



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN

2020 - 2024

REVISI RENCANA STRATEGIS

BIDANG LALU LINTAS
DAN ANGKUTAN KERETA API

DIREKTORAT LALU LINTAS DAN ANGKUTAN KERETA API

KATA PENGANTAR

Rencana Strategis (Renstra) Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api tahun 2020 – 2024 merupakan dokumen perencanaan untuk unit kerja Eselon II Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api dalam periode 5 (lima) tahun. Renstra Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api memuat tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, program dan kegiatan sesuai dengan tugas dan fungsi Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api yang disusun dengan berpedoman pada Rencana Jangka Menengah Nasional (RPJMN) serta Renstra kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian tahun 2020 – 2024.

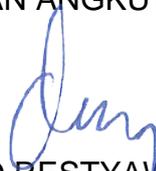
Dalam penyusunan Renstra Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api tahun 2020 – 2024 ini, disamping dilandasi pada tugas dan fungsi Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, juga memperhatikan isu-isu strategis di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api dan *outcome* yang akan dicapai pada periode 2020- 2024.

Pada Juni 2021, telah ditetapkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian nomor HK.209/2/6/DJKA/2021 tentang Indikator Kinerja Program dan Indikator Kinerja Kegiatan Unit Kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dimana telah dilakukan perubahan indikator kinerja agar berorientasi *outcome*. Berkenaan dengan hal tersebut, maka dilaksanakan revisi Rencana Strategis Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api untuk menyesuaikan indikator kinerja kegiatan dan target pada periode 2020-2024.

Diharapkan seluruh jajaran Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api dapat ikut serta mensukseskan visi dan misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan Kementerian Perhubungan dalam mendukung konektivitas antar wilayah dan peningkatan pelayanan transportasi di Indonesia.

Jakarta, Juli 2021

DIREKTUR
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN KERETA API



Ir. DANTO RESTYAWAN, MT
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19640829 199403 1 003

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI.....	i
DAFTAR GAMBAR.....	lv
DAFTAR TABEL.....	v
BAB I – PENDAHULUAN.....	1
1.1. Kondisi Umum.....	1
1.1.1. Perkeretaapian Nasional.....	2
1.1.2. Posisi Dokumen Renstra Kementerian Perhubungan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api 2020 - 2024.....	4
1.1.3. Kondisi Eksisting Perkeretaapian Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.....	5
1. Volume Angkutan Penumpang KA.....	5
2. Produksi Jasa Angkutan Penumpang Kereta Api.....	5
3. Volume Angkutan Barang.....	6
4. Produksi Barang-KM menggunakan gerbong.....	6
5. Perbandingan Penumpang Kereta Api Jabodetabek dan Non Jabodetabek di Pulau Jawa.....	6
6. Realisasi Pelaksanaan PSO.....	7
7. Tingkat Pelayanan.....	7
1.1.4. Capaian Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api 2015-2019... 1. Capaian Legislasi Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.....	7
2. Rencana, Alokasi dan Realisasi Anggaran.....	13
3. Capaian Sasaran Kinerja Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.....	13
1.2. Potensi dan Permasalahan.....	19
1.2.1. Isu dan Lingkungan Strategis.....	19
1.2.2. Perkembangan Lingkungan Strategis.....	24
1.2.2.1. Perkembangan Lingkungan Strategis Global....	24

1.2.2.2. Perkembangan Lingkungan Strategis Nasional.....	26
1.2.2.3. Pembangunan Perkeretaapian di Wilayah Perbatasan dan Daerah Tertinggal, Ibu Kota Negara Baru dan Dampak Pndemi Covid-19.....	30
1.2.2.4. Kondisi yang Perlu Diperhatikan.....	37
BAB II – VISI , MISI DAN TUJUAN.....	42
2.1. Visi Misi Presiden Republik Indonesia.....	42
2.1.1. Arah Presiden.....	43
2.2. Rencana Pembangunan Jangka menengah (RPJMN) IV 2020-2024.....	43
2.3. Kementerian Perhubungan.....	45
2.3.1. Visi Kementerian Perhubungan.....	45
2.3.2. Misi Kementerian Perhubungan.....	47
2.3.3. Tujuan Kementerian Perhubungan.....	48
2.3.4. Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2020 – 2024.....	50
2.4. Direktorat Jenderal Perkeretaapian.....	51
2.4.1. Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian.....	51
2.4.2. Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian.....	52
2.4.3. Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian.....	53
2.4.4. Sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian.....	53
2.5. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.....	53
2.5.1. Visi Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.....	53
2.5.2. Misi Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.....	54
2.5.3. Tujuan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api....	55
2.5.4. Indikator Kinerja Program Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.....	57
BAB III – ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN.....	59
3.1. Arah Kebijakan dan Strategi.....	59
3.1.1. Arah Kebijakan dan Strategi.....	59
A. Infrastruktur Pelayanan Dasar.....	60

1.	Keselamatan dan Keamanan Transportasi.....	60
2.	Ketahanan Kebencanaan Infrastruktur.....	61
B.	Infrastruktur Ekonomi.....	61
3.1.2.	Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan..	62
3.1.3.	Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian.....	63
3.1.4.	Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.....	65
3.2.	Kerangka Regulasi Perkeretaapian Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.....	66
3.3.	Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Perkeretaapian Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api 2020-2024.....	68
3.3.1.	Kelembagaan Penyelenggaraan Perkeretaapian Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Eksisting.....	68
3.3.2.	Kebutuhan Penguatan Kelembagaan Penyelenggaraan Perkeretaapian 2020-2024.....	70
3.4.	Arah Kebijakan dan Strategi Kelembagaan Direktorat Jenderal Perkeretaapian.....	78
BAB IV –	TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN.....	80
4.1.	Target Kinerja.....	80
4.2.	Kerangka Pendanaan.....	87
BAB V –	PENUTUP.....	88
5.1.	Kesimpulan.....	89
5.2.	Arahan Pimpinan.....	90
5.3.	Mekanisme Evaluasi.....	91

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.	Alur RPJMN untuk Direktorat Jenderal Perkeretaapian.....	45
--------------------	--	-----------

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1.	Peraturan Perundang-undangan Perkeretaapian Bidang Lalu Lintas yang ditetapkan 2015-2019.....	9
Tabel 1.2.	Kebutuhan dan Realisasi Pendanaan Kegiatan Tahun 2015-2019.....	13
Tabel 1.3.	Pencapaian Indikator Kinerja Utama Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Tahun 2015-2016.....	14
Tabel 1.4.	Pencapaian Indikator Kinerja Utama Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Tahun 2017-2019 Sesuai Reviu Renstra II Tahun 2015-2019.....	16
Tabel 1.5.	Isu Strategis RPJMN Tahun 2020-2024 Bidang Perkeretaapian.....	19
Tabel 1.6.	Perkembangan Lingkungan Strategis Nasional Bidang Perkeretaapian tahun 2020-2024.....	26
Tabel 1.7.	Potensi dan Permasalahan.....	38
Tabel 2.1.	Perjanjian Kinerja Tahun 2021.....	56
Tabel 2.2.	Target Indikator Kinerja Kegiatan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.....	57
Tabel 4.1.	Indikator Kinerja Kegiatan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Tahun 2020 – 2024.....	81
Tabel 4.2.	Cara Perhitungan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK).....	84
Tabel 4.3.	Target Indikator Kinerja Kegiatan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan KA.....	85



KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN

BAB - I

PENDAHULUAN

BAB I - PENDAHULUAN

Dokumen Perencanaan jangka menengah di Lingkungan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api telah disusun dalam Rencana Strategis (Renstra) 2020 – 2024 yang digunakan untuk menunjukkan peran Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api yang mendukung Visi dan Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam upaya pencapaian visi dan misi Presiden dan Wakil Presiden.

Dalam penyusunan Rencana Strategis (Renstra) 2020 – 2024 terjadi pandemi *Corona Virus Disease (Covid-19)* yang mempengaruhi hampir semua sektor di seluruh belahan dunia termasuk Indonesia. Akibat adanya kondisi ini pemerintah mengeluarkan Kebijakan khususnya terkait pengelolaan keuangan negara dalam rangka antisipasi ancaman yang membahayakan perekonomian nasional. Sehingga imbas pada sektor transportasi adalah dilakukannya penyesuaian prioritas pembangunan bidang perkeretaapian. Selain itu imbas spesifik di lingkungan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api pada Jumlah Penumpang yang terangkut dengan moda kereta api karena adanya pembatasan jumlah Penumpang dalam rangka menekan penyebaran virus COVID-19.

Pada Juni 2021, terdapat rekomendasi dari Kementerian PAN dan RB untuk mereviu indikator kinerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian agar dapat berorientasi *outcome* baik eselon I, II dan Balai. Untuk itu telah ditetapkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian nomor HK.209/2/6/DJKA/2021 tentang Indikator Kinerja Program dan Indikator Kinerja Kegiatan Unit Kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dimana telah dilakukan perubahan indikator kinerja agar berorientasi *outcome*. Berkenaan dengan hal tersebut, maka perlu dilakukan revisi Rencana Strategis Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api untuk menyesuaikan indikator kinerja kegiatan dan target pada periode 2020-2024.

1.1. Kondisi Umum

Infrastruktur memegang peranan penting bagi kemajuan suatu bangsa. Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP) menyampaikan terdapat 3 (tiga) isu besar yang menjadi tantangan dalam percepatan pembangunan infrastruktur di Indonesia, yaitu :

1. Persoalan pembebasan lahan;
2. Perencanaan dan penyiapan proyek;
3. Skema Pendanaan (KPPIP, 2017).

Pentingnya peran infrastruktur sektor transportasi berperan strategis dalam percepatan pertumbuhan dan kemajuan suatu bangsa. Sektor perkeretaapian sebagai salah satu sektor dalam transportasi, saat ini menjadi primadona karena karakteristik nya yang mampu mengangkut Penumpang secara massal serta barang dengan jumlah besar dan ramah lingkungan. Upaya percepatan pembangunan infrastruktur perkeretaapian dibutuhkan peran serta seluruh stakeholders, salah satunya melalui dukungan pendanaan. Pembangunan Infrastruktur perkeretaapian membutuhkan investasi yang cukup besar, dimana hingga saat ini Sebagian besar pendanaanya bersumber dari alokasi pemerintah (APBN).

