

Risk of delays in ship's arrival and departure is controled by correcting the emploii, reduction in anchoring hour, conduct omissions and vessel maintenance (production tool)

In planning for risk management strategy the company not only must design a solution, but also design a strategy, if the strategy used as a back up plan is not quite successful it is expected that the risk can be minimized by carrying out other alternative plans. Extra plan for risk control management that can be carried out are:

1. Risk of spare part availability stage

Additional stages that will be carried out for risk control management of spare part availability among others are to find the best partner in the process of procurement of spare parts, estimate the exchange rates carefully, held periodic evaluation for discontinued products, replacing equipments with new equipments, create an online database of spare part including its part number between the engineering division and the ships, provision of appropriate budget according to the minimum standard in accordance to the regulation.

2. Risk of losing or reduction in PSO income stage

Additional stages that will be carried out for risk control management of losing or reduction in PSO income, among others are intensified coordination as well as suggestion of the amount of PSO to the government (Ministry of Transport) with numbers that has been audited by BPK/BPKP or KAP.



3. Tahap resiko kehilangan pelanggan

Tahapan tambahan yang akan dilakukan untuk pengendalian manajemen resiko kehilangan pelanggan antara lain mengusulkan kepada Divisi Perbendaharaan untuk membuat sistem dan prosedur penerimaan uang dari penjualan E-Tiketing.

4. Tahap resiko keterlambatan kedatangan dan keberangkatan kapal

Tahapan tambahan yang akan dilakukan untuk pengendalian manajemen keterlambatan dan keberangkatan kapal antara lain melakukan koordinasi dengan pihak kapal dan cabang, koordinasi dengan pihak BMG, Tide table (buku pasang surut), koordinasi dengan dit armada.

TINGKAT KEPUASAN PENUMPANG

Tingkat kepuasaan penumpang terhadap layanan PT PELNI (Persero) yang menyatakan kepuasannya yaitu:

- Sangat puas : 28,01%
- Puas : 49,99%
- Tidak ada pendapat : 17,29%
- Tidak puas : 4,71%
- Sangat tidak puas : -

Tingkat kepuasaan penumpang terhadap layanan PT PELNI (Persero) yang menyatakan kepuasannya pada tahun 2011 yaitu :

- Sangat puas : 34,31%
- Puas : 41,46%
- Tidak ada pendapat : 15,92%
- Tidak puas : 4,72%
- Sangat tidak puas : 3,59%

Dengan adanya data tersebut diketahui bahwa penumpang PT PELNI (Persero) yang menyatakan puas pada tahun 2012 sebesar 49,99% dan pada tahun 2011 penumpang yang menyatakan puas sebesar 41,46%. Pada tahun 2012 tidak ada penumpang yang menyatakan sangat tidak puas terhadap layanan PT PELNI (Persero). Dengan adanya data tersebut terlihat bahwa setiap tahunnya perusahaan selalu berusaha meningkatkan pelayanan kepada penumpang.

3. Risk of losing customers

Additional stages that will be carried out for risk control management of losing customers, among others are suggesting to the treasury division to create a system and procedures for cash income from the sales of E-Ticketing.

4. Risk of delays in ship's arrival and departure control stage

Additional stages that will be carried out for risk control management of delays in ship's arrival and departure among others are coordinating between the ship party and branches, coordinating with the BMG, Tide table, coordinating with the fleet.

RATING OF CUSTOMER'S SATISFACTION

Rating for customer's satisfaction towards PT PELNI (Persero) services states their satisfaction level as:

- Very Satisfied : 28,01%
- Satisfied : 49,99%
- No comment : 17,29%
- Unsatisfied : 4,71%
- Very unsatisfied : -

Rating for customer's satisfaction towards PT PELNI (Persero) services in 2011 states their satisfaction level as:

- Very Satisfied : 34,31%
- Satisfied : 41,46%
- No comment : 15,92%
- Unsatisfied : 4,72%
- Very unsatisfied : 3,59%

This data revealed that passengers of PT PELNI (Persero) which states being satisfied in 2012 amounted to 49.99% and in the year 2011 the passengers which states being satisfied amounted to 41.46%. In the year 2012 there are no passengers which states being very unsatisfied towards the services of PT PELNI (Persero). This data revealed that every year the company is always trying to improve its services to the passengers.

PERKARA HUKUM

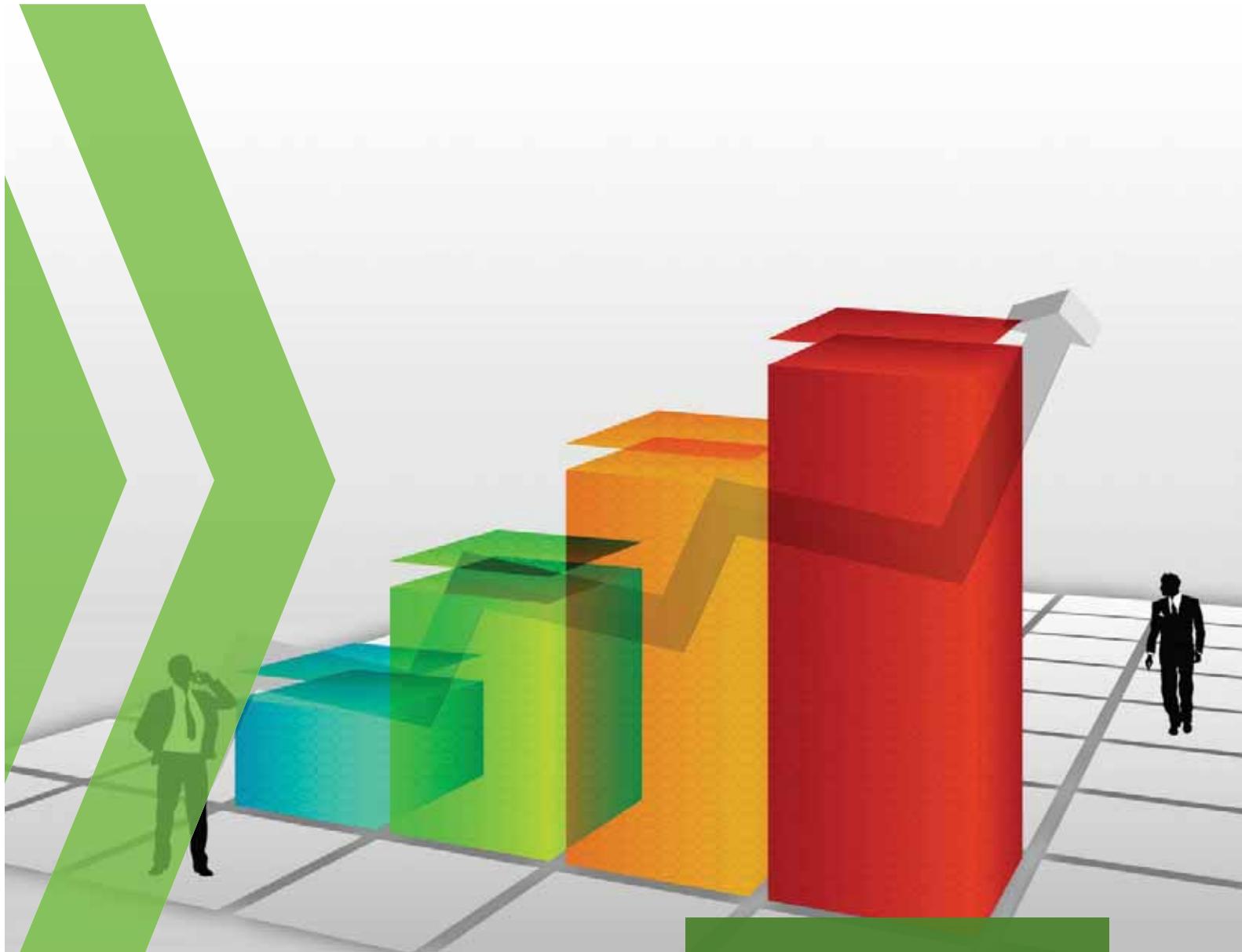
Litigation

Perkara-Perkara Hukum dan Penyelesaiannya Sepanjang Tahun 2012

No	Jenis Kasus Type of Case	Jurifikasi Perkara/ Nomor Perkara Case Number	Pokok Perkara/Gugatan Main Case/Lawsuit
1.	Perkara gugatan wanprestasi terhadap akta pengakuan hutang & akta kuasa menjual di Pengadilan Negeri Bekasi Lawsuit on default of promissory note and letter of authorization to sell at the District Court of Bekasi	No.17/Pdt.G/2012 Tgl 17 Januari 2012 No.17/Pdt.G/2012 Dated 17th of January 2012	Mantan Pegawai PT PELNI (Persero), Sdr. Wagimoen Toegiman telah pensiun, selama bekerja ybs telah menggunakan uang perusahaan, dan berjanji melunasi uang dengan menjaminkan Sertifikat tanah miliknya sesuai Akta Pengakuan Hutang No. 4 Tahun 2009 dan Akta Kuasa Menjual No. 8 Tahun 2009, namun tidak menepati janji sampai batas waktu yang ditentukan (wanprestasi). Former employee of PT PELNI (Persero), Mr. Wagimoen Toegiman has retired, during his term of office in PT PELNI, the defendant has used the company's money, and promised to repay the money by pledging his land certificate in accordance Deed No Debt Recognition. 4 of 2009 and Deed No. Authorization to Sell. 8 In 2009, however, did not keep their promises to the extent specified time (default).
2.	Perkara pidana penggunaan SLI/SLJJ PT. Pinternet Lintas Buana di Polda Metro Jaya Criminal case on the use of direct connection international PT Pinternet Lintas Buana at Polda Metro Jaya	Laporan Polisi No. : LP/340/I/2012/PMJ/Dit. Reskrimum Tanggal 31 Januari 2012. Police Report No. : LP/340/I/2012/PMJ/ General Criminal Investigation Directorate Dated 31st January 2012.	Tindak pidana penipuan Pasal 378 KUHP Criminal fraud Article 378 of the Criminal Code
3.	Perkara dugaan tindak pidana pemalsuan surat perwatasan atas asset PT PELNI (Persero) di Jl. P. Kesumanegara No. 22 Kotabaru Alleged case of criminal act on forgery of letter to work on a land of PT PELNI's asset on Jl. P. Kesumanegara No. 22, Kotabaru.	Laporan Polisi No. : LP/15/I/2013/KALSEL/Dit Reskrimum tanggal 31 Januari 2013. Police Report No. : LP/15/I/2013/KALSEL/ General Criminal Investigation Directorate Dated 31st January 2013.	Dugaan Tindak pidana pemalsuan surat perwatasan oleh Sdr. Gusti Jafar Sidik Allegation on Criminal Act of Forgery of Letter of Letter To Work on A Land by Mr. Gusti Jafar Sidik
4.	Perkara gugatan atas asset PT PELNI (Persero) di Jl. Jend. Sudirman No. 14/14A Makassar Lawsuit case on PT Pelni's asset on Jl. Jend. Sudirman No. 14/14A Makassar	Gugatan No. : 324/ Pdt.G/2012/PN.Mks Tanggal 7 Desember 2012 Lawsuit No. : 324/ Pdt.G/2012/Makassar District Court Dated 7th of December 2012	PT PELNI (Persero) digugat oleh Sdr. Daeng Abdul Karim di Pengadilan Negeri Makassar agar PT PELNI (Persero) melakukan pengosongan tanah dan pembatalan sertifikat atas tanah dan bangunan di Jl. Jend. Sudirman No. 14/14A. PT PELNI has been sued by Mr. Daeng Abdul Karim at the District Court of Macasar for PT PELNI to vacate a piece of land and to void the land and building certificate addressed at Jl. Jend. Sudirman No. 14/14a.

