





**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN  
BALAI PENGELOLA KERETA API SULAWESI SELATAN**

Jl. Perintis Kemerdekaan KM 16,  
Gang Dg. Matoa No.38 Makassar  
Kode Pos : 90243

Telp. (0411) 4832 272

Email: bpka\_sulsel@dephub.go.id

**KEPUTUSAN KEPALA BALAI PENGELOLA KERETA API  
SULAWESI SELATAN**

**NOMOR : PR.006/1/2/BPKA-SS/2021**

**TENTANG**

**RENCANA STRATEGIS BALAI PENGELOLA KERETA API  
SULAWESI SELATAN  
TAHUN 2021 - 2024**

**DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA**

**KEPALA BALAI PENGELOLA KERETA API SULAWESI SELATAN,**

- Menimbang** : a. Bahwa dalam rangka melaksanakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dan Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor: PR.005/SK.89/DJKA/2020 tentang Rencana Startegis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024 perlu menetapkan Keputusan Kepala Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan tentang Rencana Strategis Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan Tahun 2021-2024;
- Mengingat** : 1. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421);

2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 129, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5048) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 29, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6022);
4. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 10);
5. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 5 Tahun 2019 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra K/L) Tahun 2020-2024 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 663) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 6 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 5 Tahun 2019 tentang Pedoman

- Penyusunan dan Penelaahan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra K/L Tahun 2020-2024);
6. Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024;
  7. Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 26 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan;
  8. Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor: PR.005/SK.89/DJKA/2020 tentang Rencana Startegis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024;

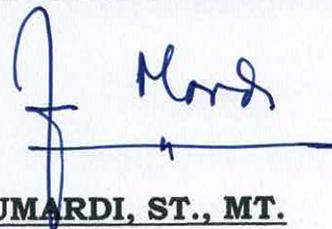
**MEMUTUSKAN:**

- Menetapkan** : **KEPUTUSAN KEPALA BALAI PENGELOLA KERETA API SULAWESI SELATAN TENTANG RENCANA STRATEGIS BALAI PENGELOLA KERETA API SULAWESI SELATAN TAHUN 2021-2024.**
- PERTAMA** : Menetapkan Rencana Strategis Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan Tahun 2021-2024 sebagaimana tercantum dalam lampiran Keputusan ini, yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dalam Keputusan ini.
- KEDUA** : Rencana Strategis Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan Tahun 2021-2024 sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA wajib digunakan sebagai pedoman dalam menyusun kegiatan di lingkungan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan.

- KETIGA** : Rencana Strategis Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan Tahun 2021-2024 akan dievaluasi secara berkala sesuai dengan perkembangan lingkungan strategis yang terjadi.
- KEEMPAT** : Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : Makassar  
Pada Tanggal : 10 Agustus 2021

**KEPALA BALAI PENGELOLA KERETA API  
SULAWESI SELATAN**



**JUMARDI, ST., MT.**  
Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19690306 199803 1 002

Salinan Keputusan ini disampaikan kepada :

1. Direktur Jenderal Perkeretaapian
2. Sekretaris Direktorat Jenderal Perkeretaapian
3. Koordinator Kelompok Perencanaan, Setditjen Perkeretaapian

**Lampiran I**

Surat Keputusan Kepala Balai Pengelola  
Kereta Api Sulawesi Selatan

Nomor : PR.006/1/2/BPKA-SS/2021

Tanggal : 10 Agustus 2021

---

**RENCANA STRATEGIS  
BALAI PENGELOLA KERETA API  
SULAWESI SELATAN  
TAHUN 2021 - 2024**

# RENCANA STRATEGIS 2020-2024

BALAI PENGELOLA KERETA API  
SULAWESI SELATAN

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 LATAR BELAKANG

Angkutan Perkeretaapian merupakan bagian sistem transportasi nasional yang memiliki karakteristik mempunyai daya angkut besar, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen handal serta memerlukan jaminan keamanan dan keselamatan yang optimal. Sesuai Tugas Pokok dalam pembentukan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan, tugas Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan adalah melaksanakan peningkatan, perawatan dan pengelolaan Prasarana dan Sarana kereta api Sulawesi Selatan.

Sebagai pengemban tugas dan fungsi Pemerintah, Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan secara profesional dan berkesinambungan melakukan pengelolaan Prasarana dan Sarana kereta api di Pulau Sulawesi dengan menyelenggarakan fungsi :

- a. penyusunan perencanaan dan pelaksanaan pelayanan angkutan penumpang dan angkutan barang,
- b. perencanaan dan pelaksanaan perawatan dan peningkatan fasilitas Prasarana dan Sarana kereta api di Pulau Sulawesi,
- c. perencanaan dan pelaksanaan pemanfaatan Prasarana dan Sarana perkeretaapian di Pulau Sulawesi, penyusunan grafik perjalanan kereta api, dan kemitraan,
- d. penyusunan perencanaan dan pelaksanaan pengaturan, pengoperasian, dan pengendalian penggunaan Prasarana dan Sarana,
- e. penyusunan dan pengusulan tarif angkutan penumpang dan barang serta pemanfaatan aset;
- f. penyusunan petunjuk teknis dan/atau Standar Operasional Prosedur pengelolaan kereta api;
- g. penyusunan rencana program dan anggaran;

- h. pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian, kearsipan, hubungan masyarakat, hukum, kerja sama, teknologi informasi komunikasi, data, serta pengelolaan barang milik negara; dan
- i. pelaksanaan evaluasi dan pelaporan.

Secara teknis, kemampuan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan yang wilayah tugasnya meliputi pulau Sulawesi diharapkan mengakomodasi kepentingan masyarakat Sulawesi maupun negara terutama dalam peningkatan, perawatan dan pengelolaan prasarana serta pengoperasian Prasarana dan Sarana perkeretaapian. Namun dengan terbatasnya anggaran dan SDM yang tersedia, diperlukan penetapan skala prioritas pelaksanaan peningkatan, perawatan dan pengelolaan penyelenggaraan perkeretaapian. Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan perlu melakukan strategi dan perencanaan pengembangan prasarana/sarana dan manajemen operasional dengan mengantisipasi serta meniyasati beberapa masalah yang mungkin timbul dengan memanfaatkan secara maksimal berbagai kekuatan internal dalam merebut peluang serta menjadikan ancaman sebagai suatu tantangan yang perlu dihadapi dan ditundukkan.

## 1.2 KONDISI UMUM

Pembentukan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 tahun 2020 dengan wilayah kerja berada di Pulau Sulawesi. Ruang lingkup kegiatan yang sedang ditangani saat ini antara lain meliputi :

1. Melanjutkan kegiatan pembangunan Prasarana Perkeretaapian Jalur Makassar-Parepare yang saat ini alokasi anggarannya masih berada di Balai Teknik Perkeretaapian Jawa Bagian Timur;
2. Pengadaan Tanah untuk penyediaan prasarana perkeretaapian Makassar – Parepare, terutama arah Kota Makassar dan Arah Kota Parepare;
3. Persiapan perencanaan pengelolaan pengoperasian Prasarana dan Sarana;
4. Persiapan perencanaan pembentukan Badan Layanan Umum (BLU) di Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan

### 1.2.1 Jalur Kereta Api



**Gambar I-1** Peta Jalur KA di Sulawesi Selatan

- Pada Tahun 2015 s/d 2017 telah dilaksanakan kegiatan pembangunan jalur KA Makassar-Parepare segmen 1 sepanjang 18,7 km'sp;
- Pada Tahun 2017 s/d 2019 telah dilaksanakan pembangunan Jalur KA Makassar-Parepare segmen 2 sepanjang 26,85 km'sp;
- Selanjutnya Tahun 2020 Pembangunan lanjutan Jalur KA Makassar-Parepare segmen 3 sepanjang 59,6 km'sp (direncanakan selesai tahun 2022)
- Tahun 2021 dimulai pembangunan jalur Kereta Api Segmen F (Siding Tonasa) dan Emplasemen Stasiun Garongkong yang dibiayai oleh Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU).

### 1.2.2 Stasiun Kereta Api

Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan akan membangun beberapa stasiun sepanjang jalur Makassar-Parepare. Saat ini telah terbangun lima stasiun di kabupaten Barru yaitu Stasiun Tanete Rilau, Stasiun Barru, Stasiun Takkalasi, Stasiun Mangkoso dan Stasiun Palanro. Sementraa dibangun tujuh stasiun dengan rincian empat stasiun di Kabupaten Pangkep dan tiga stasiun di Kabupaten Maros

Berikut tabel rencana pembangunan dan stasiun yang telah dibangun, antara lain :

No	Nama	Kilometer	Petak/ Antara	Keterangan	
1	Makasar New Port	0+000	Makasar-Maros	Rencana Pembangunan	
2	Parangloe	7+600			
3	Mandai	14+477			
4	Maros	18+288	Maros-Pangkajane		
5	Baruga	6+300			
6	Remang - Remang	30+200			
7	Pangkajane	37+075	Pangkajane-Barru		
8	Tonasa	8+850			
9	Labakkang	49+725			
10	Ma'rang	60+800			
11	Mandalle	67+850			
12	<b>Tenate Rilau</b>	81+500	Barru-Soreang		Pembangunan 2016-2020
13	<b>Barru</b>	89+500			Rencana Pembangunan
14	Garongkong	4+700			Pembangunan 2016-2020
15	<b>Takkalasi</b>	100+000			
16	<b>Mangkoso</b>	107+000			
17	<b>Palanro</b>	116+000			
18	Lumpue	125+000			Rencana Pembangunan
19	Soreang	142+000			
<b>Total Stasiun yang sudah dibangun</b>				<b>5 Stasiun</b>	

**Gambar I-2 Perencanaan Stasiun Jalur Makassar-Parepare**

### 1.3 RENCANA STRATEGI BISNIS (RSB)

Sebagai Unit Pelaksana Teknis (UPT) yang baru terbentuk tahun 2021, alokasi anggaran Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan difokuskan pada kebutuhan operasional, layanan perkantoran dan dukungan pengadaan Tanah yang bersumber dari APBN. Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan dituntut dapat memenuhi kebutuhan pelayanan angkutan kereta api baik penumpang maupun barang. Pelayanan angkutan kereta api pada tahap awal diusulkan dengan skema keperintisan, dan/atau subsidi. Namun dengan indikasi keterbatasan anggaran negara sehingga tidak menutup kemungkinan dilakukan upaya penggalan dana sebagai sumber penerimaan dan dilakukan pengelolaan mandiri.

Berdasarkan hal tersebut, langkah yang perlu dipertimbangkan adalah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan menerapkan Pola Pengelolaan Keuangan – Badan Layanan Umum (PPK – BLU). Pembentukan PPK-BLU diharapkan mampu mengurangi subsidi operasional Kereta Api, dapat melaksanakan tugas dan fungsinya secara mandiri dan memberikan manfaat optimal kepada masyarakat pengguna jasa kereta api.

Selain menyusun Rencana Strategis 2020 – 2024 sebagai tolak ukur pelaksanaan kegiatan dan capaian kinerja, diperlukan pula Rencana Strategis Bisnis (RSB) sebagai persyaratan membentuk institusi pelayanan umum yang menerapkan PPK – BLU sesuai Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 180/PMK.05/2016 tentang Penetapan dan Pencabutan Penerapan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Pada Satuan Kerja Instansi Pemerintah. RSB inilah yang menjadi pedoman Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan dalam menyelenggarakan pelayanan dengan *core business* dibidang layanan angkutan perkeretaapian.

## **1.4 POTENSI DAN PERMASALAHAN**

### **1.4.1 Kemitraan Pemerintah - Swasta**

Kemitraan Pemerintah-swasta dapat dikembangkan dalam pengelolaan Kereta Api di Pulau Sulawesi, dimana Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan dengan status BLU dapat bekerjasama dengan Badan Usaha. Peran pemerintah tetap menjadi mitra kunci dan memegang kendali pengaturan kontrak dengan mitra sektor swasta walaupun melibatkan pembiayaan swasta. Selain itu pelibatan sektor swasta memberikan efek komersial dalam meningkatkan kinerja dan berkontribusi pada keberlanjutan penyelenggaraan angkutan Kereta Api Pulau Sulawesi. Sektor swasta juga dapat menyediakan keahlian khusus dari pengalaman global dan seringkali menjadi kelemahan sistem pengelolaan pemerintah. Selain itu kemitraan pemerintah-swasta dapat menjadi role model sistem manajerial profesional dan bahkan sistem regulasi pengelolaan mandiri.

### 1.4.2 Rencana Pengembangan Prasarana dan Sarana

Pengembangan Prasarana dan Sarana direncanakan bertahap sesuai kebutuhan pelayanan kepada masyarakat. Pengembangan dilakukan baik oleh BPKA Sulsel maupun kerjasama badan usaha/pemerintah guna efisiensi anggaran. Kerjasama mencakup skema (KPBU) maupun sistem Kerjasama pemanfaatan Aset lainnya (KSP) untuk angkutan penumpang, angkutan barang, pengelolaan stasiun maupun sistem manajemen pengelolaannya.

Beberapa konsep pengembangan pengelolaan prasarana dan sarana perkeretaapian yang dapat digunakan sebagai referensi antara lain:

- a. Pembangunan akses menuju halte, *shelter* angkutan umum lainnya untuk mendukung integrasi multimoda/intermoda yang berkelanjutan. Pembangunan akses ini berfungsi memudahkan pergerakan penumpang berpindah moda baik dari atau menuju Stasiun;
- b. Pembangunan *Transit Joint Development* (TJD) berupa jembatan multi fungsi penghubung antara pusat kegiatan seperti Mall, pasar, perkantoran dengan berjalan kaki. TJD juga dapat menjadi unit pengembangan ekonomi baru dengan memanfaatkan selasar bagi usaha mikro, kecil dan menengah (UMKM) lokal Pengusaha, selain itu pembangunan TJD diperkirakan menambah kuantitas pengunjung/ penumpang pada pusat kegiatan sehingga terbentuklah *Oriented Destination* (OD) yang jelas dan terkontrol;
- c. Konsep TOD (*Transit Oriented Development*) sangat baik dikembangkan dekat stasiun untuk mendukung berlangsungnya pengoperasian Kereta Api Makassar-Parepare. Dengan adanya TOD, stasiun bukan hanya tempat pemberhentian saja, tetapi juga menjadi tujuan dengan menyediakan berbagai kebutuhan yang diperlukan pada kawasan stasiun hanya dengan berjalan kaki. Kajian penyusunan instrumen Pengendalian pemanfaatan Ruang Kawasan Makassar-Parepare Kementerian ATR/BPN telah memberikan scoring TOD dengan urutan tiga besar yaitu TOD Mandai Kab Maros , TOD

Tallo/Parangloe Kota Makassar dan TOD Soreang/Lumpue Kota Parepare.