Visi Perkeretaapian Nasional 2030 sebagaimana yang tercantum dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) adalah “Mewujudkan perkeretaapian yang berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri , terjangkau dan mampu menjawab tantangan perkembangan” dengan sasaran Pengembangan Jaringan dan layanan mencapai 10.524 KM, membutuhkan investasi yang mencapai nilai USD 65,595 Juta dimana porsi pendanaanya bersumber dari Pemerintah sebesar 36% dan pendanaan alternatif sebesar 64%. Pada periode Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020 – 2024 (Tahap IV) dengan 3 (tiga) kata kunci, yaitu :

1. Struktur perekonomian yang kokoh;
2. Keunggulan kompetitif wilayah; dan
3. SDM berkualitas.

1.1.1. Perkeretaapian Nasional

Indonesia merupakan negara kedua di Asia yang memiliki Jaringan kereta api tertua setelah India. Setelah periode tanam paksa (1830-1850), hasil pertanian di Jawa diperdagangkan di pasar internasional, sehingga kebutuhan sarana transportasi untuk mengangkut hasil pertanian dari pedalaman ke kota-kota Pelabuhan. Tahun 1864 adalah

awal pembangunan jalur kereta api yang menghubungkan Solo – Yogyakarta oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda. Kemudian diikuti pembangunan selanjutnya di Jawa, Sumatera dan Sulawesi. Sampai dengan tahun 1928 telah terbangun jalur kereta api sepanjang 7.464 KM dimana saat itu milik pemerintah sepanjang 4.089 dan swasta sepanjang 3.375 KM.

Belanda menyerah kepada Jepang tanpa syarat pada periode tahun 1942 – 1945. Semua aset milik Belanda telah diambil alih Jepang termasuk perkeretaapian nasional yang kemudian dibentuk institusi bernama *Rikuyu Sokyuku* (Dinas Kereta Api) untuk mengelola seluruh perkeretaapian Indonesia.

Pada masa kemerdekaan yaitu pada tanggal 28 September 1945, dilakukan pengambil alihan stasiun dan kantor pusat kereta api yang dikuasai Jepang oleh pejuang kemerdekaan Indonesia. Sehingga tanggal tersebut dikenal menjadi Hari Kereta Api Indonesia. Belanda sempat kembali ke Indonesia tahun 1946 dan membentuk kembali perusahaan *Staatssporwegen/ Verenigde Spoorwegbedrijf* (SS/VC), tetapi pada tahun 1950 Pemerintah Indonesia menggabungkan antara DKARI dan SS/VS menjadi Djawatan Kereta Api (DKA). Selanjutnya institusi perkeretaapian tersebut beberapa kali berganti nama menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA), Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA), Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) dan terakhir berubah menjadi PT Kereta Api.

Tahun 2005 pemerintah membentuk Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang sebelumnya merupakan bagian dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Direktorat Jenderal Perkeretaapian bertugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian. Selanjutnya, terbit Undang Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian kemudian terbit Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian sebagaimana dirubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2017 dan Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api sebagaimana dirubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2016.

Memperkuat regulator dan peraturan yang mendukungnya akan menjadi tonggak perkeretaapian nasional untuk mewujudkan sistem multi operator. Peran aktif Pemerintah daerah dan Badan Usaha menjadi salah satu kunci dalam penyelenggaraan perkeretaapian untuk menghadapi tantangan perkeretaapian di masa datang.

1.1.2. Posisi Dokumen Renstra Kementerian Perhubungan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api 2020 - 2024

Sebagaimana Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan rencana Pembangunan Nasional, Dokumen Renstra adalah dokumen perencanaan untuk 5 (lima) tahun yang berisi visi, misi, tujuan, strategi, kebijakan serta program dengan berpedoman pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), Renstra Kementerian Perhubungan dan dokumen perencanaan lainnya.

Sejalan dengan itu, Kementerian Perhubungan telah mengeluarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor PM. 122 Tahun 2018, tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yang didalamnya terdapat unit kerja Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api secara legalitas kedudukannya dibawah organisasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan menyelenggarakan fungsi :

- a. Penyiapan perumusan kebijakan di bidang penataan dan pengembangan jaringan, lalu lintas dan angkutan kereta api, serta kerja sama dan pengembangan usaha di bidang perkeretaapian;
- b. Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang penataan dan pengembangan jaringan, lalu lintas dan angkutan kereta api, serta kerja sama dan pengembangan usaha di bidang perkeretaapian;
- c. Penyiapan penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria di bidang penataan dan pengembangan jaringan, lalu lintas dan

angkutan kereta api, serta kerjasama dan pengembangan usaha di bidang perkeretaapian;

- d. Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang penataan dan pengembangan jaringan, lalu lintas dan angkutan kereta api, serta kerjasama dan pengembangan usaha di bidang perkeretaapian;
- e. Pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian dan rumah tangga Direktorat.

Renstra sebagai dokumen perencanaan jangka menengah perlu berpedoman pada dokumen rencana jangka panjang perkeretaapian sebagaimana telah ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 2128 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional.

1.1.3. Kondisi Eksisting Perkeretaapian Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Kondisi eksisting bidang lalu lintas dan angkutan kereta api adalah sebagai berikut :

1. Volume Angkutan Penumpang KA

(dalam ribu orang)

Jenis KA	2015	2016	2017	2018	2019
KA Utama	29.654	31.850	38.312	47.552	47.158
Ka Lokal Raya	39.424	39.026	37.401	36.136	43.416
Ka Jabotabek	257.532	279.097	314.318	334.487	334.103
KA Perintis*	540	1.856	1.517	2.569	3.025
KA Lainnya**	692	731	816	1.587	35.784
Total	327.842	352.561	392.363	422.332	453.487

*KA Perintis adalah KA Perintis Cut Meutia, KA Perintis Jenggala, KA Perintis Bathara Kresna, KA Perintis Kertalaya, KA Perintis Lembah Anai, KA BIM Padang, LRT Sumatera Selatan

**KA Lainnya adalah KA Bandara Kualanamu, KA Bandara Soekarno Hatta, MRT Jakarta, LRT Jakarta

2. Produksi Jasa Angkutan Penumpang Kereta Api

Tahun	Penumpang Diangkut (Juta)	Penumpang - Km (Juta-Km)
2015	327.823	22.152
2016	358.075	21.571
2017	360.176	16.158
2018	422.332	16.932
2019	453.486	29.080
Pertumbuhan (%)	8,61	12,20

3. Volume Angkutan Barang

(dalam juta ton)

Tahun	2015	2016	2017	2018	2019
Jawa	7.690	8.039	9.134	10.727	10.155
Sumatera	22.028	24.455	30.927	34.536	37.469
Total	29.717	32.494	40.061	45.263	47.624

4. Produksi Barang-KM menggunakan gerbong

Tahun	Barang-Km (Juta Ton-Km)	Pertumbuhan (%)
2015	10.234	3.51%
2016	11.223	9.67%
2017	13.396	19.36%
2018	15.090	12.65%
2019	15.600	3.38%

5. Perbandingan Penumpang Kereta Api Jabodetabek dan Non Jabodetabek di Pulau Jawa

Jenis	Jumlah Penumpang (Juta)					
	Tahun	2015	2016	2017	2018	2019
JABOTABEK		257.532	279.097	314.317	334.487	359.379
Non JABOTABEK		70.310	73.465	77.307	87.845	94.107
Total		327.842	352.562	391.624	422.332	453.486
Pertumbuhan		18.06%	7.54%	11.08%	7.84%	7.38%
Persentase JABOTABEK terhadap total		78.55%	79.16%	80.26%	79.20%	79.25%

Catatan : Jabotabek termasuk KRL, KA Bandara Soekarno Hatta, MRT Jakarta dan LRT Jakarta (Velodrome-Kelapa Gading)

6. Realisasi Pelaksanaan PSO

(dalam miliar Rp)

Tahun	2015	2016	2017	2018	2019
Penetapan	1.507,26	1.827,38	2.094,10	2.390,71	2.321,41
Pertumbuhan (%)	23.14%	21.24%	14.60%	14.16%	-2.90%

7. Tingkat Pelayanan

Jenis	Tahun				
	2015	2016	2017	2018	2019
Ketepatan					
PNP BER TEPAT (%)	76	65	84	89	86
PNP BER LAMBAT (mnt)	7	12	3	3	2
PNP DTG TEPAT (%)	41	41	66	76	72
PNP DTG LAMBAT (mnt)	16	22	7	5	5
BRG BER TEPAT (%)	16	32	37	58	65
BRG BER LAMBAT (mnt)	125	110	112	27	5
BRG DTG TEPAT (%)	12	27	27	35	44

Jenis	Tahun				
Ketepatan	2015	2016	2017	2018	2019
BRG DTG LAMBAT (mnt)	304	286	251	136	80
Waktu Peredaran Gerbong Rata- Rata	2.34	2	2	2	2

1.1.4 Capaian Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api 2015-2019

Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api sebagai institusi publik yang berperan sebagai regulator guna mewujudkan arah kebijakan dan strategi nasional sesuai RPJMN 2015-2019. Peran tersebut sebagai upaya pencapaian Sembilan Agenda Prioritas Nasional (Nawa Cita) yang merupakan agenda prioritas Pemerintahan Kabinet Kerja.

Mulai tahun 2017, melalui Rencana Kerja Pemerintah (RKP) 2017, pemerintah ingin memastikan bahwa anggaran dialokasikan untuk program yang memang langsung bersentuhan dengan kepentingan publik dengan menetapkan 24 (dua puluh empat) Prioritas Nasional. Direktorat Jenderal Perkeretaapian secara langsung mendukung pencapaian Prioritas Nasional yaitu yang terkait Konektivitas Nasional. Dukungan tersebut dengan meningkatkan kapasitas, aksesibilitas dan pelayanan. Strategi yang dilakukan diantaranya pembangunan infrastruktur perkeretaapian dan layanan subsidi perintis perkeretaapian. Pada RKP 2018, penajaman dilakukan terhadap Prioritas Nasional (PN) dan Program Prioritas (PP) dari 24 PN dan 88 PP menjadi 10 (sepuluh) PN dan 30 (tiga puluh) PP. hal ini dilakukan dalam rangka memperkuat RKP 2018 dan integrasi pembangunan antar K/L dan daerah. Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai tugas dan fungsinya mendukung pelaksanaan RKP 2018 melalui Prioritas Nasional (PN) nomor 8, yaitu infrastruktur, konektivitas dan kemaritiman. Prioritas program perkeretaapian dalam RKP 2018 adalah pembangunan infrastruktur perkeretaapian.

Terdapat 5 (lima) Prioritas Pembangunan dalam RKP 2019, dan Direktorat Jenderal Perkeretaapian mendukung 2 Prioritas Nasional yaitu:

1. Prioritas Nasional 2, Pengurangan Kesenjangan Antar Wilayah melalui Penguatan Konektivitas dan Kemaritiman melalui Pembangunan dan pengembangan transportasi Multimoda dan perkotaan (KA perkotaan dan KA akses bandara/pelabuhan) kemudian Penyediaan fasilitas keselamatan kereta api.
2. Prioritas Nasional 3, Peningkatan Nilai Tambah atau Efisiensi Jasa Produktif melalui dukungan terhadap percepatan penyiapan destinasi wisata prioritas (KA menuju Kawasan Strategis Pariwisata Nasional) dan fasilitas pengembangan Kawasan Industri dan Kawasan Ekonomi Khusus (KA menuju Kawasan Industri dan Kawasan Ekonomi Khusus).