Law Cases and Settlements Throughout The Year 2012

Lawan Berperkara/Tersangka/Tersangkut Litigant/Suspect/Alleged	Status Penyelesaian Perkara/Gugatan Status Settlement Case/Lawsuit
H. Wagimoen Tugiman (Tergugat I), Ny. Widiyarti (Tergugat II), Suwarto (Tergugat III), Ny. Sukimin (Tergugat IV). Mr. H. Wagimoen Tugiman (Defendant I), Mrs. Widiyarti (Defendant II), Suwarto (Defendant III), Mrs. Sukimin (Defendant IV).	Pengajuan Memori Banding oleh Para Tergugat (Pembanding) di Pengadilan Negeri Bekasi. Memory Filing Appeal by the Defendant (Appellant) in the District Court of Bekasi.
Sdr. H. Wagimun Tugiman Mr. H. Wagimun Tugiman	Proses penyidikan masih terus berlangsung Investigation process is still ongoing
Sdr. Gusti Jafar Sidik Mr. Gusti Jafar Sidik	Proses penyelidikan masih berlangsung hingga saat ini Investigation process is still on going until now
Sdr. Daeng Abdul Karim Mr. Daeng Abdul Karim	Dikabulkannya permohonan putusan sela yang diajukan oleh PT PELNI (Persero) dalam sidang pembacaan Putusan oleh Majelis Hakim Pengadilan Negeri Makassar tanggal 15 Mei 2013 The interim appeal was granted as being requested by PT PELNI in the reading session of the verdict by the Panel of Judges at the District Court of Makassar on May 15, 2013



Laba bersih perusahaan tahun 2012 sebesar Rp.24,086 juta atau 99.45% dari anggaran laba sebesar Rp.24,219 juta, dan bila dibandingkan dengan realisasi tahun 2011 laba sebesar Rp.1,311 juta mengalami peningkatan laba sebesar Rp.22,775 juta.

The company's net profit in 2012 amounted to Rp.24,086 million or 99.45% of the budget profit of Rp.24,219 million, and if compared with the realization of profit in 2011 profit which amounted to Rp.1,311 million, there was an increase in profit as much as Rp.22,775 million.

24,086 Laba tahun 2012
Profit in the year 2012

22,775 Laba tahun 2011
Profit in the year 2011

TINJAUAN KEUANGAN

Sebagai negara kepulauan, PT PELNI (Persero) memiliki fungsi dan peran menghubungkan nusantara menyatukan Indonesia. Peran ini menjadi peluang bisnis, mengingat PELNI merupakan salah satu perusahaan pelayaran yang memiliki 46 kantor cabang dan 144 pelabuhan singgah dari Sabang sampai Merauke. Oleh karena itu, dalam mengembangkan bisnisnya, PELNI menentukan target pasar dan mempersiapkan armada sesuai dengan kebutuhan masyarakat.

Fokus pengembangan segmen pasar PELNI tahun 2012 adalah wilayah tengah dan wilayah Timur Indonesia serta pengembangan bisnis untuk angkutan muatan/ barang disamping fungsi pokoknya mengangkut penumpang. Meskipun belum menjadi perseroan terbuka, PELNI sudah menunjukkan kinerja yang baik dengan menekan kerugian semakin kecil dan peningkatan pendapatan sebesar Rp. 22,775 juta dibanding laba perusahaan tahun 2011. Nilai Ebitda perusahaan pun positif sebesar 342.488.

HASIL OPERASIONAL

Pendapatan Usaha

Pendapatan usaha PT PELNI (Persero) terdiri dari pendapatan usaha perkapalan, pendapatan usaha sampingan, pendapatan di luar usaha dan pendapatan perusahaan anak. Laba bersih perusahaan tahun 2012 sebesar Rp.24,086 juta atau 99.45% dari anggaran laba sebesar Rp.24,219 juta, dan bila dibandingkan dengan realisasi tahun 2011 laba sebesar Rp.1,311 juta mengalami peningkatan laba sebesar Rp.22,775 juta.

1. Pendapatan Usaha Perkapalan

Usaha perkapalan merupakan usaha pokok PT PELNI (Persero) dengan kontribusi pendapatan yang paling tinggi dibanding usaha lainnya. Penghasilan perkapalan tahun 2012 mencapai sebesar Rp.2,400,219 juta atau 100.85% dari anggaran sebesar Rp.2,379,904 juta, bila dibandingkan realisasi tahun 2011 sebesar Rp.2,199,286 juta mengalami peningkatan sebesar Rp.200,933 juta atau 9.14%.

Usaha Perkapalan Tahun 2012 memperoleh laba sebesar Rp.214,085 juta atau 74.12% dari anggaran laba sebesar Rp.288,830 juta, bila dibandingkan dengan realisasi Tahun 2011 laba sebesar Rp.126,909 juta mengalami

FINANCIAL REVIEW

PT PELNI has a role and function to connect the nation to unify the Indonesian Archipelago. This role has become a business opportunity, considering PELNI is one of the shipping companies which owns 46 branches and 144 transit ports from Sabang to Merauke. Therefore in developing its business, PELNI has determined the target market and has prepared its fleet according to the needs of the society.

The focus of the development of PELNI's market segment in 2012 is the Central and East territory of Indonesia, and the business development to become freight cargo/goods in addition to its main function in transporting passengers. Despite it has not become a publicly listed company, PELNI has already shown excellent performance in suppressing losses and improving its revenue by as much as Rp. 22.775 million compared to the company's profit in 2011. The company's Ebitda value is also positive amounting to 342.488.

OPERATIONAL RESULT

181

Business Revenue

PT PELNI's revenue consists of shipping revenue, side businesses revenue, external revenue and subsidiaries' revenue. The company's net profit in 2012 amounted to Rp.24,086 million or 99.45% of the budget profit of Rp.24,219 million, and if compared with the realization of profit in 2011 profit which amounted to Rp.1,311 million, there was an increase in profit as much as Rp.22,775 million.

1. Shipping Revenue

Shipping business is the main business of PT PELNI with the highest contribution of revenue compared to its other businesses. Shipping revenue in 2012 amounted to Rp.2,400,219 million or 100.85% of the budget of Rp.2,379,904 million, if compared to the realization in 2011 which amounted to Rp.2,199,286 million, there was an increase as much as Rp.200,933 million atau 9.14%.

Shipping Business in 2012 gained profit of Rp.214,085 million or 74.12% from the budget profit of Rp.288,830 million, if compared with the realization in 2011 with a profit of Rp.126,909 million, there was an increase

peningkatan laba sebesar Rp.87,176 juta. Kinerja usaha perkapalan PELNI tahun 2012 yaitu :

a. Kapal Penumpang

Kapal penumpang PELNI mencapai penghasilan sebesar Rp.2,366,787 juta atau 101.58% dari anggaran 2012 sebesar Rp.2,329,914 juta. Bila dibandingkan realisasi tahun 2011 sebesar Rp.2,192,878 juta mengalami peningkatan sebesar Rp.173,908 juta atau 7.93%.

Laba yang dihasilkan dari kapal penumpang sebesar Rp. 225,700 juta dari anggaran laba sebesar Rp. 284,792 juta, bila dibandingkan dengan realisasi Tahun 2011 laba sebesar Rp.126,089 juta mengalami peningkatan laba sebesar Rp. 99,610 juta atau 79.00%.

Pendapatan kapal penumpang berasal dari angkutan penumpang, muatan barang, muatan kendaraan dan muatan container.

- Jumlah angkutan penumpang yang dilayani dalam tahun 2012 sebanyak 5,129,556 penumpang atau 110.10% dari anggaran sebanyak 4,659,068 penumpang, bila dibandingkan dengan realisasi tahun 2011 sebanyak 4,517,141 penumpang terdapat peningkatan sebanyak 612,415 penumpang atau 13.56%.
- Muatan barang yang diangkut dalam tahun 2012 sebanyak 406,266 T/M3 atau 90.43% dari anggaran sebanyak 449,258 T/M3, bila dibandingkan dengan realisasi tahun 2011 sebanyak 403,968 T/M3 terdapat peningkatan sebanyak 2,297 T/M3 atau 0.57%
- Muatan kendaraan yang diangkut dalam tahun 2012 sebanyak 13,188 unit atau 100.38% dari target anggaran sebanyak 13,139 unit, bila dibandingkan dengan realisasi tahun 2011 sebanyak 12,190 unit terdapat peningkatan sebanyak 998 unit atau 8.19%.
- Muatan container yang diangkut dalam tahun 2012 sebanyak 11,388 Teus atau 111.57% dari target anggaran sebanyak 10,207 Teus bila dibandingkan dengan realisasi tahun 2011 sebanyak 10,665 Teus terdapat peningkatan sebanyak 998 unit atau 6.78%.

in profit of Rp.87,176 million. Shipping Business performance of PELNI in 2012 are :

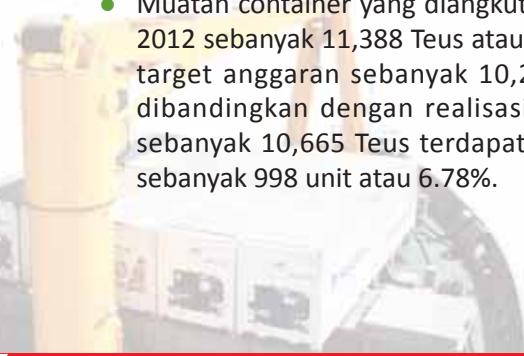
a. Passenger Ship

PELNI's passenger ships achieved a revenue of Rp.2,366,787 million or 101.58% of the budget in 2012 which amounted to Rp.2,329,914 million. If compared to the realization in 2011 which amounted to Rp.2,192,878 million, there was an increase as much as Rp.173,908 million or 7.93%.