- d. Peralatan dan Perlengkapan periklanan seperti Videotron/Vidiowall/Neonbox dll akan dipasang sebagai sarana periklanan yang efektif, terutama bagi pengguna jalan dan stasiun. Dengan pemasangan sarana periklanan diperkirakan akan menambah anggaran untuk peningkatan pelayanan dalam pengelolaan perkeretaapian bagi Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan, pemerintah daerah dan *stakeholder* terkait.

### 1.4.3 Rencana Pengelolaan Aset

Sebagian Aset pembangunan prasarana perkeretaapian saat ini masih tercatat di Balai Teknik Perkeretaapian Jawa Bagian Timur, terutama konstruks dalam pengerjaan. Pengadaan Tanah pembangunan jalur kereta api berasal dari beberapa sumber pembiayaan antara lain : Pemerintah Pusat, L-MAN dan Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Selatan, Sehingga diperlukan koordinasi dan kerjasama pengelolaan aset tersebut, yang selanjutnya disusun dokumen strategi pemanfaatan aset.

## 1.5 PERKEMBANGAN LINGKUNGAN STRATEGIS

Peran Instansi/Lembaga Pemerintah dituntut melakukan penyesuaian seiring perubahan dinamika sosial, teknologi dan ekonomi baik dari lingkungan nasional maupun daerah secara berkelanjutan. Perkembangan Lingkungan berkelanjutan tersebut meningkatkan konektivitas antar daerah/wilayah. Beberapa perkembangan lingkungan strategis yang mempengaruhi dalam pengembangan transportasi perkeretaapian tahun 2020-2024:

### 1. Sosial

- a. Jumlah proyeksi penduduk di wilayah Sulawesi Selatan sampai dengan 2025 mencapai 9,2 juta dengan 40% berada disekitar jalur Kereta api Makassar Pare-pare, merupakan angka yang signifikan dalam

memberikan asumsi perpindahan moda angkutan penumpang maupun barang.

- b. Pembangunan jaringan perkeretaapian jalur Makassar-Parepare sangat berperan menyediakan alternatif moda pilihan angkutan penumpang dan barang.
- c. Perlu perubahan pemikiran dan budaya masyarakat dalam pemilihan moda bertransportasi, dari yang biasa menggunakan angkutan pribadi menjadi angkutan massal.

## 2. Teknologi

- a. Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi mendorong perubahan permintaan perjalanan moda kereta api.
- b. Perlunya peningkatan penguasaan teknologi perkeretaapian dalam negeri untuk mengurangi ketergantungan.
- c. Perlu antisipasi perkembangan teknologi terbaru di bidang perkeretaapian.
- d. Negara harus mampu memanfaatkan teknologi informasi dan menguasai perkembangan iptek dalam sistem prasarana maupun sarana Kereta api sehingga mampu menghasilkan layanan yang tidak hanya cepat, tetapi juga murah, aman, dan selamat.

## 3. Ekonomi

- a. Transformasi perekonomian dunia terus berlanjut kearah industri informasi.
- b. Kesenjangan dan ketidakseimbangan persebaran ruang di Indonesia, dengan jumlah penduduk 70% berada di Jawa dan Sumatera, walaupun Misi Pemerintah membanguna dari pinggiran terus di galakkan, namun struktur ekonomi Indonesia masih didominasi Pulau Jawa dan Sumatera. Pertumbuhan ekonomi Indonesia tercatat 5,07% di kuartal I-2019, Kontribusi terhadap produk domestik bruto (PDB) terbesar masih terdapat di Pulau Jawa sebesar 59,03 persen. Kedua terbesar diikuti oleh Pulau Sumatra dengan 21,36 persen. Kontribusi terhadap PDB selanjutnya ketiga diikuti oleh Kalimantan 8,26 persen, Sulawesi 6,14 persen Bali dan Nusa Tenggara 3,02 persen serta terakhir Maluku dan

Papua 2,19 persen. Guna meningkatkan perekonomian di Pulau Sulawesi maka dilakukan pembangunan jalur kereta api sebagai dukungan pemerataan pembangunan dari sisi ekonomi dan daya dukung masing-masing daerah.

- c. Peran perkeretaapian nasional dibutuhkan dalam mengantisipasi globalisasi ekonomi dunia dan mendukung daya saing ekonomi nasional. Transportasi perkeretaapian memegang peran penting dimana konektivitas transportasi nasional yang efisien membutuhkan jaringan angkutan massal berkapasitas dan berkecepatan tinggi, dan ini hanya mampu dilakukan oleh moda kereta api (di daratan) dan moda laut (antar pulau). Kualitas dan konektivitas jaringan kereta api sebagai tulang punggung transportasi menjadi penentu kemampuan Indonesia memenangkan perebutan sumber daya ekonomi yang semakin langka ke depan.
  - d. Perluasan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan dalam mengurangi kesenjangan ekonomi antar wilayah.
4. Lingkungan
- a. Perubahan iklim yang ekstrim seperti curah hujan tinggi yang mengakibatkan banjir, tanah longsor dan bencana alam yang mempengaruhi kinerja layanan perkeretaapian.
  - b. Pertimbangan faktor pengalihan fungsi tata guna Tanah, nilai Tanah, kerusakan kebisingan lingkungan atau dampak lingkungan lainnya yang mempengaruhi upaya pengembangan jaringan perkeretaapian.
5. Politik
- a. Kebijakan dekonsentrasi ataupun desentralisasi planologis yang sering menghambat upaya pengembangan jaringan perkeretaapian.
  - b. Tuntutan daerah/publik bagi perluasan jaringan perkeretaapian.
  - c. Kerjasama program Pemerintah pusat dan Pemerintah daerah dalam pembangunan jaringan perkeretaapian.
  - d. Kinerja layanan perkeretaapian sebagai komoditas politik.

## 6. Legal

- a. Transformasi regulasi di sektor transportasi menuju sistem modern dan terbuka.
- b. Dampak berbagai regulasi di luar sektor perkeretaapian (moda lain, tata ruang, industri, perdagangan, pariwisata, energi dan lingkungan).
- c. Sinkronisasi regulasi yang berlaku antara masing-masing Pemerintah Daerah yang berhubungan dengan transportasi perkeretaapian.

## 7. Etika

- a. Peningkatan akuntabilitas publik terhadap penyelenggaraan perkeretaapian.
- b. Perencanaan pembangunan di bidang transportasi perlu mendorong kesetaraan gender sehingga aspirasi, kebutuhan dan kepentingan umum dalam bidang transportasi terakomodir dengan baik. Partisipasi masyarakat dalam penyusunan RPJMN transportasi harus mencerminkan kesetaraan gender melalui penyusunan kebijakankebijakan yang responsive gender;
- c. Penyediaan layanan dan sarana transportasi juga mempertimbangkan dan mengakomodir permasalahan orang atau kelompok masyarakat berkebutuhan khusus, misalnya kebijakan perlindungan dan layanan transportasi bagi lansia, penyandang disabilitas, wanita hamil dan balita. Penyediaan layanan mempertimbangkan aspek aksesibilitas, kenyamanan, keselamatan, keamanan dan keterjangkauan. Layanan dan sarana transportasi semestinya dapat diakses secara aman oleh mereka termasuk aman dari segala tindak kriminalitas dan kekerasan seksual.
- d. Pemberian subsidi layanan angkutan perkeretaapian di daerah terpencil, tertinggal, terluar, perkotaan bagi golongan ekonomi kelas menengah ke bawah.

## BAB II

### VISI, MISI, DAN TUJUAN

Pemerintah meluncurkan Visi Indonesia 2045 yaitu terwujudnya Indonesia yang berdaulat, maju, adil dan makmur saat usia 100 tahun Indonesia Merdeka. Visi tersebut diwujudkan melalui transformasi ekonomi pada tahun 2020-2024, untuk memberikan landasan kokoh menuju Indonesia maju pada 2045 dengan Pendapatan Domestik Bruto (PDB) ke-5 terbesar di dunia. Merujuk hal tersebut, tahun 2020 Indonesia ditargetkan menjadi negara berpenghasilan menengah atas dan tahun 2036 keluar dari *Middle Income Trap*.

Arahan RPJP Nasional 2005-2025 untuk RPJMN 2020-2024 adalah mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil dan makmur melalui percepatan pembangunan di berbagai bidang, dengan menekankan terbangunnya struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif di berbagai wilayah yang didukung sumber daya manusia berkualitas dan berdaya saing.

#### 2.1 VISI MISI PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

##### 2.1.1. Visi Misi Presiden

Penyusunan Visi Misi Presiden 2020-2024 berdasarkan RPJMN 2020-2024 dilaksanakan pada periode kepemimpinan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden K.H. Ma'ruf Amin dengan Visi:

***“Terwujudnya Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong”***

Visi tersebut diwujudkan melalui 9 (sembilan) Misi yang dikenal sebagai Nawacita kedua, yaitu:

1. Peningkatan Kualitas Manusia Indonesia;
2. Struktur Ekonomi yang Produktif, Mandiri, dan Berdaya Saing;
3. Pembangunan yang Merata dan Berkeadilan;
4. Mencapai Lingkungan Hidup yang Berkelanjutan;
5. Kemajuan Budaya yang Mencerminkan Kepribadian Bangsa;

6. Penegakan Sistem Hukum yang Bebas Korupsi, Bermartabat, dan Terpercaya;
7. Perlindungan bagi Segenap Bangsa dan Memberikan Rasa Aman pada Seluruh Warga;
8. Pengelolaan Pemerintahan yang Bersih, Efektif, dan Terpercaya;
9. Sinergi Pemerintah Daerah dalam Kerangka Negara Kesatuan.

### 2.1.2. Arahan Presiden

Terdapat 5 (lima) arahan utama Presiden sebagai strategi melaksanakan Misi Nawacita dan pencapaian Visi Indonesia 2045, yaitu:

1. Pembangunan Sumber Daya Manusia (SDM)  
Mengembangkan SDM pekerja keras yang dinamis, produktif, terampil, menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi didukung dengan kerjasama dan talenta global.
2. Pembangunan Infrastruktur  
Pembangunan infrastruktur dilanjutkan untuk menghubungkan kawasan produksi dengan kawasan distribusi, mempermudah akses ke kawasan wisata, membuka lapangan kerja baru, dan mempercepat peningkatan nilai tambah perekonomian rakyat.
3. Penyederhanaan Regulasi  
Segala bentuk regulasi disederhanakan melalui pendekatan *Omnibus Law* (membuat satu UU baru untuk melakukan amandemen beberapa UU sekaligus)
4. Penyederhanaan Birokrasi  
Memprioritaskan investasi untuk penciptaan lapangan kerja, memangkas prosedur dan birokrasi yang Panjang dan menyederhanakan eselonisasi.
5. Transformasi Ekonomi  
Transformasi ekonomi dilakukan dari ketergantungan Sumber Daya Alam menjadi daya saing manufaktur dan jasa modern yang mempunyai nilai tambah bagi kemakmuran bangsa demi keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

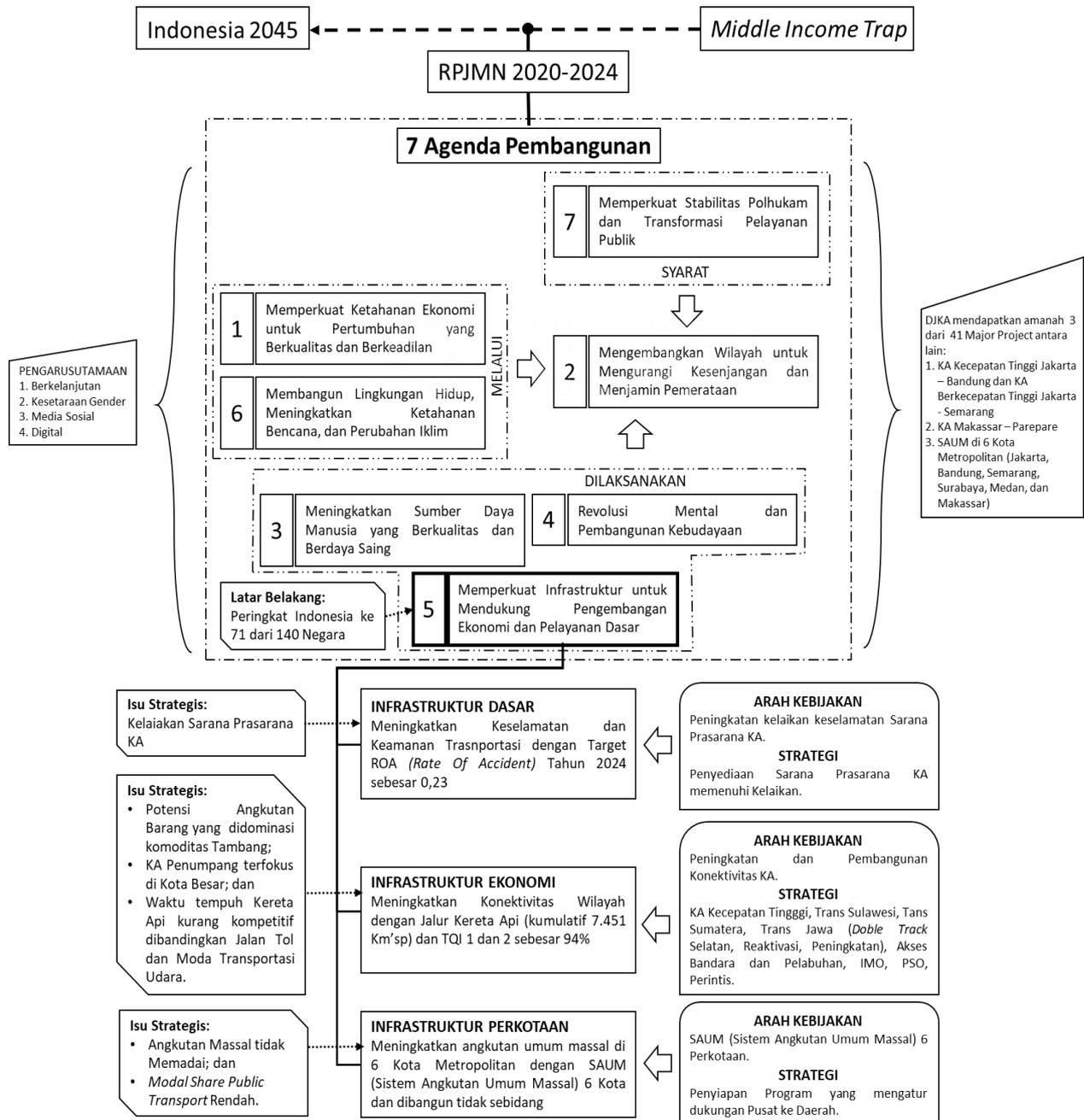
## 2.2 RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA MENENGAH (RPJMN) IV 2020-2024

RPJMN merupakan tahapan terakhir dari RPJP 2005-2025. Pembangunan dalam RPJPN memiliki target pencapaian dalam bentuk pendapatan perkapita Indonesia, akan mencapai tingkat kesejahteraan yang setara dengan negara-negara berpenghasilan menengah atas yaitu kondisi infrastruktur, kualitas sumber daya manusia, layanan publik, serta kesejahteraan rakyat lebih baik.