Dalam Renstra merupakan dokumen perencanaan berkelanjutan, maka harus memperhatikan capaian pada periode sebelumnya. Hal ini untuk mengetahui tahun dasar (*base line*) dan berbagai kendala permasalahan yang dihadapi periode sebelumnya yang akan menjadi bahan evaluasi.

1. Capaian Legislasi Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Dalam rangka program penguatan peraturan perundang-undangan, Direktorat Jenderal Perkeretaapian telah berkoordinasi dengan pihak-pihak terkait untuk Menyusun peraturan/regulasi yang harmonis dan sinkron sehingga pelaksanaannya dapat efektif dan efisien. Selama periode 2015-2019, rancangan dan peraturan perundangan terkait bidang lalu lintas dan angkutan kereta api telah ditetapkan dan diundangkan sebanyak 25 peraturan antara lain :

**Tabel 1.1. Peraturan Perundang-undangan Perkeretaapian Bidang Lalu Lintas
yang ditetapkan 2015-2019**

NO	NOMOR	PERATURAN TENTANG	KETERANGAN
TAHUN 2015			
1.	PM. 196 Tahun 2015	Perubahan Ketiga PM 28 Tahun 2012 tentang Pedoman Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api	Penyesuaian perhitungan penetapan tarif PSO
2.	PM. 51 Tahun 2012 Diubah PM.142 Tahun 2015	Subsidi Angkutan Perintis Orang dengan Kereta Api	Penyesuaian perhitungan penetapan tarif Perintis Kereta Api
3.	PM. 62 Tahun 2013 Diubah PM.122 Tahun 2015	Pedoman Perhitungan Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara (TAC)	Disusun karena merupakan turunan dari PP 11 Tahun 2015
4.	PM.48 Tahun 2015	Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan orang dengan Kereta Api	Mengakomodir perkembangan teknologi dan fasilitas pelayanan kereta api
5.	PM.197 Tahun 2015	Komponen Biaya Yang Dapat Diperhitungkan Dalam Penyelenggaraan Angkutan Perintis Perkeretaapian	Penyesuaian perhitungan penetapan tarif Perintis Kereta Api
TAHUN 2016			
1.	PP 61 Tahun 2016 Merubah PP 72 Tahun 2009	Perubahan atas PP 72 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Kereta Api	Mengakomodir perkembangan di bidang perkeretaapian
2.	PM. 64 Tahun 2016	Perubahan kedua atas PM.69 Tahun 2014 tentang Pedoman Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api	Penyesuaian perhitungan penetapan tarif PSO Kereta Api

NO	NOMOR	PERATURAN TENTANG	KETERANGAN
3.	PM. 48 Tahun 2014 Diubah PM. 52 Tahun 2016	Tata Cara Pemuatan, Penyusunan, Pengangkutan dan Pembongkaran Barang dengan Kereta Api	Mengakomodir kebutuhan Barang barang B3
4.	PM. 68 Tahun 2016 sebagaimana telah diubah terakhir dengan PM.151 Tahun 2016	Tata Cara Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Angkutan Orang dengan Kereta Api untuk Pelayanan Kelas Ekonomi (PSO)	Penyesuaian Tatacara pelaporan angkutan PSO Kereta Api oleh operator KA
5.	PM. 15 Tahun 2016	Konsensi dan Bentuk Kerjasama Lainnya Antara Pemerintah dengan Badan Usaha di Bidang Perkeretaapian Umum	Disusun dalam rangka melaksanakan amanah PP 56 Tahun 2009 tentang Perkeretaapian
TAHUN 2017			
1.	PP 6 Tahun 2017	Perubahan atas PP 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian	Mengakomodir perkembangan di bidang perkeretaapian dan mempermudah investasi di bidang perkeretaapian
2.	PM. 27 Tahun 2017	Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi untuk Melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik (PSO)	Penyesuaian tarif PSO
3.	PM. 42 Tahun 2017	Perubahan kedua atas PM 35 Tahun 2016 ttg Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi untuk Melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik (PSO)	Perubahan kedua dan Penyesuaian tarif PSO
4.	PM 110 TAHUN 2017	Tata Cara dan Standar Pembuatan Grafik Perjalanan Kereta Api, Perjalanan Kereta Api Di Luar GAPEKA, dan Perjalanan Kereta Api Luar Biasa	Disusun dalam rangka melaksanakan amanah PP 61 Tahun 2016 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

NO	NOMOR	PERATURAN TENTANG	KETERANGAN
5.	PM 121 Tahun 2017	Lalu Lintas Kereta Api	Disusun dalam rangka melaksanakan amanah PP 61 Tahun 2016 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api
TAHUN 2018			
1.	PM. 17 TAHUN 2018	Pedoman dan Tata Cara Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api	Penyesuaian Rumus perhitungan Tata Cara Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api
2.	PM. 26 Tahun 2018	Perubahan kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM. 51 Tahun 2012 tentang Subsidi Angkutan Perintis Orang Dengan Kereta Api	Penyesuaian Rumus dan komponen perhitungan Tata Cara Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api Perintis
3.	PM. 31 Tahun 2018	Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM. 113 Tahun 2017 tentang Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi Untuk Melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik	Penyesuaian Tarif KA PSO
4.	PM. 32 Tahun 2018	Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api Perintis	Penyesuaian Tarif KA Perintis
5.	PM. 54 Tahun 2018	Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2016 tentang Konsesi dan Bentuk Kerjasamanya Antara Pemerintah Dengan Badan Usaha di Bidang Perkeretaapian Umum	Mengakomodir asas KPBU di konsesi
6.	PM. 91 Tahun 2018	NSPK Perizinan Berusaha secara elektronik di bidang perkeretaapian	Menyederhanakan perizinan di bidang perkeretaapian dengan menggabungkan beberapa perizinan menjadi satu dan diintegrasikan secara elektronik melalui lembaga OSS.

NO	NOMOR	PERATURAN TENTANG	KETERANGAN
TAHUN 2019			
1.	PM. 21 Tahun 2019	Perubahan atas Peraturan Menteri nomor PM 66 Tahun 2013 tentang Perizinan Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian umum	Mencantumkan besaran modal awal yang disetor kepada Pemerintah sehingga mempermudah investasi Mencabut Pasal yang ada di PM 45 Tahun 2015
2.	PM. 22 Tahun 2019	Perubahan atas Peraturan Menteri nomor PM 31 Tahun 2012 tentang Perizinan Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian umum	Mencantumkan besaran modal awal yang disetor kepada Pemerintah sehingga mempermudah investasi. Mencabut Pasal yang ada di PM 45 Tahun 2015
3.	PM36TAHUN 2019	Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi untuk Melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik	Penyesuaian Tarif PSO untuk tahun 2019
4.	PM. 63 Tahun 2019	Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api	Mengakomodir usulan untuk penyandang difabel dan standar minimum yang ada di jenis kereta api yang baru seperti LRT, MRT, Kereta Bandara, dan Kereta Cepat

2. Rencana, Alokasi dan Realisasi Anggaran

Berdasarkan DIPA yang ditetapkan oleh Kementerian Keuangan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api melalui program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian memperoleh alokasi pendanaan yang bersumber dari APBN untuk tahun 2015 sebesar 156,23 Milyar, untuk tahun 2016 sebesar 111,01 Milyar, Untuk tahun 2017 sebesar 224, 91 Milyar, Untuk tahun 2018 sebesar 377,89 Milyar, dan Tahun 2019 sebesar 216,48 Milyar.

Tabel 1.2. Kebutuhan dan Realisasi Pendanaan Kegiatan Tahun 2015-2019

TAHUN	DIPA	REALISASI
2015	156.236.044.000	96.245.627.560
2016	111.015.101.000	81.703.382.446
2017	224.910.970.000	191.434.017.954
2018	377.899.246.000	315.229.793.293
2019	220.960.383.000	208.143.190.900

3. Capaian Sasaran Kinerja Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api 2015 - 2019

Pencapaian indikator kinerja utama (IKU) Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api setiap tahun dievaluasi dalam Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP). Berdasarkan LAKIP tahun 2015-2019, terangkum evaluasi pencapaian indikator kinerja utama (IKU) Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.

Tabel 1.3. Pencapaian Indikator Kinerja Utama Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Tahun 2015-2016

No.	Indikator Kinerja Utama	Satuan	Tahun 2015			Tahun 2016		
			Target	Capaian	%	Target	Capaian	%
Sasaran 3 : Meningkatkan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian								
1	Jumlah pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian (penyempurnaan/revisi)	Dokumen	2	2	100	0	0	0
Sasaran 4 : Meningkatkan kinerja Ditjen Perkeretaapian dalam mewujudkan <i>good governance</i>								
2	Jumlah penumpang KA PSO	Pnp	373.795.647	345.744.314	92	560.693.471	322.031.775	57
Sasaran 6 : Mewujudkan peningkatan Kapasitas, Aksesibilitas dan Keterpaduan dalam penyediaan Sarana dan Prasarana perkeretaapian nasional								
3	Terselenggaranya proses KPS dlm penyediaan infrastruktur transportasi perkeretaapian	Proyek	0	0	0	1	1	100
Sasaran 7 : Mewujudkan peningkatan Aksesibilitas Publik terhadap layanan transportasi kereta api								
4	Jumlah lintasan/ rute angkutan perintis KA	Trayek/ Lintas/ Rute	3	3	100	6	6	100

No.	Indikator Kinerja Utama	Satuan	Tahun 2015			Tahun 2016		
			Target	Capaian	%	Target	Capaian	%
5	Jumlah lintasan/rute angkutan KA perintis menjadi komersial	Trayek/ Lintas/ Rute	0	0	0	0	0	0
Sasaran 8 : Meningkatkan peran kereta api dalam penyediaan Angkutan Massal Perkotaan berbasis jalan rel								
6	Jumlah wilayah perko-taan yang menerapkan angkutan massal berbasis kereta api		5	5	100	7	5	71

Tabel 1.4. Pencapaian Indikator Kinerja Utama Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Tahun 2017-2019 Sesuai Reviu Renstra II Tahun 2015-2019