Profit gained from passenger ships amounted to Rp. 225,700 million of the budget profit of Rp. 284,792 million, if compared with the realization of profit in 2011 which amounted to Rp.126,089 million, there was an increase in profit as much as Rp. 99,610 million or 79.00%.

Revenue of passenger ships consist of transporting passengers, goods, vehicles, and containers.

- The number of passengers transported in 2012 amounted to 5,129,556 passengers or 110.10% of the budget of 4,659,068 passengers, if compared with the realization in 2011 which amounted to 4,517,141 passengers, there was an increase of 612,415 passengers or 13.56%.
- Goods that were transported in 2012 amounted to 406,266 T/M3 or 90.43% of the budget of 449,258 T/M3, if compared with the realization in 2011 which amounted to 403,968 T/M3, there was an increase of 2,297 T/M3 or 0.57%.
- Vehicles that were transported in 2012 amounted to 13,188 units or 100.38% of the budget of 13,139 units, if compared with the realization in 2011 which amounted to 12,190 units, there was an increase as much as 998 units or 8.19%.
- Containers that were transported in 2012 amounted to 11,388 Teus or 111.57% of the budget of 10,207 Teus, if compared with the realization in 2011 which amounted to 10,665 Teus, there was an increase as much as 998 units or 6.78%.



- b. Kapal Barang

Jumlah armada kapal barang tahun 2012 sebanyak 4 (empat) unit, kapal type Caraka yaitu 1 (satu) unit kapal direncanakan akan dijual (KM. Caraka Jaya Niaga III-1) dan 3 (tiga) unit kapal dibareboat charterkan. Operasional kapal barang rugi sebesar Rp.5,877 juta dari anggaran laba sebesar Rp.947 juta, dan bila dibandingkan dengan realisasi tahun 2011 laba sebesar Rp. 819 juta mengalami penurunan sebesar Rp. 6,696 juta.
 - c. Kapal Perintis

Jumlah armada kapal Perintis yang dioperasikan Tahun 2012 sebanyak 3 Unit kapal Perintis yaitu KM. Sabuk Nusantara 30 dengan pelabuhan Homebase Tanjung Pinang, KM. Sabuk Nusantara 31 dengan pelabuhan homebase Ambon, KM. Sabuk Nusantara 32 dengan pelabuhan Homebase Sorong. Operasi kapal perintis masih mengalami kerugian sebesar Rp.5,738 juta 105.58% dari yang dianggarkan di RKAP 2012 rugi sebesar Rp. 5,434 juta.
- 2. Pendapatan Usaha Sampingan**
- Penghasilan usaha sampingan tahun 2012 sebesar Rp. 58,138 juta atau 85.63% dari anggaran sebesar Rp.67,893 juta, bila dibandingkan dengan realisasi tahun 2011 sebesar Rp. 38,166 juta mengalami peningkatan sebesar Rp. 19,972 juta atau 52.23%.
- Laba yang diperoleh PELNI dari usaha sampingan sebesar Rp. 24,695 juta atau 105.77% dari anggaran laba sebesar Rp.23,347 juta mengalami peningkatan laba sebesar Rp.1,949 juta atau 8.37% bila dibandingkan dengan realisasi tahun 2011. Pendapatan usaha sampingan PELNI berasal dari pendapatan usaha perbengkelan, hotel bahtera Cipayung, usaha Keagenan dan usaha perkantoran.
- 3. Pendapatan Perusahaan Anak**
- Selama tahun 2012 anak perusahaan memberikan kontribusi laba sebesar Rp.17,178 juta, yang terdiri dari :
- a. PT. Sarana Bandar Nasional (PT. SBN)

Pada tahun 2012 PT. SBN membukukan laba sebesar Rp. 16,699 juta atau 121.47% dari anggaran laba sebesar Rp. 13,747 juta dan bila dibandingkan dengan realisasi tahun 2011 laba sebesar Rp. 13,240 juta mengalami peningkatan laba sebesar Rp.3,459 juta atau 26.13%.
 - b. Cargo Ships

The number of cargo ships in 2012 amounted to 4 (four) units, 1 (one) unit of Caraka type ship which is planned to be sold (KM Caraka Jaya Niaga III-1) and 3 (three) units of ships which will be chartered. Operational of cargo ships suffered a loss of Rp.5,877 million of the budget profit of Rp.947 million, and if compared with the profit realization in 2011 which amounted to Rp. 819 million, there was a decline as much as Rp. 6,696 million.
 - c. Pioneer Ship

The number of Pioneer ships operating in 2012 amounted to 3 units of Pioneer ships which are KM. Sabuk Nusantara 30 with its homebase port at Tanjung Pinang, KM. Sabuk Nusantara 31 with its homebase port at Ambon, KM. Sabuk Nusantara 32 with its homebase port at Sorong. Operation of Pioneer ships still suffered from a loss as much as Rp.5,738 million or 105.58% for the RKAP budget or a loss as much as Rp. 5,434 million.
- 2. Side Business Revenue**
- Revenue from side businesses in 2012 amounted to Rp. 58,138 million or 85.63% of the budget of Rp. 67,893 million, if compared with the realization in 2011 which amounted to Rp. 38,166 million, there was an increase as much as Rp. 19,972 million or 52.23%.
- Profits gained by PELNI from its side businesses amounted to Rp. 24,695 million or 105.77% of the budget profit of Rp. 23,347 million, there was an increase in profit as much as Rp. 1,949 million or 8.37% if compared with the realization in 2011. PELNI's side businesses revenue comes from workshops, Hotel Bahtera Cipayung, agencies, and offices.
- 3. Subsidiary Companies Revenue**
- Throughout the year 2012 subsidiary companies contributed profit as much as Rp. 17,178 million which consists of:
- a. PT. Sarana Bandar Nasional (PT. SBN)

In 2012 PT SBN gained profit as much as Rp. 16,699 million or 121.47% from the budget profit of Rp. 13,747 million and if compared with the profit realization in 2011 which amounted to Rp. 13,240 million, there was an increase in profit as much as Rp. 3,459 million or 26.13%

b. PT. Pelita Indonesia Djaya Corporation (PT. PIDC)
 Pada tahun 2012 PT. PIDC membukukan laba sebesar Rp.2,431 juta atau 185.04% dari anggaran laba sebesar Rp. 1,314 juta dan bila dibandingkan dengan realisasi tahun 2011 laba sebesar Rp. 1,198 juta mengalami peningkatan laba sebesar Rp. 1,233 juta atau 102.90%.

c. PT. RS. PELNI
 Pada tahun 2012 PT. RS. PELNI membukukan rugi sebesar Rp. 1,951 juta dari yang semula dianggarkan laba sebesar Rp. 1,164 juta dan bila dibandingkan dengan realisasi tahun 2011 laba sebesar Rp. 444 juta mengalami penurunan sebesar Rp.2,396 juta.

4. Pendapatan di luar usaha

Pendapatan diluar usaha tahun 2012 sebesar Rp. 50,175 juta atau 68.64% dari anggaran sebesar Rp. 73,102 juta dan bila dibandingkan dengan realisasi tahun 2011 sebesar Rp. 115,980 juta mengalami penurunan sebesar Rp. 65,806 atau 56.74%. Hal tersebut disebabkan tidak tercapainya penjualan kapal (KM. Kerinci, KM. Caraka Jaya Niaga III-1 dan III-4) sebesar Rp. 44,500 juta.

Realisasi diluar usaha tahun 2012 mengalami rugi sebesar Rp. 31,931 juta dari yang semula dianggarkan rugi sebesar Rp. 81,071 juta dan bila dibandingkan dengan realisasi tahun 2011 laba sebesar Rp.15,073 juta mengalami penurunan sebesar Rp. 47,004 juta.

b. PT. Pelita Indonesia Djaya Corporation (PT. PIDC)
 In 2012 PT PIDC gained profit as much as Rp. 2,431 million or 185.04% of the budget profit of Rp. 1,314 million and if compared with the profit realization in 2011 which amounted to Rp. 1,198 million, there was an increase in profit as much as Rp. 1,233 million or 102.90%

c. PT. RS. Pelni
 In the year 2012 PT . RS. Pelni gained profit as much as Rp. 1,951 million from the initial profit of Rp. 1,164 million, and if compared with the profit realization in 2011 which amounted to Rp. 444 million, there was a decline of Rp. 2,396 million.

4. Revenue from external sources

Revenue from external sources in 2012 amounted to Rp. 50,175 million or 68.64% from the budget of Rp. 73,102 million and if compared with the realization in 2011 which amounted to Rp. 115,980 million, there was a decline as much as Rp. 65,806 or 56.74%. This is caused by the failure in selling ships (KM Kerinci, KM Caraka Jaya Niaga III-1 and III-4) which amounted to Rp. 44,500 million.

Realization of the external revenue in 2012 suffered a loss as much as Rp. 31,931 million from the initial budget, a loss of Rp. 81,071 million, and if compared with the profit realization of 2011 which amounted to Rp. 15,073, there was a decline of Rp. 47,004 million.

BEBAN USAHA

Beban usaha adalah biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan secara berkala. Beban usaha PT PELNI (Persero) terdiri dari beban usaha langsung dan beban usaha tidak langsung. Beban usaha per 31 Desember 2012 sebesar Rp.2,627,541 juta meningkat sebesar Rp.162,891 juta apabila dibandingkan dengan pendapatan usaha per 31 Desember 2011 sebesar Rp.2,464,650 juta.

BEBAN USAHA LANGSUNG

Beban usaha langsung merupakan beban usaha yang harus dikeluarkan oleh perusahaan yang berhubungan langsung dengan kapal. Beban usaha langsung pada tahun 2012 mengalami peningkatan 6,24% dibandingkan tahun 2011. Beban usaha langsung meliputi:

OPERATING EXPENSES

Operating Expenses are costs incurred by the company on a regular basis. PT PELNI's operating expenses consist of direct and indirect operating expenses. Operating expenses per 31st of December 2012 amounted to Rp. 2,627,541 million, an increase of Rp. 162,891 million, if compared with the operating expenses per 31st of December 2012 which amounted to Rp. 2,464,650 million.