Sasaran RPJMN 2020-2024 sesuai dengan RPJPN 2005-2025 adalah mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil, dan makmur melalui percepatan pembangunan di berbagai bidang dengan menekankan terbangunnya struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif di berbagai wilayah yang didukung oleh sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing.

Landasan utama RPJMN 2020-2024 yaitu RPJPN 2005-2025, Visi Indonesia 2045, dan Visi Misi Presiden yang selanjutnya disusun ke dalam 7 (tujuh) Agenda Pembangunan RPJMN 2020-2024 sebagai berikut:

1. Memperkuat ketahanan ekonomi untuk pertumbuhan yang berkualitas dan berkeadilan;
2. Mengembangkan wilayah untuk mengurangi kesenjangan dan menjamin pemerataan;
3. Meningkatkan sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing;
4. Revolusi mental dan pembangunan kebudayaan;
5. Memperkuat infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar;
6. Membangun lingkungan hidup, meningkatkan ketahanan bencana dan perubahan iklim; dan
7. Memperkuat stabilitas Polhukhankam dan transformasi pelayanan publik.



Gambar Alur RPJMN untuk Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Sumber: Direktorat Jenderal Perkeretaapian, 2020

## 2.3 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

### 2.3.1. Visi Kementerian Perhubungan

Visi Kementerian Perhubungan berdasarkan pada Tema dan Agenda Pembangunan Nasional 2020-2024, yaitu untuk mewujudkan Indonesia yang berprestasi menengah tinggi yang sejahtera, adil, dan

berkesinambungan. Untuk mendukung Visi Presiden 2020-2024 dan menjalankan agenda pembangunan yang dimaksud, Visi Kementerian Perhubungan ditetapkan sebagai berikut :

**“Kementerian Perhubungan yang berupaya Mewujudkan Konektivitas Nasional yang Andal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah guna mendukung terwujudnya Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: Indonesia Maju yang berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong”**

Visi Kementerian Perhubungan dijabarkan dan dapat dimaknai sebagai berikut:

- a. **Konektivitas Nasional** adalah terhubungnya antar wilayah diseluruh Indonesia, termasuk angkutan perkotaan dengan transportasi darat, kereta api, laut, sungai, penyeberangan, serta udara.
- b. **Andal** yang berarti tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan mampu mengkoneksikan seluruh wilayah Indonesia.
- c. **Berdaya saing** berarti tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau, dan kompetitif dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif serta berdaya saing internasional.
- d. **Nilai tambah** berarti penyelenggaraan perhubungan mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dari ketahanan nasional di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) serta berkesinambungan dan berkelanjutan serta berperan dalam pengembangan wilayah.

Konteks 7 Agenda Pembangunan Nasional dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024 dapat dilihat melalui relevansi perwujudan Visi Presiden dalam Sektor Perhubungan sebagai berikut:

- a. **Pertama**, konektivitas nasional memberikan andil strategis serta menentukan pengembangan wilayah untuk mengurangi kesenjangan, terutama terkait dengan ketimpangan akses dan pemerataan

pembangunan antar kawasan Indonesia Bagian Barat dengan Indonesia Bagian Timur maupun kesenjangan pembangunan secara sektoral.

- b. **Kedua**, konektivitas nasional dapat memperkuat infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar, terutama dalam rangka mendukung kebijakan pemerintah mewujudkan tol laut, mengurangi disparitas ekonomi, peningkatan daya saing perekonomian antar wilayah, serta pemerataan akses dan kualitas pelayanan dasar.
- c. **Ketiga**, konektivitas nasional dapat menjembatani pelaksanaan kebijakan pemerintah untuk pertumbuhan ekonomi berkualitas. Sehingga, cita-cita nasional Indonesia menjadi negara berpenghasilan menengah tinggi yang sejahtera, adil, dan berkesinambungan dapat tercapai.
- d. **Keempat**, melalui konektivitas nasional, strategi pembangunan untuk meningkatkan sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing dapat dilakukan melalui peningkatan aksesibilitas masyarakat ke fasilitas pelayanan kesehatan, pelayanan pendidikan dan sentra-sentra kegiatan ekonomi produktif di suatu wilayah.

### 2.3.2. Misi Kementerian Perhubungan

Salah satu strategi kebijakan yang ditempuh untuk mewujudkan struktur perekonomian kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif antar wilayah adalah melalui pembangunan transportasi nasional. Untuk mencapai visi Kementerian Perhubungan dalam mewujudkan Konektivitas Nasional yang Andal, Berdaya Saing, dan Memberikan Nilai Tambah ditetapkan Misi Kementerian Perhubungan sebagai berikut:

Kementerian Perhubungan menjalankan Misi Presiden dan Wakil Presiden nomor 2, nomor 3, dan nomor 4 sebagai berikut:

1. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan integrasi antarmoda dan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah;
2. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan kinerja pelayanan jasa

transportasi dengan memanfaatkan teknologi tepat guna dan tepat sasaran didukung SDM profesional serta antisipatif terhadap potensi bencana;

3. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi didukung kualitas dan kompetensi SDM operator dan pelaksana industri transportasi berdaya saing internasional, mandiri dan produktif;
4. Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi, reformasi dan penguatan di bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya aparatur dan penegakan hukum secara konsisten;
5. Mewujudkan pengembangan inovasi dan teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim.

Misi yang telah ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan sudah selaras dan sejalan dengan Arahan Presiden untuk melaksanakan pembangunan di sektor perhubungan dengan mengacu pada amanat dalam 9 (sembilan) Misi Presiden.

### **2.3.3. Tujuan Kementerian Perhubungan**

Berdasarkan Visi dan Misi Presiden yang telah ditetapkan, tujuan dan sasaran Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024 ditetapkan. Untuk mewujudkan misi Kementerian Perhubungan, dapat dicapai melalui beberapa tujuan. Tujuan Kementerian Perhubungan antara lain:

1. Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi;
2. Meningkatnya kinerja layanan transportasi;
3. Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi;
4. Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan;
5. Terwujudnya penggunaan teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi.

Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2020-2024 disusun sebagai indikator hasil dan bukan merupakan indikator keluaran. Jabaran dari Indikator tersebut sebagai berikut:

1. Meningkatnya rasio konektivitas nasional menjadi 0,69 pada tahun 2024;
2. Meningkatnya kinerja pelayanan perhubungan diindikasikan dengan:
  - a. Meningkatnya indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik sektor transportasi sebesar 88,5 pada tahun 2024.
  - b. Capaian On Time Performance (OTP) layanan transportasi sebesar 82,08% pada tahun 2024.
3. Meningkatnya level keselamatan dan keamanan yang diukur dengan menurunnya rasio fatalitas kejadian kecelakaan transportasi menjadi 0,826 pada tahun 2024.

#### **2.3.4. Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2020-2024**

Sasaran pembangunan lima tahunan tahap ke-4 (RPJMN 2020-2024) diarahkan pada terwujudnya masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil dan makmur, melalui percepatan pembangunan di segala bidang dengan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif, berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025). Pembangunan Nasional tahun 2020-2024 memiliki tema, agenda dan target Indonesia berpenghasilan menengah tinggi yang sejahtera, adil dan berkesinambungan. Kondisi maju dan sejahtera dapat diwujudkan dukungan penyelenggaraan jaringan transportasi yang andal bagi seluruh masyarakat dan menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Berdasarkan pendekatan tersebut, fokus pembangunan sektor perhubungan/ transportasi sesuai dengan Rencana Jangka Panjang Nasional adalah:

- a. Konektivitas Poros Maritim;
- b. Konektivitas Multimoda;
- c. Keselamatan Transportasi;
- d. Transportasi Perkotaan.

Pembangunan sektor perhubungan/transportasi memiliki 4 (empat) fokus yang menjadi penanganan isu strategis pembangunan transportasi Tahun 2020-2024 sebagai berikut:

1. Peningkatan aksesibilitas antar wilayah untuk mencapai pemerataan ekonomi;
2. Perkuatan konektivitas antar wilayah dalam mendukung perekonomian wilayah;
3. Integrasi layanan antar sektor unggulan dalam pengembangan kawasan;
4. Memperkuat layanan transportasi perkotaan dalam rangka mendukung kualitas mobilitas perkotaan.

Sasaran strategis yang berlandaskan pada isu strategis dan capaian/kesinambungan terhadap Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 serta dinamika diskusi dan pembahasan dijelaskan sebagai berikut:

### **SS 1. Terwujudnya Konektivitas Nasional.**

Untuk mewujudkan tujuan: Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi.

### **SS 2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana dan Sarana Perhubungan.**

Untuk mewujudkan tujuan:

1. Meningkatnya layanan transportasi yang diindikasikan dengan capaian *on time performance* dan penurunan emisi gas rumah kaca;
2. Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan yang diindikasikan meningkatnya akuntabilitas Kementerian Perhubungan, meningkatnya tata kelola pelayanan publik, meningkatnya tata kelola kebijakan, regulasi, dan hukum dan meningkatnya tata kelola organisasi;
3. Terwujudnya penggunaan Teknologi Transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi.

### **SS 3. Meningkatnya Keselamatan Transportasi.**

Untuk mewujudkan tujuan : Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi.

## 2.4 Direktorat Jenderal Perkeretaapian

### 2.4.1. Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Berdasarkan mandat, penugasan, isu strategis dan perkembangan lingkungan strategis, dan kondisi dari perkeretaapian pada saat ini, maka untuk perumusan arah kebijakan pembangunan transportasi perkeretaapian 2020-2024, Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian adalah:

**“Direktorat Jenderal Perkeretaapian berupaya mewujudkan Perkeretaapian yang Andal, Berdaya Saing, Berintegrasi, Berteknologi dan Terjangkau guna mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: “Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong”**

Adapun yang dimaksud dengan:

- a. **Andal** diindikasikan oleh kualitas pelayanan transportasi kereta api yang selamat, aman, nyaman, dan tepat waktu; dengan konektivitas, kapasitas, dan regularitas yang memadai, serta didukung oleh sarana, prasarana mencukupi dan terpelihara.
- b. **Berdaya Saing** diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi kereta api yang efisien sehingga dapat berkompetisi dengan moda transportasi lainnya secara sehat dalam mewujudkan sistem transportasi nasional yang efektif dan efisien, yang didukung oleh SDM pendukung yang profesional, mandiri, dan produktif.
- c. **Berintegrasi** diindikasikan oleh tersedianya jaringan dan layanan transportasi kereta api penumpang dan barang yang terintegrasi dengan moda lainnya dalam suatu sistem intermoda/multimoda dan terintegrasi dengan tata ruang wilayah yang menentukan pola interaksi sosial ekonomi yang dilayani.
- d. **Berteknologi** diindikasikan oleh penerapan teknologi yang sesuai perkembangan dan kebutuhan dalam penyelenggaraan perkeretaapian.
- e. **Terjangkau** diindikasikan oleh tersedianya layanan kereta api yang terjangkau oleh setiap lapisan ekonomi dan semua golongan sosial masyarakat secara berkeadilan di seluruh wilayah NKRI yang

mebutuhkan kehadiran layanan kereta api.

#### **2.4.2. Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian**

Direktorat Jenderal Perkeretaapian merumuskan misi untuk mewujudkan visi yang berdasarkan Misi Presiden dan Wakil Presiden yaitu Struktur Ekonomi yang Produktif, Mandiri dan Berdaya Saing dengan uraian sebagai berikut:

1. Meningkatkan konektivitas jaringan perkeretaapian yang terintegrasi dan berkelanjutan;
2. Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang efisien dan efektif;
3. Meningkatkan keselamatan transportasi perkeretaapian yang efektif.

#### **2.4.3. Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian**

Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam menyelenggarakan perkeretaapian nasional pada periode 2020-2024 menetapkan tujuan yang terdiri dari 3 butir sebagai berikut:

1. Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi;
2. Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal;
3. Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang andal.

Indikator pada tujuan selanjutnya disebut sebagai Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian tahun 2020-2024 disusun sebagai indikator outcome. Indikator tersebut dijabarkan sebagai berikut:

**Tabel II-1** Tujuan, Indikator dan Target Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2020 – 2024

TUJUAN	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR TUJUAN	SATUAN	TARGET 2024
Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi.	Konektivitas jaringan KA nasional yang diwujudkan dalam penyediaan infrastruktur	Rasio Konektivitas Antar Wilayah	Rasio	0.36
Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal.	Kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang terpercaya dan sesuai kebutuhan	Persentase capaian <i>On Time Performance</i> (OTP) transportasi kereta api	%	82
		Pemenuhan target angkutan penumpang kereta api	%	100
		Pemenuhan target angkutan barang kereta api	%	100
		Persentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQI I dan II	%	94
Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang andal.	Keselamatan transportasi nasional KA dengan SDM, Prasarana dan Sarana yang handal	Rasio kejadian kecelakaan transportasi kereta api ( <i>rate of accident</i> )	Kejadian kecelakaan/ 1 juta km tempuh	0.22

#### 2.4.4. Sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Setelah ditetapkan tujuan diatas, selanjutnya dijabarkan lebih lanjut ke dalam sasaran-sasaran yang akan dicapai setiap tahunnya oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian selama tahun 2020-2024 yaitu:

### **SP 1. Konektivitas jaringan perkeretaapian nasional yang diwujudkan dalam penyediaan infrastruktur**

Sasaran Program yang ingin dicapai dalam tujuan Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi adalah Konektivitas jaringan perkeretaapian nasional yang diwujudkan dalam penyediaan infrastruktur;

### **SP 2. Kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang terpercaya dan sesuai kebutuhan**

Sasaran Program yang ingin dicapai dalam tujuan Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal adalah Kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang terpercaya dan sesuai kebutuhan;

### **SP 3. Keselamatan transportasi perkeretaapian yang didukung oleh Sumber Daya Manusia, Prasarana dan Sarana yang andal**

Sasaran Program yang ingin dicapai dalam Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang andal adalah Keselamatan transportasi perkeretaapian yang didukung oleh Sumber Daya Manusia, Prasarana dan Sarana yang andal.