NO	SASARAN PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA UTAMA DAN KEGIATAN/IKU/IKK	SATUAN	REALISASI KINERJA TAHUN 2017	REALISASI KINERJA TAHUN 2018	REALISASI KINERJA TAHUN 2019	
1	Meningkatnya KONEKTIVITAS jaringan perkeretaapian nasional	a	Rasio Konektivitas Antar Wilayah	Rasio			
			Jumlah Lintas Pelayanan KA Perkotaan	Lintas	7	1	
			Jumlah Lintas Pelayanan KA Antarkota	Lintas	11	6	
2	Terwujudnya PELAYANAN transportasi kereta api yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah	a	Modal share angkutan penumpang kereta api	% total nasional			
			Jumlah penumpang KA terangkut	Pnp-Td	390.934.523	386.979.346	332.153.221
		b	Modal share angkutan barang kereta api	% total nasional			
			Jumlah barang terangkut dengan moda KA	Ton	40.133.099	45.263.758	34.848.491
3	Meningkatkan KINERJA PELAYANAN angkutan kereta api di wilayah perkotaan	a	Prosentase capaian on time performance (OTP) transportasi kereta api	%			
			Jumlah Kedatangan KA tepat Waktu	Frekuensi	329.562	387.669	258.398
		b	Prosentase wilayah perkotaan yang tersedia layanan angkutan kereta api perkotaan	Kota	5	8	8
4	Meningkatnya KAPASITAS sarana dan	a	Prosentase peningkatan penyediaan tempat duduk kereta api PSO dan perintis	%			

NO	SASARAN PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA UTAMA DAN KEGIATAN/IKU/IKK		SATUAN	REALISASI KINERJA TAHUN 2017	REALISASI KINERJA TAHUN 2018	REALISASI KINERJA TAHUN 2019
	prasarana transportasi kereta api		Jumlah penumpang KA PSO	Pnp-Td	360.176.758	348.993.804	283.483.053
		Jumlah penumpang KA Perintis	Pnp	1.517.047	2.569.040	1.776.296	
		Jumlah motor terangkut pada masa angkutan lebaran	Unit	15.276	17.147	19.141	
5	Terlaksananya PERUMUSAN REGULASI DAN KEBIJAKAN dalam bidang LLAKA	a	Jumlah kajian kebijakan dan studi pendukung lainnya di Bidang LLAKA	Dokumen	15	12	11
		b	Jumlah perumusan/penetapan Standar/Pedoman di bidang LLAKA	Dokumen	7	8	7
6	Meningkatnya peran Badan Usaha dalam program pembangunan perkeretaapian dengan skema PENDANAAN ALTERNATIF	a	Prosentase peningkatan jumlah ketersediaan dokumen perencanaan awal (OBC/FBC) program pembangunan yang akan didanai dengan skema pendanaan alternatif	%			
				Dokumen	2	8	4
7	Meningkatnya kinerja PENGENDALIAN dan PENGAWASAN di bidang LLAKA	a	Jumlah kegiatan bimbingan teknis dan koordinasi di bidang LLAKA	Laporan	5	4	4
		b	Jumlah kegiatan monitoring dan evaluasi di bidang LLAKA	Laporan	36	18	19
		c	Jumlah penetapan/persetujuan/perizinan bidang LLAKA	Penetapan/Persetujuan/Izin	8	10	10
8	Terwujudnya Good Governance dan	a	Prosentase penyerapan anggaran (%)	%	90,18	93,30	94,20

NO	SASARAN PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA UTAMA DAN KEGIATAN/IKU/IKK		SATUAN	REALISASI KINERJA TAHUN 2017	REALISASI KINERJA TAHUN 2018	REALISASI KINERJA TAHUN 2019
	Clean Government di Lingkungan Dit. LLAKA	b	Perolehan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapian	Rupiah	839.354.573.547	902.718.837.845	222.559.719.001
		c	Jumlah Layanan Internal dan Layanan Perkantoran	Laporan	10	12	12

Sumber: Direktorat LLAKA

1.2. Potensi dan Permasalahan

1.2.1. Isu dan Lingkungan Strategis

Berdasarkan RPJMN bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024, penyediaan infrastruktur transportasi diprioritaskan untuk 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 diberbagai wilayah yang didukung oleh SDM berkualitas dan berdaya saing. Dalam rangka mewujudkan terbangunnya struktur perekonomian yang kokoh telah dilakukan upaya pemetaan dukungan perkeretaapian terhadap jaringan transportasi logistik utama dengan menjamin kelancaran distribusi barang dan jasa, salah satunya yaitu melakukan penataan sistem logistik nasional. Sedangkan untuk mewujudkan keunggulan kompetitif di berbagai wilayah dilakukan upaya yang dilakukan dengan mengidentifikasi lokasi strategis pusat-pusat pertumbuhan yang membutuhkan keterhubungan moda kereta api untuk mendukung keunggulan kompetitif wilayah dan untuk mewujudkan Sumber Daya Manusia berkualitas upaya yang dilakukan dengan menambah jumlah Sumber Daya Manusia Perkeretaapian yang tersertifikasi. Memperhatikan kondisi sarana dan prasarana transportasi yang ada saat ini, sesuai RPJMN 2020-2024 prioritas pembangunan sarana dan prasarana transportasi untuk 5 (lima) tahun ke depan, yaitu :

Tabel 1.5. Isu Strategis RPJMN Tahun 2020-2024 Bidang Perkeretaapian

No	Isu Strategis	Indikator
1	Sumber Daya Manusia	<ul style="list-style-type: none">Masih belum terpenuhinya kebutuhan kualitas dan kualitas SDM regulator maupun operator perkeretaapianTarget RIPNas (KP 2128 Tahun 2018), dimana SDM regulator 2.330 orang dan SDM operator 101.440 orang pada tahun 2030).

No	Isu Stategis	Indikator
		<ul style="list-style-type: none"> • Belum optimalnya sistem diklat dan sertifikasi SDM di bidang perkeretaapian. Isu utamanya adalah kapasitas lembaga diklat dan sertifikasi. Belum ada upaya strategis untuk meningkatkan kapasitas lembaga diklat serta mendorong asosiasi profesi untuk melakukan kegiatan sertifikasi SDM perkeretaapian. • Penguasaan SDM terhadap teknologi terkini di bidang perkeretaapian.
2	Pendanaan	<ul style="list-style-type: none"> • Total perkiraan investasi untuk nasional dari tahun 2011 s.d tahun 2030 dalam RIPNAS mencapai Rp. 1.306,9 Triliun. • Porsi alokasi APBN di bidang perkeretaapian yang masih sangat besar. • Skema KPBU di bidang perkeretaapian masih terbatas (sementara sesuai RIPNas sumber pembiayaan kreatif lebih dominan).
3	Sarana dan Prasarana	<ul style="list-style-type: none"> • Kebutuhan bagi pengembangan jaringan KA di pulau-pulau besar. • Semakin mendesaknya pengembangan jaringan dan layanan kereta api di kawasan perkotaan. • Target pada RIPNas (KP 2128 Tahun 2018) pada tahun 2030 jalur KA yang beroperasi adalah 10.524 km. • Target jumlah sarana di RIPNas (KP 2128 Tahun 2018), yaitu untuk 2030 adalah sejumlah 5.314 lokomotif, 27.949 kereta, 48.364 gerbong, 6.229 kereta perkotaan. • Belum optimalnya keterpaduan antarmoda.

No	Isu Strategis	Indikator
		<ul style="list-style-type: none"> • Kelaikan sarana dan prasarana menjadi hal penting terkait pelayanan dan keselamatan. • Penanganan perlintasan sebidang berupa pembangunan jalan layang maupun <i>underpass</i> dapat terus dilakukan guna meningkatkan keselamatan dan kelancaran lalu lintas di lokasi perlintasan. • Peningkatan prasarana KA merupakan wewenang dari pemerintah, adapun peningkatan sarana KA merupakan wewenang operator sarana. Keandalan sarana dan prasarana menjadi hal penting dalam penyelenggaraan KA. Keandalan sarana menjadi tanggung jawab operator sarana. Adapun keandalan prasarana harus didukung oleh ketersediaan anggaran
4	Teknologi dan Informasi	<ul style="list-style-type: none"> • Perlu adanya pembaruan teknologi perkeretaapian terpasang untuk mengikuti perkembangan dan permintaan. • Pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) untuk peningkatan keselamatan dan pelayanan perkeretaapian juga belum sepenuhnya optimal. • Pembaruan teknologi sarana dan prasarana serta pemanfaatan TIK dalam pengoperasian kereta api, akan menjadi salah satu penentu daya saing dan kualitas layanan moda kereta api di masa datang. Informasi yang tepat dan akurat, serta sarana dan prasarana berteknologi tinggi akan memberikan impresi yang baik akan

No	Isu Strategis	Indikator
		<p>kondisi perkeretaapian nasional yang sudah bertransformasi lebih modern, efisien, dan ramah lingkungan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Antisipasi terhadap penerapan teknologi perkeretaapian terbaru.
5	Regulasi dan Kebijakan	<ul style="list-style-type: none"> • Perlunya penguatan struktur dan relevansi regulasi di bidang perkeretaapian. Dimana Proses reformasi regulasi dengan memperkuat struktur dan melengkapi kebutuhan regulasi di bidang perkeretaapian akan tetap menjadi isu penting dalam 5 (lima) tahun ke depan, khususnya dalam memfasilitasi pembagian peran antara Pemerintah Pusat, BUMN, Pemerintah Daerah, dan Swasta (termasuk lembaga terkait lainnya) dalam mendorong investasi dan penciptaan multioperator yang sehat. • Kebutuhan terhadap standarisasi teknis terhadap pengaplikasian teknologi terbaru perkeretaapian. • Peningkatan pengendalian bagi efektivitas pelaksanaan regulasi dan kebijakan di lapangan.
6	Kelembagaan	<ul style="list-style-type: none"> • Penguatan kelembagaan Ditjen Perkeretaapian bagi pelaksanaan tugas dan fungsi sesuai program reformasi birokrasi. • Penguatan kelembagaan UPT/Balai. • Kelembagaan dalam kerangka penyelenggaraan perkeretaapian secara lebih luas perlu ditransformasikan dan diperkuat. Pemisahan penyelenggaraan sarana

No	Isu Strategis	Indikator
		<p>dengan penyelenggaraan prasarana di jalur eksisting belum sepenuhnya dilakukan, transformasi kelembagaan operator sesuai amanat UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian perlu segera dituntaskan, karena selain menghambat terciptanya multioperator, juga mempengaruhi akuntabilitas pembiayaan PSO, Perintis dan IMO serta pendapatan negara berupa PNBP TAC.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan peran lembaga non pemerintah dalam bidang perkeretaapian. Peran lembaga pendidikan, asosiasi profesi, perguruan tinggi, dan lembaga/instansi terkait lainnya dalam penyelenggaraan perkeretaapian sebagaimana diamanatkan dalam UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian juga perlu dibangun kerangka kelembagaannya. • Pemerintah perlu mengalihkan tugas penyelenggaraan prasarana perkeretaapian kepada suatu badan penyelenggara. Perawatan prasarana kereta api yang selama ini dilaksanakan secara bersama-sama oleh Kementerian Perhubungan dan Pelaksana Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Umum perlu dilakukan oleh suatu badan usaha penyelenggara tersendiri.
7	Manajemen Implementasi	<ul style="list-style-type: none"> • Cukup banyaknya hambatan pengadaan lahan dalam pengembangan jaringan.