DIRECT OPERATING EXPENSES

Direct operating expenses are operating expenses incurred by the company which are directly related to ships. Direct operating expenses in 2012 increased by 6.24% compared to the year 2011. Direct operating expenses cover:

Beban Usaha Langsung | Direct Operating Expenses

No	Beban Usaha	2012	2011	%	Operating Expenses
1	Beban Bunker dan pelumas	Rp 1.116.502.946.631	Rp 1.088.588.999.173	2,56%	Bunker and Lubricants Expenses
2	Beban Gaji, premi dan tunjangan ABK	Rp 257.502.567.460	Rp 218.023.541.670	18,11%	Salaries, Premiums, and Allowances of Crew Members Expenses
3	Beban Pemeliharaan, perlengkapan kapal	Rp 255.835.753.139	Rp 232.425.395.666	10,07%	Ship's Maintenance, and Supplies Expenses
4	Beban Penyusutan	Rp 227.933.975.600	Rp 228.309.083.914	0,16%	Depreciation Expenses
5	Beban Perbekalan penumpang	Rp 167.178.817.703	Rp 145.112.005.629	15,21%	Passenger's supplies Expenses
6	Beban Pelayanan Kesehatan	Rp 107.552.776.883	Rp 133.680.070.128	-19,54%	Healthcare Services Expenses
7	Beban Muatan	Rp 53.898.139.710	Rp 51.415.504.794	4,83%	Load Expenses
8	Beban Kepelabuhan	Rp 42.968.599.967	Rp 37.640.857.564	14,15%	Port Expenses
9	Beban Pelayanan Penumpang	Rp 40.708.596.356	Rp 30.950.025.218	31,53%	Passenger Services Expenses
10	Beban Galangan Kapal	Rp 30.888.771.644	Rp 8.301.980.430	272,07%	Shipyard Expenses
11	Beban Asuransi Kapal	Rp 39.824.520.911	Rp 28.012.521.132	42,17%	Ship's Insurance Expenses
12	Beban Komisi penjualan	Rp 39.238.532.469	Rp 36.036.447.769	8,89%	Sales Commission Expenses
13	Beban Pelayanan Wisma	Rp 4.836.752.841	Rp 4.430.906.475	9,16%	Pension Services Expenses
14	Beban Keagenan	Rp 408.999.591	Rp 508.985.869	-19,64%	Agency Expenses
15	Lainnya	Rp 5.492.334.398	Rp 6.825.654.899	-19,53%	Miscellaneous
Total		Rp 2.390.772.085.303	Rp 2.250.261.980.330	6,24%	

BEBAN USAHA TIDAK LANGSUNG**INDIRECT OPERATING EXPENSES**

185

Beban secara tidak langsung merupakan beban yang tidak langsung berhubungan dengan kapal yang harus perusahaan keluarkan. Beban tidak langsung mengalami kenaikan 10,44% dari tahun 2011. Beban tidak langsung terdiri dari :

Indirect operating expenses are operating expenses incurred by the company which is indirectly related to ships. Indirect expenses increased by as much as 10,44% from the year 2011. Indirect expenses consist of:

Beban Usaha tidak Langsung | Indirect Operating Expenses

No	Beban Usaha	2012	2011	%	Operating Expenses
1	Beban Gaji Pegawai	Rp 151.447.629.124	Rp 132.975.473.592	13,89%	Employee's Salaries Expenses
2	Beban Pemeliharaan	Rp 17.192.738.185	Rp 25.228.990.955	-31,85%	Maintenance Expenses
3	Beban Penyusutan	Rp 12.547.376.208	Rp 10.809.089.098	16,08%	Depreciation Expenses
4	Beban Penyisihan Piutang	Rp 9.639.423.938	Rp 7.495.608.702	28,60%	Account Receivable Allocation Expenses
5	Beban Administasi kantor	Rp 8.629.997.862	Rp 5.522.720.762	56,26%	Office Administration Expenses
6	Beban air dan listrik	Rp 6.044.291.635	Rp 7.202.326.029	-16,08%	Water and Electricity Expenses
7	Beban Perjalanan dinas	Rp 6.017.984.510	Rp 5.182.195.257	16,13%	Business Trips Expenses
8	Beban Penelitian dan Pengembangan	Rp 3.889.833.235	Rp 7.108.730.150	-45,28%	Research and Development Expenses
9	Beban Pendidikan dan pelatihan	Rp 3.552.293.334	Rp 4.091.222.404	-13,17%	Education and Training Expenses
10	Beban Pemasaran	Rp 3.349.433.814	Rp 1.201.374.622	178,80%	Marketing Expenses
11	Beban Profesional & Managemen	Rp 3.150.177.002	Rp 2.809.039.806	12,14%	Professional & Management Expenses
	Beban Komunikasi	Rp 2.553.569.637	Rp 2.181.811.601	17,04%	Communication Expenses
12	Beban Pajak & retribusi	Rp 2.265.798.502	Rp 1.445.340.258	56,77%	Taxation & Retribution Expenses
13	Beban Jamuan & sumbangan	Rp 1.477.986.270	Rp 761.372.924	94,12%	Entertainment & Donation Expenses
14	Beban Asuransi	Rp 401.452.340	Rp 293.020.202	37,01%	Insurance Expenses
15	Lainnya	Rp 4.609.148.857	Rp 79.666.969	5685,52%	Miscellaneous
Total		Rp 236.769.134.453	Rp 214.387.983.331	10,44%	

LABA USAHA

Laba usaha yang diperoleh PT PELNI (Persero) tahun 2012 sebesar Rp. 94.690.417.567 mengalami peningkatan 579,99 % dibanding tahun 2011.

LABA SEBELUM PAJAK

Laba sebelum pajak merupakan laba perusahaan sebelum perusahaan membayar pajak. Laba sebelum pajak tercatat sebesar Rp 62.759.869.875 di tahun 2012 sebelumnya sebesar Rp 31.399.463.147.

LABA BERSIH

Laba bersih perusahaan pada tahun 2012 tercatat sebesar Rp 24.197.817.133 sebelumnya pada tahun 2011 sebesar Rp 1.394.810.405.

BUSINESS PROFIT

Profits gained by PT PELNI in 2012 amounted to Rp. 94.690.417.567 which was an increase of 579.99% compared to the year 2011.

PROFIT BEFORE TAX

Profit before tax is the company's profit before paying taxes. Profit before tax in 2012 amounted to Rp 62.759.869.875, where previously amounted to Rp 31.399.463.147.

NET PROFIT

The company's net profit in 2012 amounted to Rp 24.197.817.133 where previously in the year 2011 amounted to Rp 1.394.810.405.

**Laporan Laba Rugi Komprehensif Konsolidasi PT PELNI (Persero) dan Entitas Anak
Untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2012 dan 2011**
Consolidated Comprehensive Profit and Loss Report PT PELNI and Subsidiary Entity
For year ended on the 31st of December 2012 and 2011

	2012	2011	
Pendapatan Usaha	Rp 2.738.566.778.923	Rp 2.498.096.955.720	Revenue
Reduksi Pendapatan Usaha	Rp (16.335.141.600)	Rp (17.120.961.246)	Revenue Reduction
Pendapatan Usaha- bersih	Rp 2.722.231.637.323	Rp 2.480.975.994.474	Revenue - Net
Beban Usaha Langsung	Rp 2.390.772.085.303	Rp 2.250.261.980.330	Direct Operating Expenses
Laba (rugi) kotor	Rp 331.459.552.020	Rp 230.714.014.144	Gross Profit (loss)
Beban Usaha Langsung	Rp 236.769.134.453	Rp 214.387.983.330	Direct Operating Expenses
Laba (rugi) usaha	Rp 94.690.417.567	Rp 16.326.030.814	Profit (Loss)
Pendapatan (beban) di luar usaha	Rp (31.930.547.692)	Rp 15.073.432.334	External Revenue (Expenses)
Laba (rugi) sebelum pajak penghasilan	Rp 62.759.869.875	Rp 31.399.463.148	Profit before income tax (Loss)
Manfaat (beban) pajak penghasilan			Benefit (expenses) income tax
Final	Rp (29.123.356.534)	Rp (27.668.660.512)	Final
Kini	Rp (11.286.700.167)	Rp (4.047.872.000)	At Present
Tangguhan	Rp 1.848.003.959	Rp 1.731.879.769	Deferred
	Rp (38.562.052.742)	Rp (29.984.652.743)	
Laba (rugi) sebelum kepentingan nonpengendali	Rp 24.197.817.133	Rp 1.394.810.405	Profit before non-controlling interest (Loss)
Pemilik Entitas Induk	Rp 24.086.056.094	Rp 1.311.129.880	Owner of Holding Entity
Bagian laba kepentingan nonpengendali	Rp 111.761.039	Rp 83.680.525	Non-controlling interest share of profit
Laba (rugi) bersih setelah pajak	Rp 24.197.817.133	Rp 1.394.810.405	Net Profit After Tax (Loss)

POSISI KEUANGAN

ASET

Jumlah aset perusahaan tercatat sebesar Rp 5.751.584.754.970 mengalami penurunan sebesar 0,49% dari tahun sebelumnya 2011 sebesar 5.779.932.792.748.

Aset Lancar

Aset lancar mengalami kenaikan sebesar 10.91% dari tahun sebelumnya sebesar Rp. 1.402.602.678.010 menjadi Rp 1.555.766.733.868 pada tahun 2012. Kenaikan ini disebabkan oleh:

- Kenaikan pada piutang usaha sebesar 9.99% dari tahun 2011 sebesar Rp. 126.128.202.545 menjadi Rp 138.732.169.973 di tahun 2012. Hal ini dikarenakan perusahaan mengalami penyisihan kerugian penurunan nilai masing-masing pada tanggal 31 Desember 2012 dan 2011.
- Kenaikan pada persediaan sebesar 40.2% dari tahun 2011 sebesar Rp 304.571.391.527 menjadi Rp. 427.117.692.895.
- Biaya di bayar di muka mengalami kenaikan sebesar 12.42% dari tahun 2011 Rp. 26.659.291.383 menjadi Rp 29.972.869.705.
- Kenaikan aset tersedia di jual sebesar 97% tahun 2012 sebesar Rp. 19.146.548.605 dari tahun 2011 sebesar Rp. 1.789.158.000.
- Pendapatan masih harus diterima mengalami kenaikan sebesar 51,05 % dari tahun 2011 Rp. 133.540.861.408 menjadi Rp. 201.719.789.983.