## **2.5 BALAI PENGELOLA KERETA API SULAWESI SELATAN**

### **2.5.1. Visi Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan**

Untuk mendukung terlaksananya RPJMN Tahun 2020-2024, mendukung program prioritas Presiden dan Wakil Presiden, Kementerian Perhubungan, serta Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Visi Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan selaras dan sejalan dengan Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian yaitu:

**Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan berupaya mewujudkan Perkeretaapian yang Andal, Berdaya Saing, Berintegrasi, Berteknologi, Terjangkau dan Selamat di Pulau Sulawesi guna mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: “Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong.”**

Visi di atas merupakan suatu gambaran yang menantang tentang keadaan masa depan yang diinginkan atau akan dicapai Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan. Dalam rangka merespon tugas pokok dan fungsi serta menjalankan agenda pembangunan berdasarkan visi misi Presiden 2020-2024.

### **2.5.2. Misi Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan**

Selanjutnya, dari Visi tersebut dirumuskan misi-misi sebagai berikut:

1. Mewujudkan konektivitas jaringan perkeretaapian yang terintegrasi dan berkelanjutan di Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan.
2. Tersedianya Prasarana dan Sarana Perkeretaapian yang Nyaman dan Handal di Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan.
3. Mewujudkan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang Prima dan Terjangkau di Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan.
4. Mewujudkan keselamatan transportasi perkeretaapian yang efektif di Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan.
5. Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan.

### **2.5.3. Tujuan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan**

Visi dan misi tersebut diterjemahkan ke dalam Tujuan BPKA Sulawesi Selatan. Setiap tujuan terdapat rumusan sasaran program yang ingin dicapai oleh BPKA Sulawesi Selatan. Tujuan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Tersedianya jaringan prasarana perkeretaapian di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan;
2. Mendukung Konektivitas Integrasi Angkutan Penumpang di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan;

3. Mendukung Konektivitas Integrasi Angkutan Barang di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan;
4. Mendukung Konektivitas Integrasi Antarmoda angkutan perkotaan;
5. Mewujudkan Kinerja Pelayanan Angkutan penumpang yang Terjangkau, Terintegrasi dan Berkelanjutan;
6. Mewujudkan Kinerja Pelayanan Angkutan barang yang Terintegrasi dan Berkelanjutan;
7. Mewujudkan kualitas operasional pelayanan lalu lintas dan angkutan kereta api penumpang dan barang;
8. Mewujudkan Kinerja Prasarana perkeretaapian yang Nyaman dan Handal di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan;
9. Mewujudkan Kinerja Pelayanan Sarana perkeretaapian yang Nyaman dan Handal di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan;
10. Memastikan sistem keselamatan perkeretaapian di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan;
11. Memastikan Keselamatan transportasi kereta api di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan;
12. Meningkatkan pengelolaan birokrasi yang *Good Governance* dan *Clean Government* di Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan.

#### **2.5.4 Kaitan Rencana Strategi Bisnis dengan Rencana Strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2020 – 2024**

Sesuai dengan Visi, Misi dan Tujuan Rencana Strategi Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan, Target utamanya adalah tersedianya layanan angkutan perkeretaapian di wilayah Sulawesi Selatan yang aman, nyaman, dan terjangkau. Untuk selanjutnya dapat dibuat strategi perolehan pendapatan dari pengelolaan Prasarana dan Sarana perkeretaapian.

## **BAB III**

### **ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN**

#### **3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI**

##### **3.1.1 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan**

Sebagaimana diamanatkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020 – 2024, sektor transportasi memiliki prioritas pembangunan sebagai berikut:

1. Perkuatan Aksesibilitas Daerah Tertinggal dan Perbatasan serta Keselamatan Transportasi;
2. Perkuatan Jalur Logistik Utama;
3. Dukungan Infrastruktur untuk Sektor Unggulan Industri dan Pariwisata; dan
4. Pengembangan Transportasi Perkotaan.

Dengan prioritas pembangunan di sektor transportasi di atas, kebijakan pembangunan transportasi nasional harus diarahkan dapat merefleksikan dan mengimplementasikan prioritas pembangunan transportasi. Arah kebijakan pengembangan dan pembangunan transportasi nasional antara lain:

1. Membuka Aksesibilitas untuk Mencapai Pemerataan Ekonomi dengan Perkuatan Aksesibilitas Daerah Tertinggal dan Perbatasan serta Keselamatan Transportasi;
2. Merajut Konektivitas Antar Wilayah sebagai upaya Perkuatan Jalur Logistik Utama;
3. Dukungan Aksesibilitas dalam Pengembangan Kawasan Industri, Pariwisata dan KEK Luar Jawa sebagai wujud Dukungan Infrastruktur untuk Sektor Unggulan Industri dan Pariwisata; dan
4. Peningkatan Kualitas Mobilitas Perkotaan guna mewujudkan Pengembangan Transportasi Perkotaan.

Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan pada tahun 2020 – 2024 merupakan metode pendekatan memecahkan permasalahan penting dan mendesak untuk segera dilaksanakan dalam kurun waktu 2020-2024,

serta memiliki dampak besar terhadap pencapaian sasaran nasional maupun Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2020 – 2024.

Arah Kebijakan dan Strategi memuat langkah berupa program indikatif untuk memecahkan permasalahan, yang teridentifikasi dan mendesak untuk segera dilaksanakan, guna mendukung pencapaian Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran Strategis. Program indikatif tersebut harus mendukung sasaran RPJMN 2020 – 2024 sesuai bidang terkait.

Arah kebijakan dan strategi Kementerian Perhubungan diperoleh dengan mendasarkan pada potensi yang ada, yang diharapkan akan dapat mengatasi permasalahan yang ada di sektor perhubungan.

### **3.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian**

Penyelenggaraan perkeretaapian nasional diharapkan mampu mendukung pertumbuhan ekonomi nasional melalui perwujudan visi perkeretaapian nasional tahun 2030 yaitu “Mewujudkan perkeretaapian yang berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan mampu menjawab tantangan perkembangan”. Strategi yang akan ditempuh untuk mewujudkan penyelenggaraan perkeretaapian nasional sesuai arah pengembangan perkeretaapian nasional 2030 antara lain sebagai berikut:

1. Strategi pengembangan jaringan dan layanan perkeretaapian;
2. Strategi peningkatan keamanan dan keselamatan perkeretaapian;
3. Strategi alih teknologi dan pengembangan industri;
4. Strategi pengembangan sumber daya manusia perkeretaapian;
5. Strategi pengembangan kelembagaan;
6. Strategi investasi dan pendanaan;

Target penyelenggaraan perkeretaapian nasional 2030 adalah: “Mewujudkan layanan transportasi perkeretaapian yang memiliki pangsa pasar penumpang sebesar 7% - 9 % dan barang sebesar 11% - 13% dari keseluruhan layanan transportasi nasional”. Berdasarkan proyeksi, pangsa pasar angkutan penumpang moda kereta api tahun 2024 adalah sekitar 5% - 6% penumpang dan angkutan barang moda kereta api tahun 2024 adalah sekitar 0.5% - 1%.

Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai dengan tugas dan fungsinya telah merumuskan sejumlah arah kebijakan dan strategi pencapaian yang harus

terlaksana dalam kurun waktu lima tahun ke depan, sebagaimana tertuang dalam Renstra 2020-2024 bidang Perkeretaapian.

### **3.1.3 Arah Kebijakan dan Strategi Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan**

Dalam rangka mencapai sasaran yang telah ditetapkan sebagai target kinerja dalam kurun waktu tahun 2020-2024, perlu ditentukan arah kebijakan dan strategi yang akan mendorong upaya pencapaian target kinerja. Arah kebijakan dan strategi Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan tahun 2020-2024 sebagai berikut :

#### **1. Mewujudkan konektivitas jaringan perkeretaapian.**

Sasaran yang ingin dicapai adalah konektivitas jaringan perkeretaapian nasional yang diwujudkan dalam penyediaan infrastruktur. Strategi yang dilakukan adalah:

- a. Penyediaan Tanah pembangunan infrastruktur jalur kereta api.
- b. Pembangunan prasarana kereta api baru dan prasarana pendukung.
- c. Pembangunan akses kereta api menuju pelabuhan, bandar udara, terminal dan Lokasi Industri.
- d. Perencanaan pengembangan jaringan angkutan kereta api Makasar – parepare dan angkutan perkotaan.

#### **2. Tersedianya Prasarana dan Sarana Perkeretaapian yang Nyaman dan Handal.**

Sasaran yang ingin dicapai adalah Kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian dengan kualitas Prasarana dan Sarana yang handal dan optimal. Strategi yang dilakukan untuk mewujudkan Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal adalah:

- a. Meningkatkan Kinerja Pelayanan Prasarana perkeretaapian yang Nyaman dan Handal.
- b. Meningkatkan Kinerja Pelayanan Sarana perkeretaapian yang Nyaman dan Handal
- c. Penyusunan dokumen standart perawatan prasarana dan sarana perkeretaapian.

- d. Penyusunan dokumen perencanaan dan pengawasan teknis.
  - e. Pengawasan penyelenggaraan prasarana dan sarana yang dilakukan operator dari segi pemberian pelayanan kepada pengguna jasa perkeretaapian.
  - f. Melaksanakan pemeriksaan serta perawatan Prasarana dan Sarana perkeretaapian sesuai dengan standar yang berlaku;
  - g. Pemenuhan kebutuhan peralatan dan perlengkapan penunjang untuk meningkatkan kehandalan Prasarana dan Sarana Kereta Api Sulawesi Selatan;
  - h. Melaksanakan studi/kajian dan memanfaatkan hasilnya sebagai pedoman pelaksanaan kegiatan perawatan Prasarana dan Sarana Kereta Api Sulawesi Selatan;
  - i. Melaksanakan pemeliharaan fasilitas perawatan sarana perkeretaapian;
  - j. Melaksanakan monitoring dan evaluasi terhadap hasil perawatan Prasarana dan Sarana perkeretaapian serta memanfaatkannya sebagai bahan peningkatan mutu;
  - k. Memperkuat fungsi pengawasan untuk menjaga kualitas hasil perawatan Prasarana dan Sarana Kereta Api Sulawesi Selatan agar sesuai dengan spesifikasi teknis;
  - l. Meningkatkan kompetensi SDM sebagai tenaga perawat, tenaga pemeriksa dan operator sarana perkeretaapian yang professional dan ahli di bidangnya.
3. Mewujudkan pelayanan transportasi perkeretaapian yang Prima dan Terjangkau
- Sasaran yang ingin dicapai adalah meningkatnya pelayanan transportasi penumpang dan barang. Strategi yang dilakukan untuk mewujudkan peningkatan kapasitas Prasarana dan Sarana adalah:
- a. Tersedianya jadwal perjalanan kereta api.
  - b. Pembangunan fasilitas penunjang pelayanan penumpang.
  - c. Inovasi pelayanan Kereta Api Sulawesi Selatan;

- d. Melakukan kerjasama mutualisme dengan pihak pemerintah/swasta dalam memanfaatkan potensi layanan angkutan Kereta Api Sulawesi Selatan;
  - e. Melakukan sosialisasi perubahan mindset masyarakat secara berkelanjutan agar terbiasa menggunakan Kereta Api sebagai angkutan utama;
  - f. Melakukan pembinaan pelayanan prima (*Excellent Service*) kepada seluruh sdm terkait;
  - g. Meningkatkan responsibilitas dan informative terhadap kritik dan saran dari masyarakat;
  - h. Melibatkan masyarakat dalam penilaian kinerja pelayanan sebagai masukan perbaikan dan peningkatan kinerja dan mutu pelayanan;
  - i. Memberikan penghargaan (*reward*) dan sanksi (*punishment*) terhadap petugas pelayanan, serta penghargaan (*reward*) kepada pengguna jasa atas jasa layanan Kereta Api.
4. Mewujudkan keselamatan transportasi perkeretaapian yang efektif.  
Sasaran yang ingin dicapai adalah Keselamatan transportasi perkeretaapian dengan meningkatkan kualitas Sumber Daya Manusia, Prasarana dan Sarana yang efektif. Strategi yang dilakukan untuk mewujudkan Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang andal adalah:
- a. Identifikasi daerah rawan kecelakaan dan rawan bencana.
  - b. Peningkatan perlintasan tidak sebidang (*underpass/flyover*).
  - c. Sosialisasi keselamatan perkeretaapian kepada masyarakat.
  - d. Pengawasan penyelenggaraan prasarana dan sarana yang dilakukan operator dari segi keselamatan.
  - e. Pengawasan Sistem manajemen keselamatan perkeretaapian
5. Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di lingkungan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan
- Arah kebijakan yang diambil untuk mewujudkan *good governance dan clean government* di lingkungan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi

Selatan adalah melaksanakan kegiatan dukungan manajemen organisasi yang berkontribusi positif dalam pelaksanaan tugas dan fungsi. Strategi untuk mencapai sasaran tersebut yaitu :

- a. Melaksanakan fungsi perencanaan dan pelaporan sesuai kebutuhan organisasi;
- b. Menerapkan sistem pelaporan kinerja dan keuangan sesuai ketentuan;
- c. Memanfaatkan hasil evaluasi pelaporan kinerja dan keuangan sebagai bahan perbaikan kinerja selanjutnya;
- d. Memperkuat pengendalian internal dalam pelaksanaan tugas dan fungsi setiap elemen organisasi;
- e. Melaksanakan fungsi pengembangan kompetensi sumber daya manusia dalam berbagai bidang yang diperlukan;
- f. Melaksanakan layanan administrasi dan operasional perkantoran sesuai kebutuhan.

### **3.2 KERANGKA KELEMBAGAAN**

Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan merupakan unit pelaksana teknis di Lingkungan Kementerian Perhubungan yang secara struktur organisasi bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perkeretaapian. Kelembagaan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan dibentuk berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan, mempunyai tugas melakukan pengelolaan Prasarana dan Sarana kereta api Sulawesi Selatan. Dalam melaksanakan tugasnya, Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan menyelenggarakan fungsi sebagai:

- a. Penyusunan perencanaan dan pelaksanaan pelayanan angkutan penumpang dan angkutan kereta api;
- b. Perencanaan dan pelaksanaan pemanfaatan pelaksanaan perawatan dan peningkatan fasilitas Prasarana dan Sarana kereta api di Pulau Sulawesi;
- c. Perencanaan dan pelaksanaan pemanfaatan Prasarana dan Sarana perkeretaapian di Pulau Sulawesi, penyusunan grafik perjalanan kereta api, dan kemitraan;

- d. Penyusunan perencanaan dan pelaksanaan pengaturan, pengoperasian, dan pengendalian penggunaan Prasarana dan Sarana;
- e. penyusunan dan pengusulan tarif angkutan penumpang dan barang serta pemanfaatan aset;
- f. Penyusunan petunjuk teknis dan/atau Standar Operasional Prosedur pengelolaan kereta api;
- g. Penyusunan rencana program dan anggaran;
- h. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian, kearsipan, hubungan masyarakat, hukum, kerja sama, teknologi informasi komunikasi, data, serta pengelolaan barang milik negara; dan
- i. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan.

Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan selaku penyelenggara transportasi publik moda Kereta Api selaku penyedia jasa layanan, diharapkan menjadi suatu Badan Layanan Umum dengan konsep layanan sebagai berikut :

a. Layanan Utama

Layanan utama sebagai jasa pelayanan transportasi yakni menyediakan jasa pelayanan transportasi kereta api di wilayah Sulawesi Selatan. dimana balai pengelola kereta Api Sulawesi selatan akan mengelola pelayanan jasa transportasi kereta api dengan karakter angkutan:

- a. Angkutan penumpang yang melayani pelayanan penumpang dari stasiun ke stasiun
- b. Angkutan barang yang melayani pelayanan barang dari lokasi muat ke lokasi pembongkaran

b. Layanan Penunjang

Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan mempunyai nilai aset yang sangat besar yang dapat dikelola untuk mendapatkan pendapatan layanan, selanjutnya dikelompokkan berdasarkan aset di area sekitar stasiun yaitu sebagai berikut :

- Pemanfaatan aset stasiun berupa sewa pemasangan iklan dan promosi;

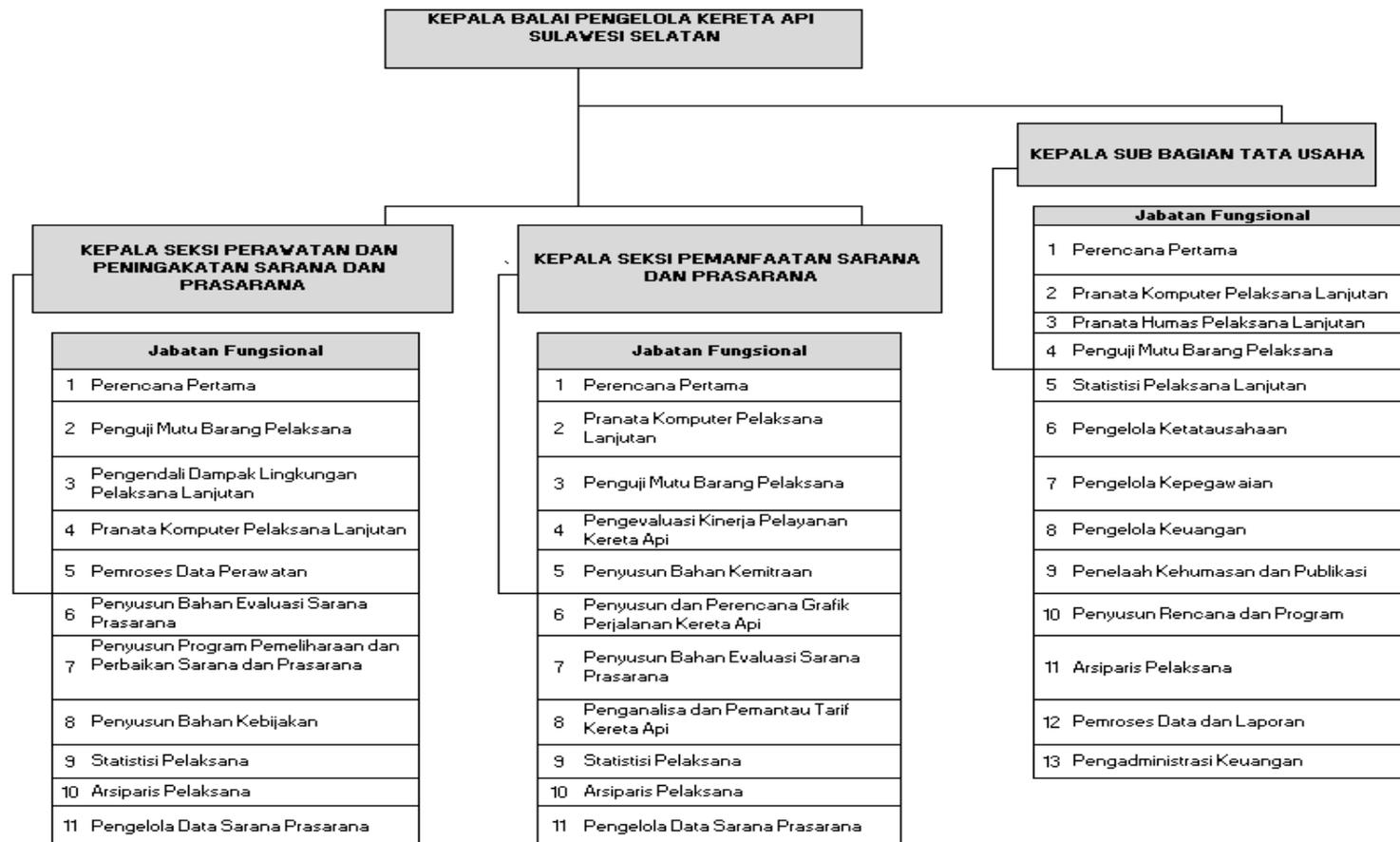
- Pemanfaatan aset stasiun berupa sewa ruangan di stasiun.
- Pemanfaatan aset jalur dan stasiun berupa sewa tempat terbuka (retail) di stasiun.
- Pemanfaatan aset jalur kereta api berupa sewa pemasangan jalur komunikasi dan utilitas lainnya.
- Pengelolaan iklan portal;
- Pemanfaatan aset Sarana berupa sewa pemasangan iklan dan promosi;

Berdasarkan PM Nomor 26 Tahun 2020, Uraian Tugas dan Jabatan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan sebagai berikut:

- a. Subbagian Tata Usaha mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana program dan anggaran, urusan keuangan, kepegawaian, kearsipan, hubungan masyarakat, hukum, kerja sama, teknologi informasi komunikasi, data, pengelolaan Barang Milik Negara, serta evaluasi dan pelaporan.
- b. Seksi Perawatan dan Peningkatan Prasarana dan Sarana mempunyai tugas melaksanakan perencanaan dan pelaksanaan perawatan, dan peningkatan fasilitas Prasarana dan Sarana kereta api di Pulau Sulawesi, serta penyusunan petunjuk teknis dan/atau Standar Operasional Prosedur perawatan dan peningkatan Prasarana dan Sarana kereta api.
- c. Seksi Pemanfaatan Prasarana dan Sarana mempunyai tugas melaksanakan penyusunan perencanaan dan pelaksanaan pelayanan angkutan penumpang dan angkutan barang, pemanfaatan Prasarana dan Sarana perkeretaapian di Pulau Sulawesi, penyusunan grafik perjalanan kereta api, kemitraan, pengaturan, pengoperasian, dan pengendalian penggunaan Prasarana dan Sarana, penyusunan dan pengusulan tariff angkutan penumpang dan barang, serta pemanfaatan aset.

d. Kelompok Jabatan Fungsional mempunyai tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Adapun struktur dari Bali Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan adalah sebagai berikut:

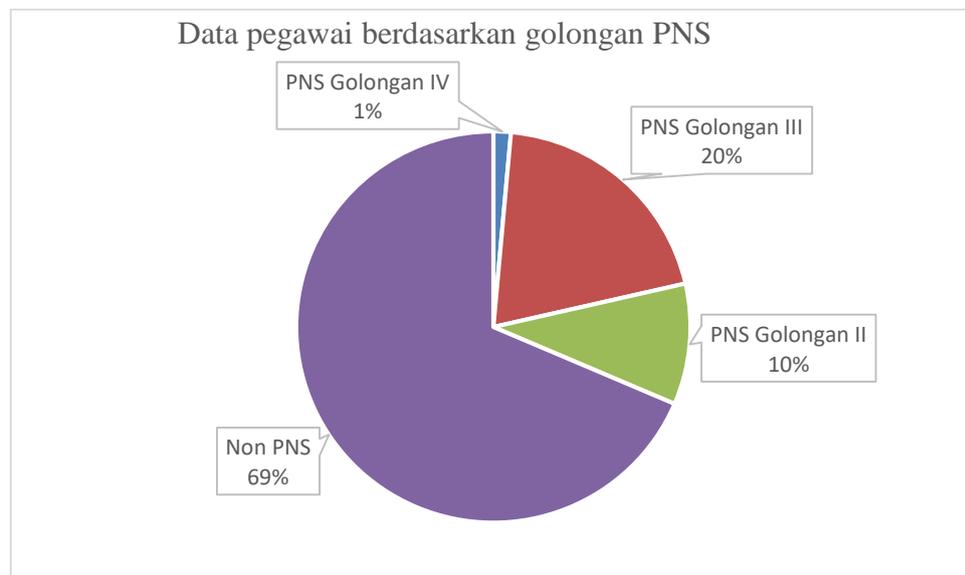


**Gambar 3.1** Struktur Organisasi Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan

Sampai dengan tahun 2021, sumber daya manusia Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan secara keseluruhan berjumlah 70 (Tujuh Puluh) pegawai terdiri dari 22 (Dua Puluh Dua) orang status Pegawai Negeri Sipil (PNS) dan 48 (Empat Puluh Delapan) orang status Pegawai Pemerintah Non Pegawai Negeri Sipil (Non PNS). Adapun komposisi pegawai Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan adalah sebagai berikut:

**Tabel III-1** Komposisi Pegawai Berdasarkan Golongan dan Kepangkatan

NO	URAIAN	JUMLAH PEGAWAI	KOMPOSISI
1	PNS Golongan IV	1	1,4 %
2	PNS Golongan III	14	20 %
3	PNS Golongan II	7	10 %
4	Non PNS	48	68,6 %
TOTAL		70	100%

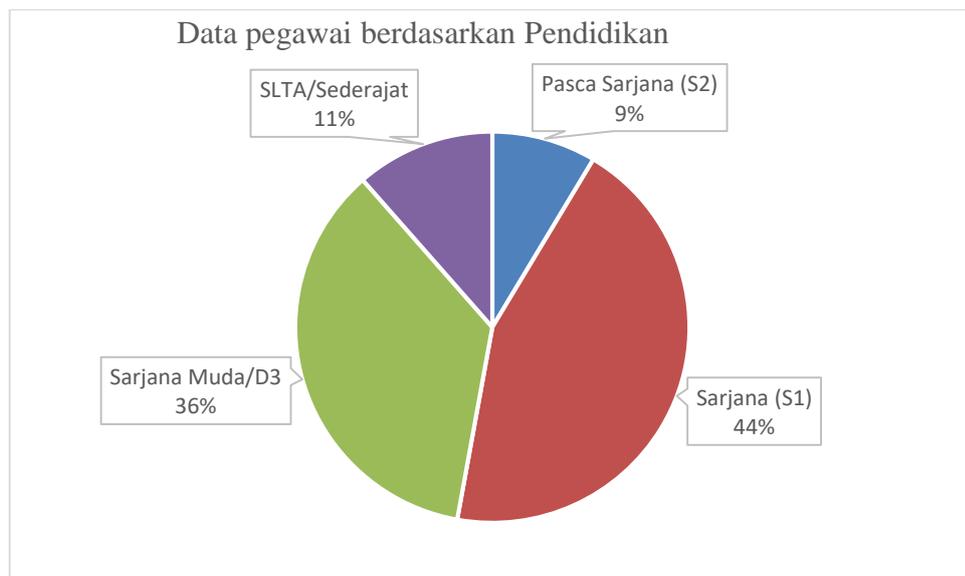


**Gambar III-2** Komposisi Pegawai Berdasarkan Golongan dan Kepangkatan

Selain komposisi berdasarkan golongan/kepangkatan, pegawai Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan berdasarkan tingkat pendidikan adalah sebagai berikut:

**Tabel III-3** Komposisi Pegawai Berdasarkan Pendidikan

NO	URAIAN	JUMLAH PEGAWAI	KOMPOSISI
1	Pasca Sarjana (S2)	6	9%
2	Sarjana (S1)	31	44%
3	Sarjana Muda (D3)	25	36%
4	SLTA/Sederajat	8	11%
TOTAL		70	100%



**Gambar III-3** Komposisi Pegawai Berdasarkan Pendidikan

Adapun proyeksi kebutuhan SDM aparatur Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi selatan untuk jangka waktu 5 tahun dihitung dan disusun berdasarkan kondisi eksisting, ketentuan yang berlaku, dan arah kebijakan nasional dari Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi selatan. Proyeksi disusun dengan asumsi:

- a. Pemenuhan pegawai baru tahun 2021 berasal dari rekrutmen umum tahun 2019 serta pemenuhan pegawai baru di tahun – tahun berikutnya;
- b. Kecukupan anggaran dan sarana prasarana pendukung lain.

**Tabel III-4** Proyeksi kebutuhan SDM Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi selatan Tahun 2020 – 2024

No.	Uraian	Tahun				Total
		2021	2022	2023	2024	
1	Bezetting PNS (1 Jan)	-	-	-	-	-
2	Prediksi Pensiun	-	-	-	-	-
3	Rekrutmen PNS	15	20	5	-	40
4	Jumlah PNS (31 Des)	15	20	5	-	40

Dalam rangka penyelenggaraan tugas dan fungsi yang lebih maksimal dan untuk meningkatkan kinerja dalam menghadapi tantangan pada periode Renstra 2020-2024, maka diperlukan upaya penguatan kelembagaan, diantaranya penguatan Sumber Daya Manusia. Selain itu, dalam pengelolaan asset dimana saat ini menjadi tugas dari BPKA Sulawesi Selatan untuk menjaga dan merawat asset sebagaimana menjaga fungsi asset dapat digunakan. Berikut kebutuhan SDM yang dibutuhkan dalam proses penjagaan asset di BPKA Sulawesi Selatan Tahun 2021-2024.