No	Isu Strategis	Indikator
		<ul style="list-style-type: none"> • Koordinasi antar institusi yang belum optimal dalam pengembangan jaringan, layanan, dan industri KA. • Sinkronisasi perencanaan antar Kementerian/Lembaga dengan Pemerintah Daerah.
8	Kinerja dan Dampak Pelayanan	<ul style="list-style-type: none"> • Optimalisasi utilisasi jaringan perkeretaapian. • Manajemen GAPEKA sesuai prinsip muti operator. • Peningkatan modal share angkutan barang dan angkutan orang dengan kereta api. • Peningkatan kinerja pelayanan angkutan kereta api perintis dan PSO. • Optimalisasi dampak perkeretaapian terhadap ekonomi, sosial dan lingkungan.

Sumber: RPJMN, 2020-2024

1.2.2. Perkembangan Lingkungan Strategis

1.2.2.1. Perkembangan Lingkungan Strategis Global

Perlu untuk memperhatikan perkembangan lingkungan strategis global yang berpengaruh terhadap pembangunan Indonesia pada umumnya dan pembangunan transportasi pada khususnya. Perkembangan lingkungan strategis global yang dijabarkan oleh Bappenas melalui Visi Indonesia 2045 adalah:

1. Ekonomi Kelas Menengah

Jumlah *middle upper class* lebih dari 84% (8,1 miliar orang) yang didominasi oleh Asia dan Amerika Latin.

2. Persaingan Sumber Daya Alam

Peningkatan peranan ekonomi Asia dan penduduk di Afrika mendorong persaingan merebutkan SDA.

Technological advancement meningkatkan efisiensi eksploitasi SDA.

3. Teknologi

Tren perubahan teknologi yang didominasi oleh teknologi informasi dan komunikasi bioteknologi dan rekayasa genetik, *wearable devices*, energi terbarukan, otomatisasi dan *artificial technology*.

4. Perubahan Iklim

Tantangan pemanasan global semakin besar (kejadian ekstrim dan perubahan iklim jangka panjang suhu global meningkat 3-3,5% tanpa adanya usaha penurunan emisi).

5. Perubahan Geopolitik

Peningkatan peranan Cina, serta meningkatnya kelas baru dan kelompok penentu.

6. Keuangan Internasional

Dominasi mata uang bergeser dari dolar AS menjadi *multi currency*. Aset keuangan *emerging economies* diperkirakan melebihi negara maju.

7. Perdagangan Internasional

Perdagangan global tumbuh 3,4% per tahun. Negara berkembang menjadi poros perdagangan dan investasi dunia dengan pertumbuhan 6% per tahun.

8. Peranan *Emerging Economies*

Output negara berkembang 71% dari total dunia dan Asia sebagai pendorong utama sebesar 54%.

9. Urbanisasi Dunia

Penduduk dunia yang tinggal di perkotaan mencapai 66% dengan pertumbuhan 95% pertumbuhan terjadi di *emerging economics*.

10. Demografi Global

Lonjakan jumlah penduduk dunia menjadi 9,45 miliar orang dan asia berkontribusi sebesar 55% dari total penduduk, mendorong urbanisasi, arus migrasi dan penduduk usia lanjut.

1.2.2.2. Perkembangan Lingkungan Strategis Nasional

Beberapa perkembangan lingkungan strategis yang mempengaruhi dalam pengembangan transportasi perkeretaapian tahun 2020-2024 adalah :

Tabel 1.6. Perkembangan Lingkungan Strategis Nasional Bidang Perkeretaapian tahun 2020-2024

No	Aspek Perkembangan Lingkungan Strategis	Indikator
1	Sosial	<ul style="list-style-type: none">• Jumlah dan pertumbuhan penduduk Indonesia yang sangat besar, diperkirakan mencapai 318,7 juta orang di tahun 2045.• Diperkirakan pada tahun 2045 jumlah penduduk yang tinggal di perkotaan mencapai 69,1%.• Sebagian besar (59%) tinggal di Jawa (terutama wilayah perkotaan), diperkirakan pada tahun 2045 masih sekitar 55% penduduk Indonesia tinggal di Jawa dan Bali, dengan tingkat kepadatan penduduk 1.303 jiwa/km².• Kesenjangan antar golongan ekonomi (gini rasio yang masih lebar), dimana diperkirakan gini ratio akan meningkat mendekati 0,44 di tahun 2045.• Masih kurangnya dukungan masyarakat bagi peningkatan pelayanan, keselamatan, dan keamanan operasi kereta api.
2	Teknologi	<ul style="list-style-type: none">• Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi mendorong adanya perubahan permintaan perjalanan moda kereta api.• Perlunya peningkatan penguasaan teknologi perkeretaapian dalam negeri untuk mengurangi ketergantungan.

No	Aspek Perkembangan Lingkungan Strategis	Indikator
		<ul style="list-style-type: none"> • Perkembangan teknologi terbaru di bidang perkeretaapian yang perlu diantisipasi. • Negara harus mampu memanfaatkan teknologi informasi dan menguasai perkembangan iptek untuk menyediakan layanan yang berkualitas, efisien, cepat dan akurat akan memenangkan persaingan. Dimana hal ini juga berlaku di bidang sektor transportasi, yaitu pemanfaatan teknologi yang ekstensif di dalam sistem prasarana maupun sarana akan mampu menghasilkan layanan yang tidak hanya cepat, tetapi juga murah, aman, dan selamat.
3	Ekonomi	<ul style="list-style-type: none"> • Transformasi perekonomian dunia terus berlanjut, pergeseran dari pertanian ke industri manufaktur dan terus bergeser ke industri informasi. • Transformasi perekonomian global yang berikutnya adalah adanya pergeseran perekonomian dunia (global shifting) ke Asia. Asian Development Bank membuat proyeksi atas skema peralihan perekonomian dunia ke Asia, dimana pada tahun 2050 perekonomian Asia diproyeksikan akan bangkit mencapai 52% dari perekonomian dunia dan Indonesia bersama 6 (enam) Negara Asia lainnya (China, India, Singapura, Thailand, Korea, dan Jepang) akan menyumbang sekitar 91% dari perekonomian Asia pada tahun 2010- 2050. • Peran perkeretaapian nasional dibutuhkan dalam mengantisipasi globalisasi ekonomi dunia dan mendukung daya saing ekonomi nasional.

No	Aspek Perkembangan Lingkungan Strategis	Indikator
		<p>Transportasi perkeretaapian akan memegang peran penting dimana konektivitas transportasi nasional yang efisien melalui skala ekonomi yang lebih besar akan membutuhkan jaringan angkutan massal yang 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 akan menjadi penentu utama kemampuan Indonesia untuk memenangkan perebutan sumber daya ekonomi yang semakin langka ke depan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pertumbuhan ekonomi Indonesia sampai dengan tahun 2045 diperkirakan sekitar 5,1% - 6,4%, dengan pertumbuhan industri 5,2%- 7,8% per tahun. • Perluasan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan dalam mengurangi kesenjangan ekonomi antar wilayah.
4	Lingkungan	<ul style="list-style-type: none"> • Isu perubahan iklim dan bencana alam yang mempengaruhi layanan perkeretaapian. • Pertimbangan dampak lingkungan yang sering menghambat upaya pengembangan jaringan perkeretaapian.
5	Politik	<ul style="list-style-type: none"> • Faktor stabilitas politik dan hukum merupakan salah satu pertimbangan penting dalam manajemen suatu negara. Terjaganya stabilitas politik dan hukum akan memungkinkan pengembangan sistem transportasi yang optimal dalam melayani masyarakat. Faktor dalam dimensi politik yang perlu dianalisis yaitu stabilitas politik,

No	Aspek Perkembangan Lingkungan Strategis	Indikator
		<p>sistem pemerintah dalam pengembangan infrastruktur transportasi, pengembangan peraturan normatif yang mendukung keterbukaan dan good governance terutama dalam bidang transportasi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tuntutan daerah/publik bagi perluasan jaringan perkeretaapian. • Kinerja layanan perkeretaapian sebagai komoditas politik.
6	Legal	<ul style="list-style-type: none"> • Transformasi regulasi di sektor transportasi menuju sistem yang modern dan terbuka. • Dampak berbagai regulasi di luar sektor perkeretaapian (moda lain, tata ruang, industri, perdagangan, pariwisata, energi dan lingkungan).
7	Etika	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan akuntabilitas publik terhadap penyelenggaraan perkeretaapian. • Perencanaan pembangunan di bidang transportasi perlu mendorong terciptanya kesetaraan gender sehingga aspirasi, kebutuhan dan kepentingan umum dalam bidang transportasi dapat terakomodir dengan baik. Partisipasi masyarakat yang menjadi salah satu landasan dalam penyusunan RPJMN bidang transportasi harus mencerminkan kesetaraan gender dalam forum-forum perencanaan baik di tingkat daerah maupun nasional. Kesetaraan <i>gender</i> juga harus dicerminkan melalui penyusunan kebijakan-kebijakan yang <i>responsive gender</i> yang memperhatikan kesetaraan <i>gender</i>.

No	Aspek Perkembangan Lingkungan Strategis	Indikator
		<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan layanan dan sarana transportasi yang berperspektif gender juga berarti mempertimbangkan dan mengakomodir permasalahan orang-orang atau kelompok masyarakat yang berkebutuhan khusus. Termasuk dalam hal ini adalah kebijakan perlindungan dan layanan transportasi bagi lansia, penyandang disabilitas, wanita hamil dan balita. • Penyediaan layanan dan sarana tersebut mempertimbangkan beberapa aspek yaitu aspek aksesibilitas, kenyamanan, keselamatan, keamanan dan keterjangkauan. Aspek keamanan sering menjadi persoalan bagi wanita, anak-anak, lansia bahkan penyandang disabilitas. Layanan dan sarana transportasi semestinya dapat diakses secara aman oleh mereka termasuk aman dari segala tindak kriminalitas dan kekerasan seksual. • Pemberian subsidi (PSO dan Perintis) bagi layanan angkutan perkeretaapian di daerah terpencil, tertinggal, terluar, perkotaan bagi golongan ekonomi kelas menengah ke bawah.