Aset Tidak Lancar

Aset tidak lancar mengalami penurunan sebesar 4,15% dari tahun 2011 sebesar Rp. 4.377.330.114.738 menjadi Rp. 4.195.818.021.102 pada tahun 2012. Penurunan aset tidak lancar disebabkan adanya penurunan property investasi sebesar 5,6% dari tahun 2011. Penurunan aset tetap sebesar 5,3% dari tahun 2011. Penurunan aset tidak berwujud sebesar 23,76% dari tahun 2011 serta penurunan aset lain-lain sebesar 8,81 % dari tahun 2011.

Lialibilitas

Lialibilitas jangka pendek perusahaan mengalami penurunan 14.9% menjadi Rp. 583.702.748.564 dari sebelumnya Rp.

FINANCIAL POSITION

ASSETS

The company's assets amounted to Rp 5.751.584.754.970 which is a decline of 0.49% from the previous year of 2011 where it was amounted to sebesar 5.779.932.792.748.

Current Assets

Current assets increased by 10.91% from the previous year from Rp. 1.402.602.678.010 to Rp 1.555.766.733.868 in 2012. The increase was due to:

- The increase in account receivable was 9.99%, from Rp. 126.128.202.545 in 2011 to Rp. 138.732.169.973 in 2012. This is because the company suffered impairment loss respectively on 31st of December 2012 and 2011.
- Increase in inventories was 40.2%, from Rp 304.571.391.527 in 2011 to Rp. 427.117.692.895.
- Prepaid costs increased by 12.42% from Rp. 26.659.291.383 in 2011 to Rp. 29.972.869.705.
- The increase in assets which are available for sale was 97% in 2012, from Rp. 19.146.548.605 in 2011 to Rp. 1.789.158.000.
- Accrued income increased by 51.05% from Rp. 133.540.861.408 in 2011 to Rp. 201.719.789.983.

Non Current Assets

Non current assets declined by 4.15%, from Rp. 4.377.330.114.738 in 2011 to Rp. 4.195.818.021.102 in 2012. The decline in non current assets is caused by the decline in property investment as much as 5.6% from the year 2011. The decline in fixed assets amounted to 5.3% from the year 2011. The decline in intangible assets amounted to 23.76% from the year 2011, and the decline in other assets as much as 8.81% from the year 2011.

Liability

The company's short term liabilities declined by 14.9%, to Rp. 583.702.748.564 from Rp. 686.241.094.130 in the year

686.241.094.130 tahun 2011. Penurunan liabilitas jangka pendek dikarenakan pada tahun 2012 terjadi penurunan utang usaha, pinjaman jangka pendek, pinjaman jangka panjang jatuh tempo dalam satu tahun, uang muka diterima, pendapatan diterima dimuka dan utang lain – lain dibandingkan tahun 2011.

Sementara itu, liabilitas jangka panjang mengalami kenaikan sebesar 2,9% dari tahun 2011 sebesar Rp. 406.555.032.796 menjadi Rp 443.099.901.192 pada tahun 2012. Kenaikan tersebut dikarenakan ada peningkatan liabilitas imbalan kerja dan peningkatan pinjaman jangka panjang jatuh tempo lebih dari satu tahun dibandingkan tahun 2011.

Ekuitas

Ekuitas mengalami kenaikan sebesar 0,49% dari tahun 2011 Rp. 4.687.136.665.822 menjadi Rp 4.724.782 pada tahun 2012. Ekuitas mengalami kenaikan karena akumulasi rugi mengalami penurunan sejalan dengan tahun 2012, perusahaan memperoleh laba Rp. 24.086.056.094.

2011. The decline in the short term liabilities is due to the decline in account payable, short term loans, long term loans due within one year, advance payment received, payments received in advance, and other debts in the year 2012 compared to the year 2011.

Meanwhile, long term liabilities increased by as much as 2.9% from Rp. 406.555.032.796 in the year 2011 to Rp 443.099.901.192 in the year 2012. The increase is due to the increase in work compensation liability and increase in long term loans due over one year compared to the year 2011.

Equity

Equity increased by as much as 0.49% from Rp. 4.687.136.665.822 in the year 2011 to Rp 4.724.782.000.000 in the year 2012. Equity increased due to accumulated loss had experienced loss in the year 2012, the company gained profit as much as Rp. 24.086.056.094.

Laporan Posisi Keuangan Konsolidasi PT PELNI (Persero) & Entitas Anak Consolidated Statementson Financial Position PT PELNI & Subsidiary Entity

ASET ASSETS			
ASET LANCAR	2012	2011	CURRENT ASSETS
Kas dan setara Kas	Rp 528.974.889.897	Rp 543.736.675.245	Cash and cash equivalents
Penempatan Jangka Pendek	Rp 73.200.000	Rp 73.200.000	Short-term investments
Piutang Usaha	Rp 138.732.169.973	Rp 126.128.202.545	Accounts receivable
Piutang lain-lain	Rp 61.929.541.414	Rp 74.987.905.672	Other receivables
Persediaan	Rp 427.117.692.895	Rp 304.571.391.527	Inventories
Biaya dibayar di muka	Rp 29.972.869.705	Rp 26.659.291.383	Prepaid expenses
Uang muka	Rp 30.439.464.358	Rp 70.827.443.989	Cash advance
Pendapatan masih harus diterima	Rp 201.719.789.983	Rp 133.540.861.408	Accrued income
Pajak dibayar di muka	Rp 117.660.567.038	Rp 120.228.746.899	Prepaid tax
Aset tetap tersedia dijual	Rp 19.146.548.605	Rp 1.789.158.000	Assets available for sale
Aset lancar lainnya	Rp -	Rp 59.801.342	Other current assets
Jumlah Aset Lancar	Rp 1.555.766.733.868	Rp 1.402.602.678.010	Amount of current assets
ASET TIDAK LANCAR	2012	2011	NON CURRENT ASSETS
Properti Investasi	Rp 18.933.956.164	Rp 20.063.480.073	Property Investments
Aset Tetap	Rp 3.923.259.262.088	Rp 4.145.629.561.966	Fixed Assets
Biaya ditangguhkan	Rp 146.540.098.239	Rp 96.786.401.076	Deferred Charges
Aset Tidak Berwujud	Rp 5.471.727.087	Rp 7.176.928.842	Intangibles Assets
Aset lain-lain	Rp 81.856.160.350	Rp 89.764.929.566	Other Assets
Aset Pajak Tangguhan	Rp 19.756.817.174	Rp 17.908.813.215	Deferred Tax Assets
Jumlah Aset Tidak Lancar	Rp 4.195.818.021.102	Rp 4.377.330.114.738	Amount of non current assets
JUMLAH ASET	Rp 5.751.584.754.970	Rp 5.779.932.792.748	AMOUNT OF ASSETS

Liabilitas dan Ekuitas Liabilities and Equities					
LIABILITAS JANGKA PENDEK		2012		2011	
		Rp		Rp	
Utang Usaha	Rp	189.545.298.627		Rp	234.006.315.583
Biaya yang masih harus dibayar	Rp	59.953.094.406		Rp	43.131.242.485
Pinjaman Jangka Pendek	Rp	99.211.624.889		Rp	142.097.210.349
Pinjaman Jangka Panjang	Rp	107.840.864.781		Rp	113.283.947.579
Uang muka diterima	Rp	9.698.816.465		Rp	18.090.415.251
Pendapatan diterima di muka	Rp	11.277.143.173		Rp	14.186.994.271
Utang Pajak	Rp	16.726.927.358		Rp	11.586.293.106
Utang lain-lain	Rp	89.448.978.865		Rp	109.858.675.506
Jumlah Liabilitas Jangka Pendek	Rp	583.702.748.564		Rp	686.241.094.130
				Amount of short term liabilities	
LIABILITAS JANGKA PANJANG					
Liabilitas imbalan kerja	Rp	9.157.394.479		Rp	8.796.640.914
Pinjaman Jangka Panjang	Rp	433.942.506.713		Rp	397.758.391.882
Jumlah Liabilitas Jangka Panjang	Rp	443.099.901.192		Rp	406.555.032.796
JUMLAH LIABILITAS	Rp	1.026.802.649.756		Rp	1.092.796.126.926
				AMOUNT OF LIABILITIES	
Ekuitas Equities					
EKUITAS		2012		2011	
		Rp		Rp	
Modal Saham	Rp	6.565.092.000.000		Rp	359.000.000.000
Cadangan Umum	Rp	55.530.479.000		Rp	55.531.919.394
Penyertaan Modal Pemerintah	Rp	143.585.642		Rp	3.194.907.580.537
Bantuan Pemerintah	Rp	-		Rp	2.997.874.185.089
Akumulasi Rugi	Rp	(1.896.464.093.443)		Rp	(1.920.550.149.537)
JUMLAH EKUITAS	Rp	4.724.301.971.199		Rp	4.686.763.535.483
KEPENTINGAN NONPENGENDALI	Rp	480.134.015		Rp	373.130.339
JUMLAH EKUITAS	Rp	4.724.782.105.214		Rp	4.687.136.665.822
JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS	Rp	5.751.584.754.970		Rp	5.779.932.792.748
				AMOUNT OF LIABILITIES AND EQUITIES	

PERUSAHAAN PERSEROAN (PERSERO) PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA DAN ENTITAS ANAK
LAPORAN PERUBAHAN EKUITAS KONSOLIDASIAN
UNTUK TAHUN YANG BERAKHIR PADA TANGGAL 31 DESEMBER 2012 DAN 2011
(Disajikan dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)

PT PELNI LIMITED LIABILITY COMPANY AND SUBSIDIARY ENTITY
CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY
FOR YEAR ENDED ON 31ST OF DECEMBER 2012 AND 2011
(Expressed in Rupiah, unless stated otherwise)

	Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh Capital issued and fully paid	Penyertaan modal Pemerintah Government capital participation	BYPDS	Cadangan Umum General reserves	Ekuitas Lainnya Other Equity	Akumulasi Rugi Accumulated Losses	Jumlah Ekuitas sebelum Nonpengendali Amount of Equity before non-controlling interest	Kepentingan Nonpengendali Non-controlling interest	Jumlah Ekuitas Amount of Equity
Saldo per 1 Januari 2011 Balance per 1st of January 2011	359.000.000.000	3.194.907.580.537	2.997.874.185.089	55.531.919.394		(1.921.861.279.417)	4.685.452.405.603	328.198.876	4.685.780.604.479
Laba (rugi) tahun berjalan Profit (loss) for the year	-	-	-	-	-	1.311.129.880	1.311.129.880	-	1.311.129.880
Pembagian laba tahun 2011 Profit distribution in 2011	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kepentingan nonpengendali Non-controlling interest	-	-	-	-	-	-	-	83.680.525	83.680.525
Penyesuaian Adjustment	-	-	-	-	-	-	-	38.749.062	38.749.062
Saldo per 31 Desember 2011 Balance per 31st of December 2011	359.000.000.000	3.194.907.580.537	2.997.874.185.089	55.531.919.394		(1.920.550.149.537)	4.686.763.535.483	373.130.339	4.687.136.665.822
Laba (rugi) tahun berjalan Profit (loss) for the year	-	-	-	-	-	24.086.056.094	24.086.056.094	-	24.086.056.094
Pembagian laba tahun 2012 Profit distribution in 2012	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kepentingan nonpengendali Non-controlling interest	-	-	-	-	-	-	-	111.761.039	111.761.039
Penyertaan Modal Pemerintah Government Capital Participation									
PP No 63 Tahun 2012 Government Regulation No. 63 Year 2012	2.997.874.185.089		- (2.997.874.185.089)						
Penyertaan Modal Pemerintah Government Capital Participation									
PP No. 44 tahun 2000 Government Regulation No. 44 Year 2000	2.945.710.383.737	(2.945.710.383.737)							
Penyertaan Modal Pemerintah Government Capital Participation									
PP RI No. 12 Tahun 2002 Government Regulation No. 12 Year 2002	249.053.611.158	(249.053.611.158)							
Penyesuaian Adjustment	13.453.820.016			(1.440.394)			13.452.379.622	(4.757.363)	13.447.622.259
Saldo per 31 Desember 2012 Balance per 31st of December 2012	6.565.092.000.000	143.585.642		55.530.479.000		(1.896.464.093.443)	4.724.301.971.199	480.134.015	4.724.782.105.214

Catatan atas laporan keuangan konsolidasian merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasian
Notes to the consolidated financial statements are an integral part of these consolidated financial statements

PENGUNGKAPAN LAIN

Transaksi dan Saldo dalam Mata Uang Asing

Pembukuan entitas diselenggarakan dalam mata uang Rupiah. Transaksi dalam mata uang asing dibukukan dengan menggunakan kurs tetap yang ditetapkan pada awal bulan transaksi berdasarkan kurs tengah Bank Indonesia pada akhir bulan sebelumnya.

Pos aset dan liabilitas moneter dalam mata uang asing dilaporkan ke dalam mata uang Rupiah dengan menggunakan kurs tengah Bank Indonesia pada tanggal laporan posisi keuangan.

OTHER DISCLOSURES

Transaction and Balances in Foreign Currency

Bookkeeping of entities is organized in Rupiah. Transaction in foreign currency are reported using the fixed exchange rate set at the beginning of the month of transaction based on the middle rate exchange rate set by Bank Indonesia at the end of the previous month.

Assets post and monetary liabilities in foreign exchange is reported in Rupiah using the middle rate set by Bank Indonesia on the date of the statement of the financial position.

	2012	2011
1 AUD	Rp 10.025	Rp 9.023
1 EURO	Rp 12.810	Rp 11.739
100 JPY	Rp 11.197	Rp 11.680
1 SGD	Rp 7.872	Rp 6.974
1 USD	Rp 9.670	Rp 9.068

Penerapan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan Revisi

Efektif tanggal 1 Januari 2010, Entitas menerapkan secara prospektif PSAK revisi berikut :

- PSAK 50 (Revisi 2006), "Instrumen Keuangan : Penyajian dan Pengungkapan", yang berisi persyaratan pengungkapan instrumen keuangan dan kriteria informasi yang harus diungkapkan. Persyaratan pengungkapan diterapkan berdasarkan klarifikasi instrumen keuangan, dari perspektif penerbit, yakni aset keuangan, liabilitas keuangan dan instrumen ekuitas, pengklarifikasi bungan, dividen, keuntungan dan kerugian terkait dan situasi tertentu di mana saling hapus aset dan liabilitas keuangan diizinkan.

PSAK ini juga wajibkan pengungkapan atas, antara lain informasi mengenai faktor yang mempengaruhi pemilihan kebijakan akuntansi atas instrumen keuangan. Standar ini menggantikan PSAK 50 "Akuntansi Investasi Efek Tertentu".

- PSAK 55 (Revisi 2006), " Instrumen Keuangan : Pengakuan dan Pengukuran", yang menetapkan dasar-dasar pengakuan dan pengukuran aset keuangan,

Implementation of Financial Accounting Standard Statement Revision

Effective on the 1st of January 2010, entity implement revision of PSAK prospectively as follows:

- PSAK 50 (2006 Revision), "Financial Instrument: Presentation and Disclosure" which contains the requirements for disclosure of financial instruments and criteria of information that should be disclosed. Disclosure requirement implemented based on financial instrument clarification, from the publisher's perspective, financial assets, financial liabilities and equity instruments, reclassification of interest, dividends, profit and loss related and certain situations where offsetting financial assets and liabilities are allowed.

This PSAK also requires disclosure of information about factors that influence the selection of accounting policy on financial instruments. This standard replaces the PSAK 50 "Certain Effect on Investment Accounting"

- PSAK 55 (2006 Revision), "Financial Instruments: Recognition and Measurement", which establishes the principles for recognizing and measuring financial

liabilitas keuangan dan kontrak-kontrak pembelian atau penjualan instrumen non-keuangan. PSAK ini menjelaskan diantaranya definisi derivatif, kategori instrumen keuangan, pengakuan dan pengukuran akuntansi lindung nilai dan penentuan kriteria lindung nilai.

Standar ini menggunakan PSAK 55 (Revisi 1999) "Akuntansi Instrument Derivatif dan Lindung nilai". Dalam penerapan standar baru di atas, Entitas telah mengidentifikasi sejumlah penyesuaian transisi sesuai dengan Buletin Teknis No. 4 mengenai Ketentuan Transisi Penerapan Awal PSAK 50 (Revisi 2006) dan PSAK 55 (Revisi 2006) yang diterbitkan oleh Ikatan Akuntan Indonesia.

3. Reklasifikasi Akun

assets, financial liabilities and contracts of purchase or sale of non financial instruments. This PSAK describes definition of derivative, financial instrument category, recognition and measurement of hedge accounting and determination of hedging criteria.

This standard uses PSAK 55 (1999 Revision)"Accounting for Derivative Instruments and Hedging". In the implementation of the new standard above, the entity has identified a number of transitional adjustment in accordance with Technical Bulletin No. 4 about the Early Implementation of the Transitional Provisions of PSAK 50 (2006 Revision) and PSAK 55 (2006 Revision) published by the Indonesian Institute of Accountants.

3. Reclassification of Accounts

	Sebelum Reklasifikasi Before Reclassification	Reklasifikasi Reclassification	Setelah Reklasifikasi After Reclassification	
Aset				Assets
Piutang Usaha	128.041.063.700	1.912.861.155	126.128.202.545	Accounts receivable
Piutang Lain-lain	73.364.981.767	1.622.923.905	74.987.905.672	Other receivables
Aset tetap tersedia dijual	-	1.789.158.000	1.789.158.000	Assets available for sale
Properti investasi	-	20.063.480.073	20.063.480.073	Property Investments
Aset tetap	4.163.558.855.305	17.929.293.339	4.145.629.561.966	Fixed assets
Aset lain-lain	100.499.977.459	10.735.047.893	89.764.929.566	Other assets
Aset tidak berwujud	-	7.176.928.842	7.176.928.842	Intangible assets
Biaya ditangguhkan	96.861.689.508	75.288.433	96.786.401.075	Deferred charges
Jumlah	4.562.326.567.739		4.562.326.567.739	Amount



Perusahaan Perseroan (Persero) PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA

KANTOR PUSAT : JL. GAJAH MADA NO. 14 JAKARTA KODE POS 10130
HOME PAGE : <http://www.pelni.co.id>
ANGGOTA INSA NO : 031/INSA/VIII/1990

TELP : (62-021) 6334342 (HUNTING)
FAX : (62-021) 63854130 (HUNTING)
CALL CENTER : (62-021) 79180606

SURAT PERNYATAAN DIREKSI TENTANG TANGGUNG JAWAB ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASIAN UNTUK TAHUN YANG BERAKHIR TANGGAL 31 DESEMBER 2012 PT PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PERSERO) DAN ENTITAS ANAK

Kami yang bertandatangan di bawah ini :

- | | |
|----------------------------|--|
| 1. Nama | : Jussabella Sahea |
| Alamat Kantor | : JL. Gajah Mada No 14 Jakarta 10130 |
| Alamat Domisili sesuai KTP | : Perumahan Legenda Wisata
Zona Marcopolo Blok A3/23 Cibubur, Jakarta Timur |
| Nomor Telepon Kantor | : 021-6335739 |
| Jabatan | : Direktur Utama |
| 2. Nama | : Wibisono |
| Alamat Kantor | : JL. Gajah Mada No 14 Jakarta 10130 |
| Alamat Domisili sesuai KTP | : JL. Pondok Kelapa 12 Kav. DKI
Kalimalang Blok G3 No.2 Jakarta Timur (13450) |
| Nomor Telepon Kantor | : 021-6387735 |
| Jabatan | : Direktur Keuangan |

Menyatakan bahwa :

1. Kami bertanggung jawab atas penyusunan dan penyajian laporan keuangan konsolidasian PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) dan Entitas Anak untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2012;
2. Laporan keuangan konsolidasian Perseroan telah disusun dan disajikan sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia;
3. Semua informasi dalam laporan keuangan konsolidasian Perseroan telah dimuat secara lengkap dan benar;
4. Laporan keuangan konsolidasian Perseroan tidak mengandung informasi atau fakta material yang tidak benar, dan tidak menghilangkan informasi atau fakta material;
5. Kami bertanggung jawab atas sistem pengendalian intern dalam Perseroan.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya.