Tabel kebutuhan SDM yang dibutuhkan dalam proses penjagaan asset di BPKA Sulawesi Selatan Tahun 2021-2024

NO	LOKASI	SATPAM	PRAMUBAKTI	JUMLAH	TAHUN			
					2021	2022	2023	2024
1	Kantor BPKA Sulsel	8	3	11	2	11	11	11
2	Gudang Pekai	12	2	14	-	14	14	14
3	Dipo Maros	16	2	18	-	18	18	18
4	Balaiyasa Maros	16	2	18	-	18	18	18
5	Stasiun Palanro	8	4	12	-	12	12	12
6	Stasiun Mangkoso	8	4	12	-	12	12	12
7	Stasiun Takkalasi	8	4	12	-	12	12	12
8	Stasiun Barru	8	4	12	-	12	12	12
9	Stasiun Garongkong	8	4	12	-	12	12	12
10	Stasiun Tenate Rilau	8	4	12	-	12	12	12
11	Stasiun Mandalle	8	4	12	-	12	12	12
12	Stasiun Ma'rang	8	4	12	-	12	12	12

NO	LOKASI	SATPAM	PRAMUBAKTI	JUMLAH	TAHUN			
					2021	2022	2023	2024
13	Stasiun Labakkang	8	4	12	-	12	12	12
14	Stasiun Mangilu	8	4	12	-	12	12	12
15	Stasiun Pangkajene	8	4	12	-	12	12	12
16	Stasiun Ramang ramang	8	4	12	-	12	12	12
17	Stasiun Baruga	8	4	12	-	12	12	12
18	Stasiun Maros	8	4	12	-	12	12	12
19	Stasiun Mandai	8	4	12	-	12	12	12
20	Stasiun Parangloe	8	4	12	-	-	12	12
21	Stasiun Lumpue	8	4	12	-	-	12	12
22	Stasiun New Port	8	4	12	-	-	-	12
23	Stasiun Soreang	8	4	12	-	-	-	12
<b>JUMLAH KEBUTUHAN SDM</b>					<b>2</b>	<b>241</b>	<b>265</b>	<b>289</b>

Dalam struktur organisasi Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan terdapat Kelompok Jabatan Fungsional yang bertugas memberikan pelayanan fungsional sesuai bidang keahlian dan keterampilan. Hingga saat ini kelompok jabatan fungsional pada Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan belum diisi pegawai. Selain itu belum ada mekanisme pengelolaan dalam penyelenggaraan sarana maupun prasarana yang menjadi tanggungjawab balai pengelola kereta api. Hal ini perlu mendapat perhatian mengingat sumber daya manusia menjadi salah satu faktor pendukung utama pelaksanaan tugas dan fungsi.

## BAB IV

### TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

#### 4.1 TARGET KINERJA BALAI PENGELOLA KERETA API SULAWESI SELATAN

Dalam rangka mewujudkan visi dan misi Presiden dan Wakil Presiden serta untuk mendukung kebijakan nasional, Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan telah menetapkan 12 (Duabelas) tujuan yang dilengkapi dengan 63 (Enam Puluh Tiga) sasaran program. Sasaran program adalah kondisi yang diharapkan secara nyata oleh Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan dan merupakan cermin pengaruh atas ditimbulkannya hasil (*outcome*) dari beberapa Kegiatan. Untuk mengukur tingkat keberhasilan capaian, tiap sasaran program diukur menggunakan Indikator Kinerja Program dan setiap Kegiatan diukur menggunakan Indikator Kinerja Kegiatan.

Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan telah menetapkan beberapa indikator kinerja beserta targetnya pada tahun 2020-2024. Hal tersebut untuk mengukur pencapaian sasaran program maupun pencapaian kegiatan. Rumusan indikator tersebut tetap memperhatikan arahan dalam RPJMN 2020-2024. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan ditetapkan berdasarkan *cascading* Sasaran Program yang ditetapkan Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagaimana terlampir dalam Renstra ini. Untuk Direktorat Jenderal Perkeretaapian sendiri terdapat 5 (lima) indikator kinerja yang diamanatkan di RPJMN dalam mendukung tiga sasaran pembangunan nasional dalam Agenda Pembangunan 5 (Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pembangunan Ekonomi dan Pelayanan dasar), yaitu:

1. Sasaran meningkatnya penyediaan infrastruktur dasar dengan indikator:
  - Rasio kejadian kecelakaan KA per 1 juta km perjalanan.
2. Sasaran meningkatnya konektivitas wilayah dengan indikator:
  - Panjang jaringan KA yang terbangun (kumulatif); dan
  - Kondisi jalur KA sesuai standar *Track Quality Index*(TQI) kategori 1 dan 2.
3. Sasaran meningkatnya layanan angkutan umum massal di kawasan metropolitan dengan indikator:

- Jumlah kota metropolitan dengan sistem angkutan umum massal perkotaan yang dibangun dan dikembangkan; dan
- Jumlah kota yang dibangun perlintasan tidak sebidang.

Dalam rangka mendukung terlaksananya tiga sasaran pembangunan nasional dan lima indikator kinerja Direktorat Jenderal Perkeretaapian tersebut, kepada Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan telah diarahkan untuk menetapkan 63 (enam puluh tiga) Sasaran Kegiatan dengan total maksimal terdapat 63 (enam puluh tiga) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) untuk periode 2020-2024. Target capaian indikator kinerja kegiatan (IKK) Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan tahun 2020-2024 sesuai sasaran yang telah ditetapkan sebagai berikut :

**Tabel 4.1** Sasaran Strategis Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan tahun 2020-2024

No	Sasaran Kegiatan (SK)	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Satuan	TARGET (Dalam Juta)					
				2020	2021	2022	2023	2024	
1	meningkatkan konektivitas prasarana perkeretaapian	IKK 1	Rasio Kanektivitas Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	ratio	Rp1.547.480	Rp571.000	Rp1.963.288	Rp1.999.143	Rp1.869.400
2	meningkatkan kapasitas prasarana dan mendukung pelayanan KA di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	IKK 2	Presentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQ1 Kategori I dan II di wilayah kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%	Rp 23.000	Rp 22.500	Rp 28.000	Rp 27.000	Rp 20.000
		IKK 3	Presentase fasilitas operasi dengan teknologi handal di wilayah kerja BPKA SS	%	Rp 1.000	Rp 4.500	Rp 20.000	Rp 20.000	Rp 20.000
3	meningkatnya kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	IKK 4	Pemenuhan target angkutan kereta api Sulawesi Selatan	%	Rp 45.000	Rp215.000	Rp 134.000	Rp 144.100	Rp 105.000
		IKK 5	Indeks kepuasan Masyarakat	skala	Rp -	Rp -	Rp 1.500	Rp 10.500	Rp 1.000
		IKK 6	Presentase kedatangan dan keberangkatan kereta api sulawesi selatan secara tepat waktu	%	Rp -	Rp -	Rp 2.000	Rp 1.000	Rp 1.000
4	meningkatnya keselamatan transportasi KA di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	IKK 7	Presentase penurunan kecelakaan kereta api di wilayah kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%	Rp -	Rp 250	Rp 70.500	Rp 1.500	Rp 250
5	terwujudnya good governance dan clean government di lingkungan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	IKK 8	Presentase realisasi penerimaan negara bukan pajak (PNBP) Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%	Rp -	Rp 500	Rp 1.000	Rp 1.000	Rp 1.000
		IKK 9	Presentase kualitas pelaksanaan anggaran Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%	Rp -	Rp 200	Rp 480	Rp 3.480	Rp 480
<b>JUMLAH</b>					<b>Rp1.616.480</b>	<b>Rp813.950</b>	<b>Rp2.220.768</b>	<b>Rp2.207.723</b>	<b>Rp2.018.130</b>

Sebagai salah satu persyaratan terciptanya tata kelola pemerintahan yang baik, maka Pengukuran kinerja untuk menilai tingkat keberhasilan pencapaian

sasaran Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan pada setiap tahun anggaran dibutuhkan untuk akuntabilitas kinerja dalam penyelenggaraan perkeretaapian. Oleh karena itu, capaian kinerja setiap Indikator Kinerja Utama tersebut harus diukur dan dilaporkan dalam dokumen LKIP (Laporan Kinerja Instansi Pemerintah) pada setiap tahunnya. Pengukuran kinerja diperlukan untuk menginformasikan keberhasilan pelaksanaan program dan kegiatan penyelenggaraan perkeretaapian, juga digunakan sebagai alat evaluasi berbagai permasalahan, kendala yang dihadapi, hambatan maupun ketidakberhasilan dalam mencapai target kinerja, sehingga dapat disusun kebijakan dan strategi penanganannya. Pembangunan di Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan dalam menjalankan Program Infrastruktur Konektivitas memiliki rencana pembangunan 2020-2024 yaitu pembangunan Jalur Baru seperti dalam gambar berikut:

**Gambar VI-4** Gambar Rencana Pentahapan Pembangunan KA Makpar



#### 1. Jalur Eksisting

- Tahun 2015 – 2016 telah selesai di bangun jalur segmen 1(C) sepanjang 26,1 KM dimulai dari KM 76+200 di petak jalan Mandalle – Tanete Rilau sampai dengan KM 92+300 petak jalan Barru – Takallasi;
- Tahun 2017 – 2019 telah selesai di bangun jalur segmen 2(B) sepanjang 27,8 KM dimulai dari KM 92+300 petak jalan Barru – Takallasi sampai dengan KM 116+500 petak jalan Palanro – Lumpue dan KM 73+600 s/d KM 76+200 petak Jalan Mandalle – Tanete Rilau;

- Tahun 2019 telah dimulai pembangunan jalur segmen 3(D) sepanjang 59,6 KM dimulai dari KM 14+000 petak jalan Mandalle - Maros sampai dengan KM 73+600 petak Jalan Mandalle – Tanete Rilau.

## 2. Rencana Konstruksi hingga 2024

- Segmen 4(A.2) : KM 116+500 s/d KM 142+000 Antara Palanro – Soreang (2023)
- Segmen 5(E.1) : KM 0+000 s/d KM 14+000 Makassar (Tallo) – Mandai (2023)
- Siding Track Bosowa Sepanjang 6,3 KM (2022)
- Siding Track Garongkong Sepanjang 4,7 KM (2022)

## 3. Rencana Operasi

- Operasi Terbatas Tahap I

Dilakukan internal Balai, tanpa penumpang, menggunakan sarana perkeretaapian yang tersedia

Main Line : Segmen 1 & Segmen 3 Pangkep

Panjang Lintas : 40 KM (52+000 s/d KM 92+000) dan 5 Stasiun

Tujuan : Mengetahui kinerja prasarana & sosialisasi kepada Masyarakat

- Operasi Terbatas Tahap II

Main Line : Segmen 1 & Segmen 3 Pangkep (APBN)

Siding Track : Segmen 6 (Siding Tonasa & Garongkong) KPBU

Panjang Lintas : 55 KM dan 7 Stasiun

Tujuan : 1. Angkutan Barang dari/ke Pelabuhan Garongkong menuju Pabrik Tonasa (PP)

2. Angkutan penumpang dari St. Barru – St. Labakkang

Dapat ditingkatkan operasi dengan penumpang (perintis) dari Pangkajene s/d Barru sepanjang 51 KM (6 Stasiun), dengan syarat sudah ada Penyelenggara/Operator Sarana.

- Operasi Terbatas Tahap III

Main Line : Segmen 1 & Segmen 3 (APBN)

Siding Track : Segmen 6 (Siding Tonasa & Garongkong) KPBU  
 Panjang Lintas : 78 KM (KM 14+000 s/d KM 92+000) dan 15 KM siding  
 Tujuan : 1. Angkutan penumpang dari St Barru – St Mandai (Perintis)  
 2. Angkutan barang dari/ke Pelabuhan Garongkong menuju Pabrik Tonasa

- Operasi Terbatas Tahap IV

Main Line : Segmen 1, Segmen 2 & Segmen 3 (APBN)  
 Siding Track : Segmen 6 (Siding Tonasa & Garongkong) KPBU  
 Panjang Lintas : 102 KM (KM 14+000 s/d KM 116+000) + 15 KM siding  
 Tujuan : 1. Operasi KA dari Mandai s/d Palanro (102 KM dan 12 Stasiun) dan Angkutan barang Tonasa – Garongkong)

4. Usulan Rencana Tahapan Operasi Alternatif

- Operasi Terbatas Tahap I

Main Line : Segmen 1 & Segmen 3 Pangkep (APBN)  
 Siding Track : Segmen 6 (Siding Tonasa & Garongkong) KPBU  
 Panjang Lintas : 53 KM dan 7 Stasiun  
 Tujuan : 1. Angkutan barang dari/ke Pelabuhan Garongkong menuju Pabrik Tonasa (PP)  
 2. Angkutan Penumpang dari St Barru – St Labakkang

- Operasi Terbatas Tahap II

Main Line : Segmen 1, Segmen 2 & Segmen 3 Pangkep (APBN)  
 Siding Track : Segmen 6 (Siding Tonasa & Garongkong) KPBU  
 Panjang Lintas : 115 KM dan 14 Stasiun  
 Tujuan : 1. Angkutan barang dari/ke Pelabuhan Garongkong menuju Pabrik Tonasa (PP)  
 2. Angkutan Penumpang dari St Mandai (Maros) – St Palanro (Barru)

## 4.2 Kerangka Pendanaan

Untuk melaksanakan seluruh kegiatan sebagai upaya mencapai target sasaran kinerja yang telah ditetapkan diperlukan dukungan pendanaan. Ketepatan perencanaan anggaran dalam banyak aspek akan mempengaruhi capaian target kinerja. Dalam rangka melaksanakan kegiatan tahun 2020 sampai dengan 2024, Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan merencanakan kebutuhan anggaran sebagaimana indikasi kebutuhan pendanaan sebagai berikut :

**Tabel 4.2** Kerangka Pendanaan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan tahun 2021 – 2024

No	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		TARGET (Dalam Juta)				
			2020	2021	2022	2023	2024
1	IKK 1	Rasio Kanektivitas Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Rp1,547,480	Rp 571,000	Rp1,963,288	Rp 1,999,143	Rp1,869,400
2	IKK 2	Presentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQ1 Kategori I dan II di wilayah kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Rp 23,000	Rp 22,500	Rp 28,000	Rp 27,000	Rp 20,000
	IKK 3	Presentase fasilitas operasi dengan teknologi handal di wilayah kerja BPKA SS	Rp 1,000	Rp 4,500	Rp 20,000	Rp 20,000	Rp 20,000
3	IKK 4	Pemenuhan target angkutan kereta api Sulawesi Selatan	Rp 45,000	Rp 215,000	Rp 134,000	Rp 144,100	Rp 105,000
	IKK 5	Indeks kepuasan Masyarakat	Rp -	Rp -	Rp 1,500	Rp 10,500	Rp 1,000
	IKK 6	Presentase kedatangan dan keberangkatan kereta api sulawesi selatan secara tepat waktu	Rp -	Rp -	Rp 2,000	Rp 1,000	Rp 1,000
4	IKK 7	Presentase penurunan kecelakaan kereta api di wilayah kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Rp -	Rp 250	Rp 70,500	Rp 1,500	Rp 250
5	IKK 8	Presentase realisasi penerimaan negara bukan pajak (PNBP) Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Rp -	Rp 500	Rp 1,000	Rp 1,000	Rp 1,000
	IKK 9	Presentase kualitas pelaksanaan anggaran Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Rp -	Rp 200	Rp 480	Rp 3,480	Rp 480
<b>JUMLAH</b>			<b>Rp1,616,480</b>	<b>Rp813,950</b>	<b>Rp2,220,768</b>	<b>Rp2,207,723</b>	<b>Rp2,018,130</b>

Keterangan:

- Tahun 2020 pembiayaan masuk pada Anggaran Balai Teknik Perkeretaapian Jawa Bagian Timur.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional dan Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2019 Tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2020-2024 setiap Kementerian/Lembaga (K/L) wajib menyusun Rencana Strategis (Renstra) sebagai dokumen perencanaan K/L untuk jangka menengah. Renstra disusun berpedoman kepada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) dan memuat visi, misi, tujuan, strategi, kebijakan, program, dan kegiatan pembangunan sesuai dengan tugas dan fungsi K/L.