1.2.2.3. Pembangunan Perkeretaapian di Wilayah Perbatasan dan Daerah Tertinggal, Ibu Kota Negara Baru dan Dampak Pandemi Covid-19

a. Pembangunan Perkeretaapian di Wilayah Perbatasan dan Daerah Tertinggal

Pengalaman pemerintah dalam mengelola wilayah perbatasan sangat tergantung kepada situasi dan potensi wilayah. Keterbatasan dana, perhatian kepada pertumbuhan nasional sebagai tolok ukur dan koordinasi

vertikal dan horizontal memberikan dampak penanganan yang tidak menyeluruh dalam setiap langkah pengelolaan wilayah perbatasan. Penanganan wilayah perbatasan seringkali ditangani melalui diplomasi dan koordinasi di tingkat pusat, pemerintah daerah kurang dilibatkan. Kesejahteraan masyarakat di wilayah perbatasan antar negara jarang mendapat perhatian, bahkan seringkali masyarakat di wilayah perbatasan diuntungkan dari hubungan mereka dengan masyarakat di negara tetangga. Kesenjangan sarana dan prasarana wilayah perbatasan adalah pemicu orientasi perekonomian masyarakat, seperti di Kalimantan, akses keluar (ke Malaysia) lebih mudah dibandingkan ke ibukota kecamatan/kabupaten di wilayah Kalimantan. Selain itu tidak tercipta keterkaitan antar kluster sosial ekonomi baik kluster penduduk setempat maupun kluster binaan pengelolaan sumber daya alam di kawasan, baik keterkaitan ke dalam maupun dengan kluster pertumbuhan di negara tetangga Wilayah perbatasan memiliki arti yang penting baik secara ekonomi, geopolitik dan pertahanan keamanan. Masalah utama yang menonjol adalah masalah kesejahteraan yang belum sepenuhnya dapat dirasakan masyarakat di wilayah tersebut, hal itu disebabkan permasalahan transportasi yang terdapat di daerah terpencil, tertinggal dan perbatasan antara lain adalah minimnya fasilitas transportasi dan ketersediaan yang belum merata serta belum menjangkau sepenuhnya daerah- daerah terpencil sehingga akses ekonomi dan mobilitas masyarakat miskin menjadi terhambat, sehingga mengakibatkan kesenjangan ekonomi. Selain itu transportasi di daerah terpencil seringkali mengabaikan prinsip-prinsip angkutan yang berkeselamatan dan mengabaikan aspek kelayakan. Sebagai contoh wanita, lansia, anak-anak dan penyandang disabilitas seringkali mengalami kesulitan

dalam mengakses sarana transportasi umum. Transportasi di daerah terpencil juga terbilang mahal karena tidak ada konektivitas dan ketersediaan sarana yang memadai dan terjangkau. Untuk mengatasi kondisi ini kebijakan yang dapat dikembangkan adalah:

1. Membangun jalur kereta api dengan tujuan untuk membuka sentra-sentra ekonomi dan membuka daerah-daerah yang masih tertinggal atau terisolir dengan harapan akan mampu meningkatkan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.
2. Pengembangan Jalur KA yang dapat dimanfaatkan untuk pertahanan negara dalam menghadapi ancaman militer maupun non militer, yaitu digunakan sebagai sarana untuk mobilisasi alutsista ke perbatasan, mobilisasi pasukan ke perbatasan, pendistribusian logistik untuk pasukan TNI serta sarana untuk meningkatkan efek deterrent.
3. Pengembangan sarana dan prasarana kereta api yang mempertimbangkan semua prinsip dan aspek, antara lain aspek teknis, keamanan, keselamatan, aspek gender serta akses bagi penyandang disabilitas.
4. Pengembangan sarana dan prasarana kereta api yang mempertimbangkan kondisi alam seperti topografi yang curam, kondisi daya dukung tanah yang buruk, daerah yang memiliki peruntukan sebagai daerah yang dilindungi, wilayah perbatasan yang rawan terhadap ancaman keamanan.

Skema pengoperasian layanan kereta api untuk wilayah perbatasan dan wilayah tertinggal adalah dapat dengan pemberian subsidi bagi layanan angkutan perkeretaapian di daerah terpencil, tertinggal, terluar tersebut. Dengan pemberian subsidi, diharapkan dapat melayani masyarakat di daerah terpencil, tertinggal, terluar sehingga dapat membantu perekonomian masyarakat.

Upaya pembangunan infrastruktur dan pengembangan sektor ekonomi potensial juga memerlukan adanya keselarasan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW), dan peningkatan peran proaktif dari Pemerintah Daerah (Provinsi/Kabupaten/Kota) untuk memperbaiki infrastruktur di daerah. Dengan percepatan pembangunan infrastruktur di daerah tertinggal, maka akan mendukung tumbuhnya sektor- sektor ekonomi potensial. Peran Pemerintah Daerah adalah dengan menyusun Rencana Induk Perkeretaapian Daerah, dengan memasukkan rencana dari jalur-jalur KA wilayah perbatasan dan wilayah tertinggal dalam Rencana Induk Perkeretaapian Daerah. Selain itu adalah dengan menetapkan arah kebijakan untuk pengembangan sistem perkeretaapian khususnya untuk kereta api di wilayah perbatasan dan wilayah tertinggal, penetapan ijin penyelenggaraan perkeretaapian khususnya untuk kereta api di wilayah perbatasan dan wilayah tertinggal dan pemberian pembinaan bagi Pemerintah Daerah (Provinsi/Kabupaten/Kota).

Wilayah-wilayah perbatasan dan wilayah tertinggal yang perlu untuk dikembangkan moda perkeretaapian berdasarkan rencana Pembangunan / lanjutan / penyelesaian jalur KA selama periode 2020-2024 antara lain adalah:

1. Rencana pembangunan / lanjutan / penyelesaian jalur KA selama periode 2020-2024 yang akan melayani daerah tertinggal :
 - a. Peningkatan/Pembangunan Jalur Ganda Merak-Rangkasbitung, Reaktivasi Rangkasbitung – Pandeglang – Saketi – Menes – Labuan, Saketi-Bayah: Jalur KA melewati daerah tertinggal Pandeglang dan Lebak (Banten);

- b. Jalur KA Pulau Madura dan KA menuju Pelabuhan Panarukan: Jalur KA melewati daerah tertinggal Bangkalan, Situbondo dan Bondowoso (Jawa Timur);
 - c. Tanjung - Paringin - Barabai - Rantau - Martapura – Banjarmasin: Jalur KA melewati daerah tertinggal Hulu Sungai Utara (Kalimantan Selatan);
2. Wilayah perbatasan Republik Indonesia - Malaysia (Mendukung pertahanan negara dan peningkatan kesejahteraan);
 3. Usulan pengembangan jalur KA pada Wilayah tertinggal yang belum ada jalur KA dengan tujuan untuk membuka sentra-sentra ekonomi dan membuka daerah-daerah yang masih tertinggal atau terisolir dengan harapan akan mampu meningkatkan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.

b. Ibu Kota Negara Baru

Pemerintah berencana melakukan pemindahan ibu kota dari Jakarta ke Kalimantan Timur. Pemindahan ibu kota ini tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) tahun 2020-2024. Rencana pembangunan Ibu Kota baru akan menggunakan pendekatan- pendekatan sistem kota cerdas (*Smart City*). Kementerian Perhubungan akan mendukung sektor transportasi Ibu Kota Negara Baru dengan menyiapkan konsep *Smart City*, *Smart Mobility* untuk melakukan pengembangan sektor transportasi di Ibu Kota Baru. Transportasi massal menjadi angkutan utama yang digunakan oleh masyarakat di ibu kota baru yaitu kereta api. Salah satu jenis kereta api berteknologi tinggi dan ramah lingkungan yang dapat digunakan adalah *Autonomous Rail Rapid Transit* (ART).

Kementerian Perhubungan akan melakukan pengembangan transportasi multimoda dan konektivitas antar wilayah. Pada sektor Perumahan dan Jalan yaitu

Penyediaan aksesibilitas perumahan dan permukiman yang memadai dan aman. Pada sektor TIK yaitu mendukung penerapan sistem transportasi dan sistem komunikasi yang terintegrasi. Kemudian pada sektor Energi yaitu pengembangan transportasi hijau dan ramah lingkungan. Hasil yang diharapkan dari kegiatan- kegiatan yang dilakukan di 4 (empat) sektor tersebut yaitu:

1. Terwujudnya konektivitas (hub) intermodal.
2. Perencanaan (pembangunan infrastruktur transportasi) mengikuti Master plan IKN.
3. Transportasi berbasis digital.
4. Kendaraan ramah lingkungan.

Dukungan Perkeretaapian terhadap rencana pemindahan Ibukota Negara pada periode 2020-2024 adalah:

1. Pembangunan Jalur KA Kutai Barat - Paser – Balikpapan.
2. Pembangunan Jalur KA Trans Kalimantan (Balikpapan - Samarinda).
3. Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan berbasis rel di Ibu Kota Negara.

c. Dampak Pandemi Covid-19

Pandemi *Corona virus Disease* 2019 (Covid-19) berdampak kepada semua sektor usaha di Indonesia. Sektor pariwisata, industri, perdagangan, kesehatan dan transportasi yang berpengaruh terhadap perekonomian di Indonesia. Kementerian Keuangan mengungkapkan pendapatan negara dan hibah pada akhir Triwulan I 2020 telah mencapai Rp375,95 triliun. Capaian pendapatan negara tersebut tumbuh 7,75% jauh lebih baik dibandingkan pertumbuhan di bulan Februari lalu sebesar minus 0,5%. Kementerian Keuangan menyampaikan Realisasi Belanja Pemerintah Pusat sampai dengan Maret 2020 tumbuh sebesar 6,58% dari tahun sebelumnya.

Karena adanya Covid-19 dan adanya prioritas yang lebih ditunjukkan kepada kesehatan, bantuan sosial, dan pemulihan ekonomi diperkirakan belanja modal akan mengalami keterlambatan.

Pemerintah sudah mengeluarkan beberapa kebijakan yang bertujuan untuk meminimalisir dampak Covid-19 di antaranya:

1. Presiden memerintahkan seluruh menteri, gubernur dan wali kota memangkas rencana belanja yang bukan belanja prioritas dalam APBN dan APBD.
2. Pemerintah pusat dan pemerintah daerah untuk melakukan realokasi anggaran untuk lebih mempercepat pengentasan dampak corona dari sisi kesehatan dan ekonomi.
3. Pemerintah pusat dan pemerintah daerah menjamin ketersediaan kebutuhan pokok dengan menjaga daya beli masyarakat khususnya masyarakat lapisan bawah.
4. Meningkatkan program padat karya.
5. OJK (Otoritas Jasa Keuangan) memberikan penurunan bunga dan penundaan cicilan selama setahun untuk perbankan dan industri keuangan non bank.