Jakarta, 15 Maret 2013



Jussabella Sahea
Direktur Utama

Wibisono
Direktur Keuangan



**HENDRAWINATA
EDDY & SIDDHARTA**
Registered Public Accountants

No.: 038/02/ISS/1/13

Laporan Auditor Independen

Dewan Direksi dan Komisaris
PT PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PERSERO)

Kami telah mengaudit laporan posisi keuangan konsolidasian PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) ("Perseroan") dan entitas anak tanggal 31 Desember 2012 serta laporan laba rugi komprehensif konsolidasian, laporan perubahan ekuitas konsolidasian dan laporan arus kas konsolidasian untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut. Kami juga melakukan pengujian atas kepatuhan Perseroan terhadap peraturan perundang-undangan dan pengendalian intern. Laporan keuangan konsolidasian, kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan dan pengendalian intern adalah tanggung jawab manajemen Perseroan. Tanggung jawab kami terletak pada pernyataan pendapat atas laporan keuangan, kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan dan pengendalian intern berdasarkan audit kami. Kami tidak mengaudit laporan keuangan entitas anak PT Sarana Bandar Nasional dan PT Pelita Djaya Corporation yang laporan keuangannya mencerminkan jumlah aset masing-masing sebesar 1,89% dan 0,28% dari jumlah aset konsolidasian pada tanggal tersebut, dan laba rugi komprehensif entitas anak masing-masing sebesar 69,33% dan 10,09% dari jumlah laba rugi komprehensif konsolidasian untuk tahun yang berakhir tanggal tersebut. Laporan keuangan tersebut diaudit oleh auditor-auditor independen lain dengan pendapat wajar tanpa pengecualian, yang laporannya telah diserahkan kepada kami, dan pendapat kami, sepanjang berkaitan dengan jumlah-jumlah untuk entitas anak dan pengendalian entitas tersebut, semata-mata hanya didasarkan atas laporan auditor independen lain tersebut. Laporan keuangan konsolidasian Perseroan untuk tahun yang berakhir tanggal 31 Desember 2011 telah diaudit oleh auditor independen lain yang laporannya bertanggal 16 April 2012 menyatakan wajar tanpa pengecualian.

Kami melaksanakan audit berdasarkan standar auditing yang ditetapkan Institut Akuntan Publik Indonesia dan Standar Pemeriksaan Keuangan Negara yang diterbitkan oleh Badan Pemeriksa Keuangan. Standar tersebut mengharuskan kami merencanakan dan melaksanakan audit agar memperoleh keyakinan memadai bahwa laporan keuangan bebas dari salah saji material. Suatu audit meliputi pemeriksaan, atas dasar pengujian, bukti-bukti yang mendukung jumlah-jumlah dan pengungkapan dalam laporan keuangan. Audit juga meliputi penilaian atas prinsip akuntansi yang digunakan dan estimasi signifikan yang dibuat oleh manajemen, serta penilaian terhadap penyajian laporan keuangan secara keseluruhan. Selain itu audit mencakup pengujian atas kepatuhan Perseroan terhadap kontrak, persyaratan bantuan dan pasal-pasal tertentu peraturan perundang-undangan serta kepatuhan terhadap pengendalian intern. Kami yakin bahwa audit kami memberikan dasar memadai untuk menyatakan pendapat.

Menurut pendapat kami, laporan keuangan konsolidasian yang kami sebut di atas menyajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, posisi keuangan konsolidasian PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) dan entitas anak tanggal 31 Desember 2012, hasil usaha serta arus kas konsolidasian untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut sesuai dengan Standar Akuntansi Keuangan di Indonesia.

License: 1095/KM.1/2011
Anjelito Sentral 3rd floor
Jl. H.R. Rasuna Said Blok A-2 Kav. 5
Jakarta 12950, Indonesia
Tel.: (62-21) 5290 0918
Fax: (62-21) 5290 0917
e-mail: hes-kuningan@kreston-indonesia.co.id

License: 1212/KM.1/2011
Intiland Tower 18th floor
Jl. Jend. Sudirman Kav. 32
Jakarta 10220, Indonesia
Tel.: 62-21 571 2000
Fax: 62-21 570 6118, 571 1818
e-mail: hes-sudirman@kreston-indonesia.co.id

License: 1220/KM.1/2011
Kreston Building
Jl. Palang Merah No. 40
Medan 20111, Indonesia
Tel.: 62-61 455 7925, 415 7295
Fax: 62-61 451 3159
e-mail: hes-medan@kreston-indonesia.co.id

www.kreston-indonesia.co.id

People do business with people they know, like and trust.



PT PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PERSERO)
Halaman 2

Kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan dan pengendalian intern kami sampaikan secara terpisah kepada manajemen dengan surat kami No. : 040/02/ISS/I/13 dan 041/02/ISS/I/13 tanggal 15 Maret 2013.


HENDRAWINATA
EDDY & SIDDHARTA
Registered Public Accountants

Iskariman Supardjo
Ijin Akuntan Publik No. AP. 0336

15 Maret 2013

DAFTAR ALAMAT PT PELNI (Persero)

PT PELNI List of Addresses

PT PELNI (Persero)

Kontak Corporate Secretary
Jl. Gajah Mada No. 14, Jakarta Pusat 10130
Telepon : 021-633 4342 Ext. 1308/1310
Fax : 021-6385 7741
Email : humas@pelni.co.id
Website : www.pelni.co.id

DAFTAR ALAMAT CABANG PT PELNI (Persero)

List of PT Pelni (Persero) Branch Addresses

PELNI CABANG TANJUNG PRIOK

PELNI TANJUNG PRIOK BRANCH
Jl. Palmas No.2, Tanjung Priok, Jakarta Utara 14310
Telepon : 021-43933196, 43931014, 43933184
Fax : 021-43931623
Email : tg-priok@pelni.co.id

PELNI CABANG SURABAYA

PELNI SURABAYA BRANCH
Jl. Pahlawan No. 112-114, Surabaya, Jawa Timur 60175
Telepon : 031-3539048
Fax : 031-3538958, 3548276
Email : surabaya@pelni.co.id

PELNI CABANG MAKASSAR

PELNI MAKASSAR BRANCH
Jl. Sawerigading No. 14, Makassar, Ujung Pandang Sulawesi Selatan 90113
Telepon : 0411-3614861
Fax : 0411-3631395
Email : makassar@pelni.co.id

PELNI CABANG JAYAPURA

PELNI JAYAPURA BRANCH
Jl. Argapura No.15, Jayapura Selatan, Jayapura, Papua 99222
Telepon : 0967-531412, 533270, 536931
Fax : 0967-533370, 531921
Email : jayapura@pelni.co.id

PELNI CABANG SORONG

PELNI SORONG BRANCH
Jl. Jend. A. Yani Komplek Pelabuhan Sorong, Papua 98413
Telepon : 0951-321860, 321716, 321938
Fax : 0951-323873
Email : sorong@pelni.co.id

PELNI CABANG TANJUNG PINANG

PELNI TANJUNG PINANG BRANCH
Jl. A.Yani No.06, Bukit Bestari, Tanjung Pinang
Kepulauan Riau 29124
Telepon : 0771-21513, HP. 081261961707
Fax : 0771-23427
Email : tg-pinang@pelni.co.id

PELNI CABANG AMBON

PELNI AMBON BRANCH
Jl. D.I.Panjaitan No. 19 Ambon, Maluku 97124
Telepon : 0911-348219, 342328, 353161
Fax : 0911-352049
Email : ambon@pelni.co.id

PELNI CABANG BATAM

PELNI BATAM BRANCH
Jl. Dr. Cipto Mangunkusumo No. 4, Sekupang, Batam Kepulauan Riau 29428
Telepon : 0778-321070, 322181, 327604
Fax : 0778-321085, 325586
Email : batam@pelni.co.id

PELNI CABANG SEMARANG

PELNI SEMARANG BRANCH
Jl. Mpu Tantular No. 25, Semarang Jawa Tengah 50010
Telepon : 024-3546723, 3540238
Fax : 024-3555156
Email : semarang@pelni.co.id

PELNI CABANG PARE-PARE

PELNI PARE-PARE BRANCH
Jl. La Siming No.44, Pare-pare Sulawesi Selatan 91113
Telepon : 0421-21017, 24079
Fax : 0421-23079
Email : parepare@pelni.co.id

PELNI CABANG BITUNG

PELNI BITUNG BRANCH
Jl. Sam Ratulangi No 5, Bitung Barat, Bitung Sulawesi Utara 95511
Telepon : 0438-35818
Fax : 0438-33588
Email : bitung@pelni.co.id

PELNI CABANG BAU-BAU

PELNI BAU-BAU BRANCH
Jl. Pahlawan No. 1, Wolio, Bau-bau, Buton Sulawesi Tenggara 93716
Telepon : 0402-2821258, 2822705, 2821905
Fax : 0402-2821188
Email : bau-bau@pelni.co.id

PELNI CABANG MANOKWARI

PELNI MANOKWARI BRANCH
Jl. Siliwangi No. 24, Manokwari Timur, Manokwari Papua Barat 98311
Telepon : 0986-215166, 215167
Fax : 0986-215168
Email : manokwari@pelni.co.id

PELNI CABANG BALIKPAPAN

PELNI BALIKPAPAN BRANCH

Jl. Yos Sudarso No. 1, Balikpapan
Kalimantan Timur 76111
Telepon : 0542-424171, 422232, 422410
Fax : 0542-422870, 735009
Email : balikpapapn@pelni.co.id

PELNI CABANG NABIRE

PELNI NABIRE BRANCH

Jl. Frans Kaisepo No. 14, Distrik Nabarua, Nabire
Papua 98817
Telepon : 0984-23181, 25072
Fax : 0984-21350
Email : nabire@pelni.co.id

PELNI CABANG KUPANG

PELNI KUPANG BRANCH

Jl. Pahlawan No. 7, Kupang, Nusa Tenggara Timur 85222
Telepon : 0380-821944, 823896, 829793
Fax : 0380-833646
Email : kupang@pelni.co.id

PELNI CABANG MEDAN/BELAWAN

PELNI MEDAN/BELAWAN BRANCH

Jl. Sutoyo Siswomiharjo /Perdana No. 127
Medan-Kesawan, Sumatera Utara 20111
Telepon : 061-4574176, 4574140
Fax : 061-4574225
Email : belawan@pelni.co.id

PELNI CABANG TERNATE

PELNI TERNATE BRANCH

Jl. A. Yani Kompleks Pelabuhan Ahmad Yani, Ternate Maluku Utara 97726
Telepon : 0921-3121434, 31224434
Fax : 0921-3121276
Email : ternate@pelni.co.id