Penyusunan Renstra Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan Tahun 2020-2024 berpedoman kepada RPJMN dan Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2020-2024, yang merupakan penjabaran visi, misi, dan program prioritas Presiden dan Wakil Presiden. Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan Tahun 2020 - 2024 ini akan menjadi pedoman bagi Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan dalam melaksanakan program kerja yang telah ditetapkan.

Renstra Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan Tahun 2020 - 2024 disusun dalam rangka memberikan arah dan pedoman pengelolaan Prasarana dan Sarana kereta api. Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan mempunyai tanggung jawab untuk melaksanakan Rencana Strategis Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan Tahun 2020 - 2024 dengan sebaik-baiknya.

Dalam rangka menjaga efektivitas pelaksanaan Renstra Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan 2020-2024, masing-masing unit di lingkungan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan berkewajiban melaksanakan pemantauan dan evaluasi kinerja terhadap pelaksanaan Renstra.

## LAMPIRAN 1

## Pendanaan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan Tahun Anggaran 2021

### RINCIAN KERTAS KERJA SATKER T.A. 2021

KEMEN/LEMB (022) KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
 UNIT ORG (08) Ditjen Perkeretaapian  
 UNIT KERJA (467006) BALAI PENGELOLA KERETA API SULAWESI SELATAN  
 ALOKASI Rp. 35,516,236,000

Halaman : 1

KODE	PROGRAM/ AKTIVITAS/ KRO/ RO/ KOMPONEN/ SUBKOMP/ DETIL	PERHITUNGAN TAHUN 2021			SD/ CP
		VOLUME	HARGA SATUAN	JUMLAH BIAYA	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
022.06.GA	Program Infrastruktur Konektivitas			32,435,059,000	
4643	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian			32,435,059,000	
4643.CBA	Prasarana Bidang Konektivitas Perkeretaapian[Base Line]	100.0 km		32,435,059,000	
	Lokasi : KOTA MAKASSAR				
4643.CBA.008	Infrastruktur Perkeretaapian	100.0 Km'sp		32,435,059,000	
055	Pengadaan/penertiban lahan			32,435,059,000	U
A	Pengadaan Tanah Kabupaten Maros dan Kota Makassar			7,417,636,000	
531111	<u>Belanja Modal Tanah</u>			7,417,636,000	RM
	(KPPN.054-Makassar I )				
	- Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah Jalur KA untuk Kabupaten Maros dan Kota Makassar	1.0 Paket	1,653,100,000	1,653,100,000	
	- BOBP Tahapan Persiapan Pengadaan Tanah Kabupaten Maros (Mandal)-Kota Makassar (Parangloe)	1.0 Paket	1,500,000,000	1,500,000,000	
	- BOBP Tahapan Pelaksanaan Pengadaan Tanah Kabupaten Maros	1.0 Paket	1,382,531,400	1,382,531,000	
	- Biaya Konsinyasi di Kabupaten Maros	1.0 Paket	612,466,000	612,466,000	
	- Administrasi Kegiatan Pengadaan Tanah Kabupaten Maros dan Kota Makassar	1.0 Paket	656,123,520	656,123,000	
	- Bimbingan Teknis Percepatan Pengadaan Tanah	1.0 Paket	279,410,000	279,410,000	
	- Pemisahan Sertifikat Pengadaan Tanah di Kabupaten Maros	1.0 Paket	30,000,000	30,000,000	
	- Penilaian (Appraisal) untuk Pengadaan Tanah	1.0 Paket	250,000,000	250,000,000	
	- Pengganti Makam dan Fasilitas Umum di Kabupaten Maros	1.0 Paket	1,054,006,000	1,054,006,000	
	- Pengadaan Lahan untuk Fasum Fasos di Kabupaten Maros	1.0 Paket			
B	Pengadaan Tanah Kabupaten Pangkep			1,357,191,000	
531111	<u>Belanja Modal Tanah</u>			1,357,191,000	RM
	(KPPN.054-Makassar I )				
	- BOBP Tahapan Pelaksanaan Pengadaan Tanah Kabupaten Pangkep	1.0 Paket	467,057,649	467,057,000	
	- Biaya Konsinyasi di Kabupaten Pangkep	1.0 Paket	72,867,000	72,867,000	
	- Administrasi Kegiatan Pengadaan Tanah Kabupaten Pangkep	1.0 Paket	547,267,000	547,267,000	
	- Pemisahan Sertifikat Pengadaan Tanah di Kabupaten Pangkep	1.0 Paket	250,000,000	250,000,000	
C	Pengadaan Tanah Kabupaten Barru dan Kota Parepare			23,660,232,000	

KODE	PROGRAM/ AKTIVITAS/ KRO/ NO/ KOMPONEN/ SUBKOMP/ DETIL	PERHITUNGAN TAHUN 2021			SD/ CP	
		VOLUME	HARGA SATUAN	JUMLAH BIAYA		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	
531111	<u>Belanja Modal Tanah</u> (KPPN 054-Makassar I)			23,680,232,000	2	RM
	- Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah Jalur KA untuk Kabupaten Barru dan Kota Parepare	1.0 Paket	1,525,600,000	1,525,600,000		
	- BOBP Tahapan Pelaksanaan Pengadaan Tanah Kabupaten Barru-Kota Parepare	1.0 Paket	1,049,675,000	1,049,675,000		
	- BOBP Tahapan Pelaksanaan Pengadaan Tanah Kawasan Konsolidasi Kereta Api yang Terintegrasi dengan Pelabuhan Garongkong	1.0 Paket	1,314,968,000	1,314,968,000		
	- BOBP Tahapan Pelaksanaan Pengadaan Tanah untuk Stasiun dan Gudang di Kabupaten Barru	1.0 Paket	250,000,000	250,000,000		
	- Biaya Konsinyasi di Kabupaten Barru	1.0 Paket	66,600,000	66,600,000		
	- Administrasi Kegiatan Pengadaan Tanah Kabupaten Barru	1.0 Paket	1,014,629,000	1,014,629,000		
	- Penilaian (Appraisal) Pengadaan Tanah untuk Kawasan Konsolidasi Kereta Api yang Terintegrasi dengan Pelabuhan Garongkong	1.0 Paket	265,760,000	265,760,000		
	- Pengadaan Tanah untuk Pembangunan Jalur KA	1.0 Paket	15,498,500,000	15,498,500,000		
	- Pengadaan Lahan untuk 12 Bidang di Kabupaten Barru	1.0 Paket	1,043,655,000	1,043,655,000		*
	- Pengadaan Lahan untuk 16 Bidang di Kabupaten Barru	1.0 Paket	1,600,235,000	1,600,235,000		*
	- Pemisahan Sertifikat Pengadaan Tanah di Kabupaten Barru	1.0 Paket	30,000,000	30,000,000		
022.06.WA.4601	Program Dukungan Manajemen Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian			3,083,177,000		
4601.EAA	Layanan Perkeretaapian(Basis Line)	2.0 Layanan		3,083,177,000		
	Lokasi : KOTA MAKASSAR					
4601.EAA.001	<u>Gaji dan Tunjangan</u>	1.0 Layanan		1,753,381,000		
001	<u>Gaji dan Tunjangan</u>			1,753,381,000		U
A	Pembayaran Gaji, Lembur, Honorarium dan Vekasi			723,467,000		
511111	<u>Belanja Gaji Pokok PNS</u> (KPPN 054-Makassar I)			600,334,000		RM
	- Belanja Gaji Pokok PNS	1.0 Tahun	600,334,000	600,334,000		
511119	<u>Belanja Pembulatan Gaji PNS</u> (KPPN 054-Makassar I)			11,000		RM
	- Belanja Pembulatan Gaji	1.0 Tahun	11,234	11,000		
511121	<u>Belanja Tunj. Suami/Istri PNS</u> (KPPN 054-Makassar I)			35,685,000		RM
	- Belanja Tunjangan Suami/Istri PNS	1.0 Tahun	35,685,190	35,685,000		
511122	<u>Belanja Tunj. Anak PNS</u> (KPPN 054-Makassar I)			8,880,000		RM
	- Belanja Tunjangan Anak PNS	1.0 Tahun	8,880,380	8,880,000		
511123	<u>Belanja Tunj. Struktural PNS</u> (KPPN 054-Makassar I)			11,340,000		RM
	- Belanja Tunjangan Struktural PNS	1.0 Tahun	11,340,000	11,340,000		
511125	<u>Belanja Tunj. PPh PNS</u> (KPPN 054-Makassar I)			134,000		RM
	- Belanja Tunjangan PPh PNS	1.0 Tahun	134,433	134,000		

KODE	PROGRAM/ AKTIVITAS/ KRD/ RDI/ KOMPONEN/ SUBKOMP/ DETIL	PERHITUNGAN TAHUN 2021			SD/CP
		VOLUME	HARGA SATUAN	JUMLAH BIAYA	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
511126	<u>Belanja Tunj. Bersa PNS</u> (KPPN 054-Makassar I)			27,713,000	PM
	- Belanja Tunjangan Bersa PNS	1.0 Tahun	27,713,000	27,713,000	
511131	<u>Belanja Tunjangan Umum PNS</u> (KPPN 054-Makassar I)			39,370,000	PM
	- Belanja Tunjangan Umum PNS	1.0 Tahun	39,370,000	39,370,000	
B	Uang Makan dan Tunjangan Kinerja			1,029,914,000	
511129	<u>Belanja Uang Makan PNS</u> (KPPN 054-Makassar I)			147,752,000	PM
	- Belanja Uang Makan	1.0 Tahun	147,752,000	147,752,000	
512411	<u>Belanja Pegawai (Tunjangan Khusus/Kepala/Kinerja)</u> (KPPN 054-Makassar I)			882,162,000	PM
	- Belanja Tunjangan Kinerja	1.0 Tahun	882,162,000	882,162,000	
4601.EAA.002	Operasional dan Pemeliharaan Kantor	1.0 Tahun		1,329,794,000	
002	Operasional dan Pemeliharaan Kantor			1,329,794,000	U
A	Operasional PPK Sulawesi Selatan			161,176,000	
521111	<u>Belanja Kebutuhan Perkantoran</u> (KPPN 054-Makassar I)			17,134,000	PM
	- Belanja Langganan Internet	1.0 Tahun	17,134,000	17,134,000	
521211	<u>Belanja Bahan</u> (KPPN 054-Makassar I)			52,970,000	PM
	- Kebutuhan Pokok BPKA	1.0 Tahun	52,970,000	52,970,000	
522111	<u>Belanja Langganan Listrik</u> (KPPN 054-Makassar I)			89,572,000	PM
	- Biaya Langganan Daya dan Jasa Listrik	1.0 Tahun	89,572,000	89,572,000	
522112	<u>Belanja Langganan Telepon</u> (KPPN 054-Makassar I)			1,000,000	PM
	- Belanja Langganan Telepon	1.0 Tahun	1,000,000	1,000,000	
522113	<u>Belanja Langganan Air</u> (KPPN 054-Makassar I)			500,000	PM
	- Belanja Langganan Air	1.0 Tahun	500,000	500,000	
B	Honorarium Penanggung Jawab Pengelola Keuangan			268,620,000	
521115	<u>Belanja Honor Operasional Satuan Kerja</u> (KPPN 054-Makassar I)			268,620,000	5 PM
	- Honor Kuasa Pengguna Anggaran (KPA)	8.0 OB	5,290,000	42,320,000	
	- Honor Pejabat Pembuat Komitmen (PPK)	48.0 OB	3,320,000	159,360,000	*
	- Honor Pejabat Penguji Tagihan/Pemadangan SPM (PPSPM)	8.0 OB	2,440,000	19,520,000	
	- Honor Bendahara Pengeluaran	8.0 OB	2,112,000	16,896,000	
	- Honor Pengelola Keuangan	40.0 OB	663,100	26,524,000	
	- Honor Pelugas Pengelola Administrasi Belanja Pegawai (PPABP)	8.0 OB	500,000	4,000,000	
C	Belanja Honor Operasional Satuan Kerja (Honor PRNPN)			900,000,000	

KODE	PROGRAM/ AKTIVITAS/ KRO/ RO/ KOMPONEN/ SUBKOMP/ DETIL	PERHITUNGAN TAHUN 2021			SD/ CP
		VOLUME	HARGA SATUAN	JUMLAH BIAYA	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
521115	<u>Biaya Honor Operasional Satuan Kerja</u> (KPPN DS4-Makassar I ) - Honorarium PPNP	1.0 Tahun	900,000,000	900,000,000	PM