Saat ini berkurangnya aktivitas masyarakat dan dengan adanya kebijakan pemerintah berdampak pada menurunnya volume penumpang pada bidang perkeretaapian. Jumlah penumpang kereta api menunjukkan penurunan signifikan selama pandemi COVID-19 pada bulan Maret 2020, dimana jumlah penumpang Jabodetabek turun 27,59%, penumpang Jawa non-Jabodetabek 27,45%, dan penumpang Sumatera turun 21,19%. Menurut data Statistik jumlah penumpang pada Januari – April 2020 sebesar :

(Dalam ribu orang)

Wilayah	Januari	Febuari	Maret	April
Jabodetabek	26.733	25.616	18.548	5.138
Non Jabodetabek (Jawa)	6.743	6.066	4.401	667
Jawa (Jabodetabek+Non Jabodetabek)	33.476	31.682	22.949	5.805
Sumatera	658	604	476	85
Total	34.134	32.286	23.425	5.890

Sementara itu volume angkutan barang masih relatif stabil karena kebijakan pemerintah terkait mobilitas logistik di Indonesia masih tetap harus berjalan. Angkutan barang atau Kargo mengalami kenaikan 7,1%.

Kementerian Perhubungan membatalkan program kereta api yaitu pengangkutan motor gratis. Program ini rutin dilakukan ketika lebaran. Tahun lalu Kementerian Perhubungan telah menyediakan jasa angkut motor gratis dengan menggunakan kereta api sebanyak 18.096 unit untuk di Pulau Jawa. Namun dikarenakan pandemi COVID-19 program ini dibatalkan. Secara garis besar, kebijakan transportasi dalam masa pandemi COVID-19 di Indonesia harus melakukan efektivitas pembatasan sosial dan kepastian kelangsungan distribusi barang-barang terutama kebutuhan pokok. Kebijakan transportasi merupakan bagian dari strategi nasional dalam menghadapi pandemi COVID-19 dan harus bersinergi dengan sektor lain. Kebijakan transportasi penumpang tidak akan berhasil tanpa pembatasan kegiatan- kegiatan dengan konsentrasi massa yang berpotensi meningkatkan mobilitas massa.

1.2.2.4. Kondisi yang Perlu Diperhatikan

Untuk meningkatkan peran dan menghadapi tantangan masa depan baik internal maupun eksternal yang sangat dinamis,

Direktorat Jenderal Perkeretaapian dituntut mampu beradaptasi dan berinovasi memberikan pelayanan terbaik kepada masyarakat. Maka dari itu, Direktorat Jenderal Perkeretaapian harus mengidentifikasi potensi dan permasalahan sebagai acuan membuat strategi sebagaimana tugas dan fungsi dalam menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian.

Potensi dan permasalahan yang dihadapi oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian pada periode 2020-2024 dapat dibagi 3 (tiga) sesuai fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Tabel 1.7. Potensi dan Permasalahan

No	Fungsi	Potensi	Permasalahan
1	Konektivitas	<ul style="list-style-type: none"> a. Sudah tersedia RIPNas yang disusun melalui proses perencanaan partisipatif. b. Sudah tersedia industri pendukung perkeretaapian. c. Dukungan dan perhatian publik secara politis cukup besar. d. Potensi sumber pembiayaan dari swasta dan sumber lainnya yang cukup terbuka. e. Berbagai agenda pembangunan 	<ul style="list-style-type: none"> a. Ketergantungan pembiayaan pembangunan yang bersumber dari APBN; b. Kurangnya integrasi antar jaringan transportasi; c. Hambatan pengadaan lahan yang menyebabkan terhambatnya pembangunan prasarana perkeretaapian.

No	Fungsi	Potensi	Permasalahan
		<p>nasional (koridor ekonomi, sistem logistik nasional, reformasi birokrasi, otonomi daerah) akan sangat mempengaruhi pengambilan kebijakan dalam penyelenggaraan sub sektor perkeretaapian;</p>	
2	Keselamatan	<p>a. Adanya prpses transformasi regulasi di sektor transportasi;</p> <p>b. Perkembangan teknologi yang potensial diterapkan untuk peningkatan keselamatan.</p>	<p>a. Terbatasnya kuantitas dan kualitas SDM regulator dan operator perkeretaapian;</p> <p>b. Sistem diklat dan sertifikasi yang masih belum optimal dalam menghasilkan jumlah sertifikat SDM perkeretaapian.</p> <p>c. Perlu adanya pembaharuan dan pengembangan teknologi (baik teknologi terpasang maupun teknologi perkeretaapian terbaru).</p>
3	Pelayanan	<p>a. Keunggulan moda kereta api dibandingkan moda transportasi lainnya (daya angkut besar, hemat energi, tingkat pelayanan yang lebih kompetitif).</p>	<p>a. Belum ada konvergensi kebijakan, perencanaan, dan koordinasi pelaksanaan penyelenggaraan transportasi perkeretaapian.</p> <p>b. Belum optimalnya pemanfaatan sistem database dan sistem informasi.</p>

No	Fungsi	Potensi	Permasalahan
		<p>b. Perkembangan teknologi yang potensial diterapkan untuk peningkatan kapasitas, integrasi, efisiensi, dan kualitas layanan.</p> <p>c. Jaringan jalur KA eksisting di Pulau Jawa dan Sumatera yang sudah beroperasi.</p> <p>d. Potensi pertumbuhan penduduk yang dapat menjadi target bagi moda kereta api.</p> <p>e. Terjadinya peralihan moda yang diakibatkan tingkat kemacetan di jalan raya wilayah perkotaan, penyediaan tarif angkutan KA yang terjangkau oleh masyarakat melalui pemberian subsidi angkutan perintis dan PSO untuk angkutan penumpang perkotaan, jarak</p>	<p>c. Kelembagaan penyelenggara perkeretaapian belum optimal (penyelenggara prasarana dan sarana).</p> <p>d. Kinerja dan dampak pelayanan transportasi perkeretaapian (keamanan, keselamatan, kecepatan / kemacetan, modal share, dampak sosial ekonomi-lingkungan) yang belum sesuai standar atau target.</p> <p>e. Manfaat pelayanan belum optimal(konektivitas, aksesibilitas, kapasitas).</p> <p>f. Persaingan antarmoda yang kurang sehat.</p> <p>g. Isu kesenjangan ekonomi dan penyebaran penduduk akan tetap menjadi problem laten nasional, dimana (I) indeks-gini (kesenjangan kaya miskin) tetap besar, (II) paradox Jawa dengan Luar Jawa masih akan menjadi situasi yang perlu secara khusus diperhatikan, serta (III) sebagian besar penduduk Indonesia akan tinggal di wilayah perkotaan akibat semakin sempitnya kesempatan ekonomi di kawasan perdesaan.</p> <p>h. Isu dampak lintas sektoral non-ekonomi (gender, pertahanan</p>

No	Fungsi	Potensi	Permasalahan
		menengah dan jarak jauh.	<p>dan keamanan, energi dan lingkungan) akan semakin relevan untuk diperhatikan dalam kebijakan penyelenggaraan sub sektor perkeretaapian, di mana dengan makin terbatasnya sumber energi berbasis fosil serta daya dukung lingkungan yang terus memburuk, dan meningkatnya tensi ekonomi dan sosial mengharuskan adanya efisiensi penggunaan sumber daya serta efektivitas kebijakan dalam penyelenggaraan transportasi kereta api.</p> <p>i. Penurunan angkutan orang yang disebabkan karena kebijakan pembatasan pergerakan masyarakat, pembatasan jumlah penumpang kereta api terkait <i>physical distancing</i> sebagai dampak penanggulangan pandemi Covid-19.</p>



KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN

BAB - II

VISI, MISI, DAN TUJUAN

BAB 2 – VISI, MISI DAN TUJUAN

Menginjak usia 100 tahun Indonesia merdeka, pemerintah meluncurkan Visi Indonesia 2045 yaitu terwujudnya Indonesia yang berdaulat, maju, adil dan makmur. Untuk mewujudkan visi tersebut transformasi ekonomi dimulai pada tahun 2020-2024 untuk memberikan landasan kokoh menuju Indonesia maju pada 2045 dengan Pendapatan Domestik Bruto (PDB) ke – 5 terbesar di dunia. Menyongsong hal tersebut, ditargetkan pada tahun 2020 Indonesia menjadi negara Upper-middle income 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 oleh sumberdaya manusia yang berkualitas dan berdaya saing.

2.1. Visi Misi Presiden Republik Indonesia

Presiden Joko Widodo menyampaikan visi Indonesia di periode kedua pemerintahannya berdasarkan arahan RPJPN 2020-2024 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

2.1.1. Arahan Presiden

Presiden menetapkan 5 (lima) arahan utama sebagai strategi dalam melaksanakan misi Nawacita dan pencapaian Visi Indonesia 2045 yaitu:

1. Pembangunan Sumber Daya Manusia (SDM)

Membangun SDM pekerja keras yang dinamis, produktif, terampil, menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi didukung dengan kerjasama dan talenta global.

2. Pembangunan Infrastruktur

Melanjutkan pembangunan infrastruktur untuk menghubungkan kawasan produksi dengan kawasan distribusi, mempermudah akses ke kawasan wisata, mendongkrak lapangan kerja baru, dan mempercepat peningkatan nilai tambah perekonomian rakyat.

3. Penyederhanaan Regulasi

Menyederhanakan segala bentuk regulasi dengan pendekatan Omnibus Law (membuat satu UU baru untuk mengamandemen beberapa UU sekaligus).

4. Penyederhanaan Birokrasi

Memprioritaskan investasi untuk penciptaan lapangan kerja, memangkas prosedur dan birokrasi yang Panjang dan menyederhanakan eselonisasi.

5. Transformasi Ekonomi

Melakukan transformasi ekonomi 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.