PELNI CABANG TARAKAN

PELNI TARAKAN BRANCH

Jl. Kusuma Bangsa No. 99, Gunung Lingkas
Tarakan Timur, Tarakan, Kalimantan Utara 77125
Telepon : 0551-25440-51169, 25440
Fax : 0551-21529
E-mail : tarakan@pelni.co.id

PELNI CABANG FAK-FAK

PELNI FAK-FAK BRANCH

Jl. D.I. Panjaitan, Fak-Fak Utara, Fak-Fak
Papua Barat 98612
Telpon : 0956-22320
Fax : 0956-22556
Email : fakfak@pelni.co.id

PELNI CABANG TUAL

PELNI TUAL BRANCH

Jl. A. Yani No. 03, Lodar El, Tual
Maluku Tenggara 97614
Telepon : 0916-22520
Fax : 0916-24092, 21181
Email : tual@pelni.co.id

PELNI CABANG BALI

PELNI BALI BRANCH

Jl. Raya Kuta No. 299, Kuta, Badung, Bali 80361
Telepon : +62 361-763963, 765758
Fax : +62 361 763964
Email : denpasar@pelni.co.id

PELNI CABANG PALU

PELNI PALU BRANCH

Jl. R.A Kartini NO. 96, Lolot, Palu Timur, Pantolan
Sulawesi Tengah 94112
Telepon : 0451-421696, 425718
Fax : 0451-423237
Email : palu@pelni.co.id

PELNI CABANG PONTIANAK

PELNI PONTIANAK BRANCH

Jl. St. Abdurahman No.12, Pontianak
Kalimantan Barat 78116
Telepon : 0561-748129, 766320
Fax : 0561-748131
Email : pontianak714@yahoo.co.id

PELNI CABANG SERUI

PELNI SERUI BRANCH

Jl. Patimura No. 1, Yapen Selatan, Serui
Papua 98213
Telepon : 0983-32347
Fax : 0983-31552
Email : serui@pelni.co.id

PELNI CABANG BIAK

PELNI BIAK BRANCH

Jl. Jenderal Sudirman No.37, Biak
Papua 98112
Telepon : 0981-23255, 253256, 25428
Fax : 0981-22225
Email : biak@pelni.co.id

PELNI CABANG SAMPIT

PELNI SAMPIT BRANCH

Jl. A. Yani No. 70 Sampit, Mentawa Baru, Hulu Ketapang Kota
Waringin Timur, Kalimantan Tengah 74322
Telepon : 0531-23994, 22006
Fax : 0531-24502
Email : sampit@pelni.co.id

DAFTAR ALAMAT PT PELNI (Persero) | PT PELNI LIST OF ADDRESSES

PELNI CABANG NUNUKAN

PELNI NUNUKAN BRANCH

Jl. Ahmad Yani No. 15, Nunukan
Kalimantan Utara 77482
Telepon : 0556-22568, 21191, 21390, 22984
Fax : 0556-21029
Email : nunukan@pelni.co.id

PELNI CABANG MAUMERE

PELNI MAUMERE BRANCH

Jln. Don Juang No. 6, Alok, Sikka, Uneng, Maumere, Flores, Nusa Tenggara Timur 82116
Telepon : 0382-21013, 23710
Fax : 0382-22020
Email : maumere@pelni.co.id

PELNI CABANG KUMAI/PANGKALAN BUN

PELNI KUMAI/PANGKALAN BUN BRANCH

Jl. Sudirman SH No. 16 Pangkalan Bun, Arut Selatan, Kotawaringin Barat, Kalimantan Tengah 74111
Telepon : 0532-24420
Fax : 0532- 24073
Email : kumai@pelni.co.id
pk-bun@pelni.co.id

PELNI CABANG KENDARI

PELNI KENDARI BRANCH

Jl. Lakidende No. 10, Kendari Barat, Kota Kendari
Sulawesi Tenggara 93127
Telepon : 0401-3121915-3121935
Fax : 0401-3122156
Email : kendari@pelni.co.id

PELNI CABANG TIMIKA

PELNI TIMIKA BRANCH

Jl. Bougenville No. 7, Koperapika, Mimika
Papua 99910
Telepon : 0901- 322488
Fax : 0901-321106
Email : timika@pelni.co.id

PELNI CABANG ENDE

PELNI ENDE BRANCH

Jl. Kathedral No.02, Mbongawani, Ende Selatan, Flores
Nusa Tenggara Timur 86313
Telepon : 0381-21043
Fax : 0381-21419
Email : ende@pelni.co.id

PELNI CABANG MERAUKE

PELNI MERAUKE BRANCH

Jl. Sabang No 318, Merauke
Papua 99613
Telepon : 0971-321628
Fax : 0971-321631
Email : marauke@pelni.co.id

PELNI CABANG BIMA

PELNI BIMA BRANCH

Jl. Ksatria No. 2, Raba, Bima
Nusa Tenggara Barat 84115
Telepon : 0374-42046
Email : bima@pelni.co.id

PELNI CABANG LUWUK

PELNI LUWUK BRANCH

Jl. Sungai Limboto No. 74, Luwuk
Sulawesi Tengah 94713
Telepon : 0461-23013, 21564
Fax : 0461-21888
Email : luwuk@pelni.co.id

PELNI CABANG TANJUNG BALAI KARIMUN

PELNI TANJUNG BALAI KARIMUN BRANCH

Jl. Mayjen MT Haryono No. 11, Sei Ayam, Tebing Karimun
Kepulauan Riau 29663
Telepon : 0777-325446
Fax : 0777-325460
Email : tg-balai@pelni.co.id

PELNI CABANG TOLI-TOLI

PELNI TOLI-TOLI BRANCH

Jl. Yos Sudarso No. 399, Toli-toli
Sulawesi Tengah 94512
Telepon : 0453-23210, 22357
Fax : 0453-21376
Email : toil-toli@pelni.co.id

PELNI CABANG AMPENAN

PELNI AMPENAN BRANCH

Jl. Industri No. 1, Ampenan, Mataram
Nusa Tenggara Barat 83114
Telepon : 0370-623294, 647560, 637212
Fax : 0370-631604
Email : ampenan@pelni.co.id

PELNI CABANG LARANTUKA

PELNI LARANTUKA BRANCH

Jl. Niaga No. 126, Larantuka, Flores Timur, Larantuka
Nusa Tenggara Timur 86218
Telepon : 0383-21155
Fax : 0383-21153
Email : larantuka@pelni.co.id

PELNI CABANG SAMARINDA

PELNI SAMARINDA BRANCH

Jl. Yos Sudarso No. 76, Samarinda
Kalimantan Timur 75112
Telepon : 0541-741402
Fax : 0541-205323
Email : samarinda@pelni.co.id

PELNI CABANG WAINGAPU

PELNI WAINGAPU BRANCH

Jl. Hasanudin No. 1, Waingapu
Nusa Tenggara Timur 87111
Telepon : 0387-61665, 63605
Fax : 0387-61027
Email : waingapu@pelni.co.id

PELNI CABANG PANGKAL PINANG

PELNI PANGKAL PINANG BRANCH

Jl. Depati Amir No 67, Pangkal Pinang
Kepulauan Bangka Belitung 33121
Telepon : 0717-422743
Fax : 0717-421304
Email : pk-pinang@pelni.co.id

PELNI CABANG DOBO

PELNI DOBO BRANCH

Jl. Yos Sudarso No. 22, Kepulauan Aru, Dobo
Maluku 97662
Telepon : 0917-21300
Fax : 0917-21500
Email : dobo@pelni.co.id

PELNI CABANG KOTABARU/BATULICIN

PELNI KOTABARU/BATULICIN BRANCH

Jl. Pelabuhan Samudera No. 125, Batulicin
Kalimantan Selatan 72271
Telepon :
Fax : 0518-71419

PELNI CABANG KAIMANA

PELNI KAIMANA BRANCH

Jl. Pelabuhan No. 04, Kaimana, Papua Barat
Telepon : 0957-21009
Fax : 0957-21464
Email : kaimana@pelni.co.id

CABANG KHUSUS (CHIEF EXECUTIVE OFFICER)

SPECIAL BRANCH

PT PELNI (Persero) SINGAPORE

Alamat : 52 Teluk Blangah Road #02-03
Citi Port Cebtere Singapore 0988229
Telepon : 001.65-62726811 (5 line)
Fax : 001 65-62715405, 65-62718685,
Tex RS. 21564

ALAMAT ANAK PERUSAHAAN PT PELNI (Persero)

PT PELNI SUBSIDIARIES ADDRESSES

PT. RUMAH SAKIT PELNI

Jl. Aipda KS Tubun 92-94, Jakarta Barat 11410
Telepon : 021-5484809, 5306901, 5480608
Fax : 021-5483145
Email : info@rspelni.co.id
humas@rspelni.co.id
Website : www.rspelni.co.id

PT SBN

Jl. Cempaka Putih Tengah II B.13-14, Cempaka Putih
Jakarta 10510
Telepon : 021-4287 9000
Fax : 021-42878389
Email : info@ptsbn.co.id
Website : www.ptsbn.co.id

PT. PIDC

Jl. Palmas No. 2 Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta Utara
Telepon : 021-43935784, 4368033
Fax : 021-4368033
Website : http://www.pidc.co.id

SBU PT PELNI (Persero)**GALANGAN SURYA**

Jl. Nilam Barat No. 39, Surabaya 60165
Telepon : 031-3291909, 3292961
Fax : 031-3291909

HOTEL BAHTERA, CIPAYUNG

Jl. Raya Cipayung No. 256, Bogor
Jawa Barat, Indonesia
Telepon : 0251-8254251, 8257451
Fax : 0251-8256663
Email : hotelbahtera@hotelbahtera-pelni.co.id
Website : http://hotelbahtera-pelni.co.id

SBU KEAGENAN PELNI

Kantor Pusat PT PELNI (Persero)
Jl. Gajah Mada No. 14, Jakarta Pusat 10130
Telepon : 021-633 4342

SBU P2K PELNI

Kantor Pusat PT PELNI (Persero)
Jl. Gajah Mada No. 14, Jakarta Pusat 10130
Telepon : 021-633 4342

Laporan Tahunan

2012

Annual Report



PT PELNI (Persero)

Jl. Gajahmada No.14 Jakarta Pusat 10130
No. Telp : +62-21-633 4342 (hunting)
No. Fax : +62-21-6385 4130 (hunting)
Call Center : +62-21-7918 0606
Email : humas@pelni.co.id
Website : <http://www.pelni.co.id>