Catatan : 1. U = Komponen Utama

Makassar, 3 Juni 2021

## LAMPIRAN 2

## Kegiatan Rencana Strategis Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan Tahun Anggaran 2021

No	VISI	MISI	SASARAN KEGIATAN	KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET (Dalam Juta)					
							2020	2021	2022	2023	2024	
1	Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan berupaya mewujudkan Perkeretaapian yang Andal, Berdaya Saing, Berintegrasi, Berteknologi dan Terjangkau di Pulau Sulawesi guna mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: "Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong."	Mewujudkan konektivitas jaringan perkeretaapian yang terintegrasi dan berkelanjutan di Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan.	meningkatkan konektivitas prasarana perkeretaapian	Pembangunan Jalur KA Makassar Pare pare (Segmen 3)	IKK 1	Rasio Kanektivitas Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	ratio	Rp 1.547.480	Rp 420.000	Rp 368.840		
2			meningkatkan konektivitas prasarana perkeretaapian	Pengadaan lahan Dipo, dan Balaiyasa Maros	IKK 1	Rasio Kanektivitas Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	ratio		Rp 150.000			
3			meningkatkan konektivitas prasarana perkeretaapian	Pengadaan lahan Barru Parepare	IKK 1	Rasio Kanektivitas Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	ratio			Rp 660.000		
4			meningkatkan konektivitas prasarana perkeretaapian	Pengadaan lahan Parangloe	IKK 1	Rasio Kanektivitas Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	ratio		Rp 500.000			
5			meningkatkan konektivitas prasarana perkeretaapian	Pembangunan Jalur KA Makassar Pare pare (Segmen 5 (E.1))	IKK 1	Rasio Kanektivitas Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	ratio		Rp 150.000	Rp 375.000	Rp 225.000	
6			meningkatkan konektivitas prasarana perkeretaapian	Pembangunan Jalur KA Makassar Pare pare (Segmen 4/A.2))	IKK 1	Rasio Kanektivitas Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	ratio			Rp 732.143	Rp 1.000.000	
7			meningkatkan konektivitas prasarana perkeretaapian	Review Studi Kelayakan (FS) Pengembangan Jaringan KA Pare Pare - Mamuju	IKK 1	Rasio Kanektivitas Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	ratio				Rp 1.000	
8			meningkatkan konektivitas prasarana perkeretaapian	Studi Jalur (SID) Pengembangan Jaringan KA Pare Pare - Mamuju	IKK 1	Rasio Kanektivitas Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	ratio				Rp 1.100	
9			meningkatkan konektivitas prasarana perkeretaapian	Desain Engineering Detail (DED) Pengembangan Jaringan KA Pare Pare - Mamuju	IKK 1	Rasio Kanektivitas Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	ratio				Rp 1.300	
10			meningkatkan konektivitas prasarana perkeretaapian	Pembangunan Siding Jalur KA Makassar - Pare pare (Tahap 2)	IKK 1	Rasio Kanektivitas Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	ratio			Rp 220.000	Rp 240.000	
11			meningkatkan konektivitas prasarana perkeretaapian	Pembangunan Jalur KA akses Pelabuhan Garongkong	IKK 1	Rasio Kanektivitas Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	ratio		Rp 300.000			
12			meningkatkan konektivitas prasarana perkeretaapian	Pembangunan jalur KA siding ke Stasiun Mangilu	IKK 1	Rasio Kanektivitas Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	ratio		Rp 450.000			
13			meningkatkan konektivitas prasarana perkeretaapian	Infrastruktur Integrasi angkutan barang stasiun mangilu	IKK 1	Rasio Kanektivitas Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	ratio		Rp 82.448			
14			meningkatkan konektivitas prasarana perkeretaapian	Pembangunan jalur KA siding Bosowa	IKK 1	Rasio Kanektivitas Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	ratio				Rp 400.000	
15			meningkatkan konektivitas prasarana perkeretaapian	Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Makassar Berbasis Rel	IKK 1	Rasio Kanektivitas Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	ratio			Rp 10.000		

No	VISI	MISI	SASARAN KEGIATAN	KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET (Dalam Juta)						
							2020	2021	2022	2023	2024		
16			meningkatkan konektivitas prasarana perkeretaapian	Kerjasama Integrasi Antar Moda Angkutan Penumpang dengan Pemkot/Kab/Prov & Operator	IKK 1	Rasio Kanektivitas Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	ratio				Rp 1.000		
17			meningkatkan konektivitas prasarana perkeretaapian	Fasilitas Integrasi Angkutan Barang di Stasiun Garongkong	IKK 1	Rasio Kanektivitas Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	ratio			Rp 42.000			
18			meningkatkan konektivitas prasarana perkeretaapian	Fasilitas Integrasi Angkutan Barang di Stasiun Mangilu	IKK 1	Rasio Kanektivitas Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	ratio			Rp 68.000			
19			meningkatkan konektivitas prasarana perkeretaapian	Kerjasama Integrasi Antar Moda Angkutan Barang dengan Pemkot/Kab/Prov & Operator	IKK 1	Rasio Kanektivitas Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	ratio		Rp 1.000	Rp 1.000	Rp 1.000	Rp 1.000	
20			meningkatkan konektivitas prasarana perkeretaapian	Desain Engineering Detail (DED) Pengembangan Jaringan KA Makassar - Pare pare (Segmen 4 / A)	IKK 1	Rasio Kanektivitas Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	ratio			Rp 1.000			
21		Tersedianya Prasarana dan Sarana Perkeretaapian yang Nyaman dan Handal di Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan.	meningkatkan kapasitas prasarana dan mendukung pelayanan KA di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Pengadaan Fasilitas Perawatan Jalan Bangunan KA (Jalur KA & Jembatan KA)	IKK 2	Presentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQ1 Kategori I dan II di wilayah kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%		Rp 500				
22			meningkatkan kapasitas prasarana dan mendukung pelayanan KA di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Perawatan Jalan Bangunan KA (Jalur KA & Jembatan KA)	IKK 2	Presentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQ1 Kategori I dan II di wilayah kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%			Rp 10.000	Rp 10.000	Rp 10.000	
23			meningkatkan kapasitas prasarana dan mendukung pelayanan KA di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Pembangunan Stasiun Mandalle - Mandai, Stasiun Parangloe, & Stasiun Lumpue	IKK 2	Presentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQ1 Kategori I dan II di wilayah kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%	Rp 23.000	Rp 22.000	Rp 8.000	Rp 7.000		
24			meningkatkan kapasitas prasarana dan mendukung pelayanan KA di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Kerjasama IMO di Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	IKK 2	Presentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQ1 Kategori I dan II di wilayah kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%			Rp 10.000	Rp 10.000	Rp 10.000	
25			meningkatkan kapasitas prasarana dan mendukung pelayanan KA di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Pengadaan Fasilitas Perawatan Stasiun KA	IKK 3	Presentase fasilitas operasi dengan teknologi handal di wilayah kerja BPKA SS	%	Rp 500					
26			meningkatkan kapasitas prasarana dan mendukung pelayanan KA di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Pembangunan dan Instalasi Gedung Pusat Pengendalian	IKK 3	Presentase fasilitas operasi dengan teknologi handal di wilayah kerja BPKA SS	%		Rp 4.000				
27			meningkatkan kapasitas prasarana dan mendukung pelayanan KA di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Pengadaan Fasilitas Perawatan Fasilitas Operasi (Persinyalan dan Telekomunikasi)	IKK 3	Presentase fasilitas operasi dengan teknologi handal di wilayah kerja BPKA SS	%	Rp 500	Rp 500				

NO	VISI	MISI	SASARAN KEGIATAN	KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET (Dalam Juta)					
							2020	2021	2022	2023	2024	
28			meningkatkan kapasitas prasarana dan mendukung pelayanan KA di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Perawatan Fasilitas Operasi (Persinyalan dan Telekomunikasi)	IKK 3	Presentase fasilitas operasi dengan teknologi handal di wilayah kerja BPKA SS	%			Rp 10.000	Rp 10.000	Rp 10.000
29			meningkatkan kapasitas prasarana dan mendukung pelayanan KA di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Perawatan Stasiun KA	IKK 3	Presentase fasilitas operasi dengan teknologi handal di wilayah kerja BPKA SS	%			Rp 10.000	Rp 10.000	Rp 10.000
30		Mewujudkan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang Prima dan Terjangkau di Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Pembangunan Fasilitas Penumpang Stasiun KA (Akses Stasiun, Peron dan Shelter)	IKK 4	Pemenuhan target angkutan kereta api Sulawesi Selatan	%				Rp 10.100	
31			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Kerjasama Keperintisan di Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	IKK 4	Pemenuhan target angkutan kereta api Sulawesi Selatan	%			Rp 62.000	Rp 62.000	Rp 61.000
32			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Kajian tarif dan pelayanan angkutan penumpang	IKK 4	Pemenuhan target angkutan kereta api Sulawesi Selatan	%			Rp 1.000	Rp 1.000	Rp 1.000
33			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Kajian tarif dan pelayanan angkutan Barang	IKK 4	Pemenuhan target angkutan kereta api Sulawesi Selatan	%			Rp 1.000	Rp 1.000	Rp 1.000
34			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Pengadaan Lokomotif	IKK 4	Pemenuhan target angkutan kereta api Sulawesi Selatan	%		Rp 60.000			
35			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Pengadaan Gerbong	IKK 4	Pemenuhan target angkutan kereta api Sulawesi Selatan	%		Rp 60.000			
36			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Pengadaan Kereta	IKK 4	Pemenuhan target angkutan kereta api Sulawesi Selatan	%		Rp 50.000			
37			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Pengadaan Sarana Peralatan Khusus	IKK 4	Pemenuhan target angkutan kereta api Sulawesi Selatan	%	Rp 45.000	Rp 45.000			
38			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Pembangunan Dipo Maros	IKK 4	Pemenuhan target angkutan kereta api Sulawesi Selatan	%			Rp 11.000	Rp 11.000	
39			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Pembangunan Balaiyasa Maros	IKK 4	Pemenuhan target angkutan kereta api Sulawesi Selatan	%			Rp 15.000	Rp 15.000	

No	VISI	MISI	SASARAN KEGIATAN	KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET (Dalam Juta)							
							2020	2021	2022	2023	2024			
40			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Pengadaan Fasilitas Perawatan Sarana Dipo dan Balaiyasa	IKK 4	Pemenuhan target angkutan kereta api Sulawesi Selatan	%			Rp 2.000	Rp 2.000			
41			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Perawatan Sarana Lokomotif	IKK 4	Pemenuhan target angkutan kereta api Sulawesi Selatan	%			Rp 15.000	Rp 15.000	Rp 15.000		
42			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Perawatan Sarana Gerbong	IKK 4	Pemenuhan target angkutan kereta api Sulawesi Selatan	%			Rp 7.000	Rp 7.000	Rp 7.000		
43			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Perawatan Sarana Kereta	IKK 4	Pemenuhan target angkutan kereta api Sulawesi Selatan	%			Rp 10.000	Rp 10.000	Rp 10.000		
44			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Perawatan Sarana Peralatan Khusus	IKK 4	Pemenuhan target angkutan kereta api Sulawesi Selatan	%			Rp 10.000	Rp 10.000	Rp 10.000		
45			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Kerjasama Subsidi PSO di Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	IKK 4	Pemenuhan target angkutan kereta api Sulawesi Selatan	%							
46			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Pemeriksaan Pemenuhan Standart Pelayanan Minimum di Stasiun dan di Atas KA	IKK 5	Indeks kepuasan Masyarakat	skala			Rp 500	Rp 500	Rp 500		
47			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Studi Sistem E-ticketing pada Angkutan Penumpang	IKK 5	Indeks kepuasan Masyarakat	skala			Rp 500				
48			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Pembuatan Sistem E-ticketing pada Angkutan Penumpang	IKK 5	Indeks kepuasan Masyarakat	skala				Rp 5.000			
49			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Kerjasama SDM Perkeretaapian dan Petugas Front Liner	IKK 5	Indeks kepuasan Masyarakat	skala						Rp 500	
50			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Studi Pembuatan Sistem E-ticketing pada Angkutan Barang	IKK 5	Indeks kepuasan Masyarakat	skala			Rp 500				
51			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Pembuatan Sistem E-ticketing pada Angkutan Barang	IKK 5	Indeks kepuasan Masyarakat	skala				Rp 5.000			

No	VISI	MISI	SASARAN KEGIATAN	KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET (Dalam Juta)					
							2020	2021	2022	2023	2024	
52			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Kajian penyusunan Grafik Perjalanan Kereta Api	IKK 6	Presentase kedatangan dan keberangkatan kereta api sulawesi selatan secara tepat waktu	%			Rp 1.000	Rp 1.000	Rp 1.000
53			meningkatkan kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Study Perhitungan Standart TAC di Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	IKK 6	Presentase kedatangan dan keberangkatan kereta api sulawesi selatan secara tepat waktu	%			Rp 1.000		
54		Mewujudkan keselamatan transportasi perkeretaapian yang efektif di Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan.	meningkatkan keselamatan transportasi KA di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Penanganan Longsoran dan Amblesan	IKK 7	Presentase penurunan kecelakaan kereta api di wilayah kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%			Rp 70.000		
55			meningkatkan keselamatan transportasi KA di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Keselamatan K3 (Stasiun, di Atas KA, & Kantor)	IKK 7	Presentase penurunan kecelakaan kereta api di wilayah kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%			Rp 100	Rp 100	Rp 100
56			meningkatkan keselamatan transportasi KA di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Pengadaan Fasilitas Keselamatan K3 (Stasiun, di Atas KA, & Kantor)	IKK 7	Presentase penurunan kecelakaan kereta api di wilayah kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%		Rp 250	Rp 250	Rp 250	
57			meningkatkan keselamatan transportasi KA di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Sterilisasi Jalur KA	IKK 7	Presentase penurunan kecelakaan kereta api di wilayah kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%				Rp 1.000	
58			meningkatkan keselamatan transportasi KA di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Keselamatan Transportasi Kereta Api	IKK 7	Presentase penurunan kecelakaan kereta api di wilayah kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%			Rp 50	Rp 50	Rp 50
59			meningkatkan keselamatan transportasi KA di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian di Balai	IKK 7	Presentase penurunan kecelakaan kereta api di wilayah kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%			Rp 50	Rp 50	Rp 50
60			meningkatkan keselamatan transportasi KA di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Sosialisasi Keselamatan Transportasi Kereta Api	IKK 7	Presentase penurunan kecelakaan kereta api di wilayah kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%			Rp 50	Rp 50	Rp 50
61		Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Wilayah Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan.	terwujudnya good governance dan clean government di lingkungan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Kerjasama Antar Badan Usaha (kemitraan) dan Tenant di Stasiun wilayah Kerja	IKK 8	Presentase realisasi penerimaan negara bukan pajak (PNBP) Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%			Rp 500	Rp 500	Rp 500
62			terwujudnya good governance dan clean government di lingkungan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Perolehan Pendapatan Negara Bukan Pajak di Wilayah Balai	IKK 8	Presentase realisasi penerimaan negara bukan pajak (PNBP) Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%		Rp 500	Rp 500	Rp 500	Rp 500
63			terwujudnya good governance dan clean government di lingkungan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Norma, Standard, Prosedur dan Kriteria	IKK 9	Presentase kualitas pelaksanaan anggaran Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%			Rp 200	Rp 200	Rp 200

NO	VISI	MISI	SASARAN KEGIATAN	KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	TARGET (Dalam Juta)					
							2020	2021	2022	2023	2024	
64			terwujudnya good governance dan clean government di lingkungan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Pembangunan Gedung dan fasilitas Kantor BPKA Sulawesi Selatan	IKK 9	Presentase kualitas pelaksanaan anggaran Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%				Rp 3.000	
65			terwujudnya good governance dan clean government di lingkungan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Perawatan Gedung Kantor	IKK 9	Presentase kualitas pelaksanaan anggaran Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%			Rp 80	Rp 80	Rp 80
66			terwujudnya good governance dan clean government di lingkungan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Penyerapan anggaran Wilayah Balai	IKK 9	Presentase kualitas pelaksanaan anggaran Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%		Rp 100	Rp 100	Rp 100	Rp 100
67			terwujudnya good governance dan clean government di lingkungan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Bimbingan Teknis Penyelenggaraan Perkeretaapian	IKK 9	Presentase kualitas pelaksanaan anggaran Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%		Rp 100	Rp 100	Rp 100	Rp 100
<b>JUMLAH</b>								<b>Rp1.616.480</b>	<b>Rp813.950</b>	<b>Rp2.220.768</b>	<b>Rp2.207.723</b>	<b>Rp2.018.130</b>