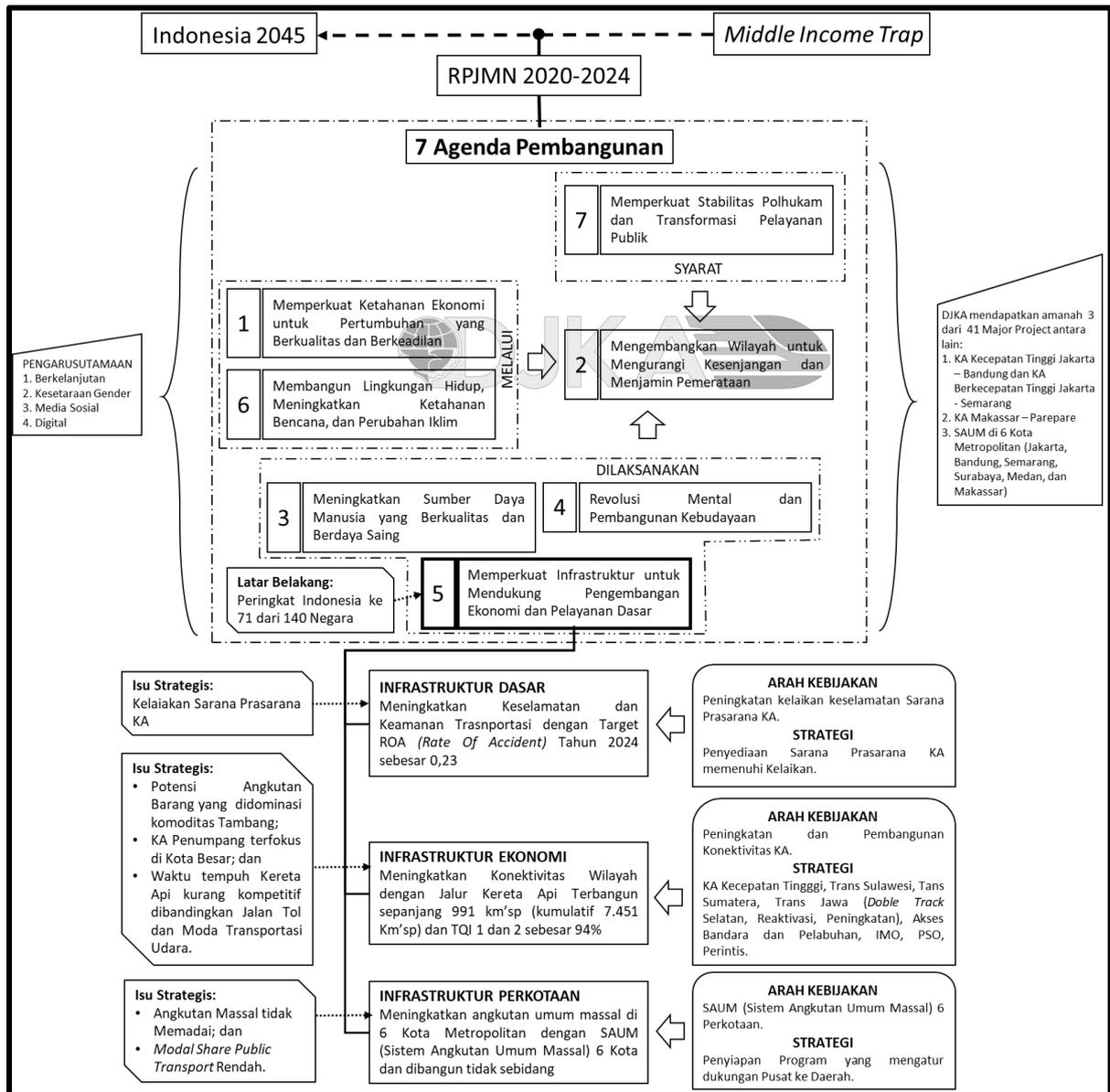
2.2. Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN) IV 2020 - 2024

RPJMN 2020-2024 merupakan tahapan terakhir dari RPJP 2005-2025. Target pencapaian pembangunan dalam RPJMN adalah pendapatan perkapita Indonesia akan mencapai tingkat kesejahteraan setara dengan negara-negara berpenghasilan menengah atas (*upper-middle income*) yang memiliki kondisi infrastruktur, kualitas sumber daya manusia, layanan publik, serta kesejahteraan rakyat yang lebih baik.

Sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005- 2025, sasaran 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 oleh sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing.

RPJPN 2005-2025, Visi Indonesia 2045 dan Visi Misi Presiden menjadi landasan utama RPJMN 2020-2024 yang selanjutnya diterjemahkan 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.



Sumber : Direktorat Jenderal Perkeretaapian, 2020

Gambar 2.1. Alur RPJMN untuk Direktorat Jenderal Perkeretaapian

2.3. Kementerian Perhubungan

2.3.1. Visi Kementerian Perhubungan

Didasarkan pada Tema dan Agenda Pembangunan Nasional 2020-2024, yakni untuk mewujudkan Indonesia yang berpenghasilan menengah tinggi yang sejahtera, Adil dan Berkesinambungan, maka untuk mendukung Visi Presiden 2020-2024 guna menjalankan agenda pembangunan dimaksud, ditetapkan Visi Kementerian Perhubungan sebagai berikut:

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

Penjabaran Visi Kementerian Perhubungan dapat dimaknai sebagai berikut:

Konektivitas merupakan kunci utama pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah. Konektivitas nasional adalah terhubungnya antar wilayah di seluruh nusantara, termasuk angkutan perkotaan baik dengan transportasi darat, kereta api, laut, sungai dan penyeberangan serta udara.

Handal berarti tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah tanah air.

Berdaya saing berarti tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau, dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif, serta berdaya saing internasional.

Nilai tambah berarti penyelenggaraan perhubungan yang mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan, serta berperan dalam pengembangan wilayah.

Relevansi perwujudan Visi Presiden dalam Sektor Perhubungan ini apabila dilihat dalam konteks 7 Agenda Pembangunan Nasional dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020 – 2024 adalah sebagai berikut:

Pertama, konektivitas nasional memberikan andil yang strategis dan menentukan dalam rangka mengembangkan wilayah untuk mengurangi kesenjangan, terutama terkait ketimpangan akses dan pemerataan pembangunan antar kawasan Indonesia Bagian Barat dengan Indonesia

Bagian Timur, maupun antar kesenjangan pembangunan secara sektoral.

Kedua, konektivitas nasional mampu memperkuat infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar, terutama dalam rangka mendukung kebijakan pemerintah mewujudkan konsep Tol Laut, mengurangi disparitas ekonomi, peningkatan daya saing perekonomian antar wilayah, serta pemerataan akses dan kualitas pelayanan dasar.

Ketiga, konektivitas nasional mampu menjembatani pelaksanaan kebijakan pemerintah untuk memperkuat ketahanan ekonomi untuk pertumbuhan yang berkualitas, sehingga cita-cita nasional untuk menjadikan Indonesia sebagai negara berpenghasilan menengah-tinggi yang sejahtera, adil, dan berkesinambungan dapat tercapai.

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, serta sentra-sentra kegiatan ekonomi produktif di suatu wilayah.

2.3.2. Misi Kementerian Perhubungan

Pembangunan transportasi nasional merupakan salah satu strategi kebijakan yang ditempuh untuk mewujudkan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif antar wilayah. Oleh karena itu, untuk mendukung tercapainya Visi Kementerian Perhubungan guna mewujudkan **Konektivitas Nasional yang Handal, Berdaya Saing, dan Memberikan Nilai Tambah**, ditetapkan **Misi Kementerian Perhubungan**, sebagai berikut:

Kementerian Perhubungan melaksanakan **Misi Presiden dan Wakil Presiden nomor 2, nomor 3 dan nomor 4** dengan uraian sebagai berikut:

1. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan integrasi antar moda 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 yang tepat guna dan tepat sasaran didukung oleh SDM yang 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 oleh kualitas dan kompetensi SDM operator dan pelaksana industri transportasi yang 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 ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan tersebut diatas, sudah selaras dan sejalan dengan Arahan Presiden untuk melaksanakan pembangunan di Sektor Perhubungan dengan mengacu pada amanat yang tertuang dalam 9 (sembilan) Misi Presiden.

2.3.3. Tujuan Kementerian Perhubungan

Dengan mendasarkan pada Visi dan Misi Presiden yang telah ditetapkan, selanjutnya ditetapkan tujuan dan sasaran pembangunan Kementerian Perhubungan pada tahun 2020 – 2024. Rumusan tujuan dan sasaran merupakan dasar dalam menyusun pilihan-pilihan strategis pembangunan. Tujuan merupakan pernyataan tentang hal-hal yang perlu dilakukan untuk mencapai visi dan misi dengan menjawab isu strategis sektor transportasi dan permasalahan yang ada. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari masing-masing misi pembangunan Kementerian

Perhubungan dengan memperhatikan visi. Untuk mewujudkan misi Kementerian Perhubungan, dapat dicapai melalui beberapa tujuan.

Berikut merupakan tujuan Kementerian Perhubungan, antara lain :

- T1. Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi;
- T2. Meningkatnya kinerja layanan transportasi;
- T3. Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi;
- T4. Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan;
- T5. Terwujudnya penggunaan teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi.

Indikator pada Tujuan yang selanjutnya disebut sebagai Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan tahun 2020 – 2024 disusun sebagai indikator outcome dan bukan merupakan indikator output. Indikator tersebut dijabarkan 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

Berdasarkan pada Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025, 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. Tema dan Agenda Pembangunan Nasional tahun 2020-2024 juga mencantumkan target Indonesia Berpenghasilan Menengah-Tinggi yang Sejahtera, Adil dan Berkesinambungan. Perwujudan kondisi maju dan sejahtera akan dapat dicapai dengan dukungan penyelenggaraan jaringan transportasi yang andal bagi seluruh masyarakat yang menjangkau seluruh wilayah NKRI. Berpijak pada pendekatan tersebut, maka fokus pembangunan sektor perhubungan/transportasi sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional adalah:

1. Konektivitas Poros Maritim;
2. Konektivitas Multimoda;
3. Keselamatan Transportasi;
4. Transportasi Perkotaan.

Empat (4) fokus pembangunan sektor perhubungan/transportasi menjadi dasar penanganan terhadap 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.

Dengan berlandaskan pada isu strategis dimaksud dan capaian/kesinambungan terhadap Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 serta dinamika diskusi dan pembahasan, maka sasaran strategis dapat dijelaskan sebagai berikut:

- SS 1. Terwujudnya Konektivitas Nasional; Untuk mewujudkan tujuan: Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi.
- SS2. Meningkatkan Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana 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 dengan 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. Meningkatkan Keselamatan Transportasi Untuk mewujudkan tujuan : Meningkatkan 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 Handal, Berdaya Saing, Berintegritas, 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:

Handal 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.

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.

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.

Berteknologi diindikasikan oleh penerapan teknologi yang sesuai perkembangan dan kebutuhan dalam penyelenggaraan perkeretaapian.

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 membutuhkan kehadiran layanan kereta api.

2.4.2. Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Dalam rangka perwujudan visi tersebut, maka dirumuskan sejumlah misi yang akan dilaksanakan (mission to be accomplished) oleh Ditjen Perkeretaapian pada periode 2020- 2024, yakni:

Direktorat Jenderal Perkeretaapian melaksanakan 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 :

- Tujuan 1. Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi.
- Tujuan 2. Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal.
- Tujuan 3. Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang handal.

2.4.4. Sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian

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

- 1. 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.
- 2. Sasaran program yang ingin dicapai dalam tujuan Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal adalah Kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang terpercaya dan sesuai kebutuhan.
- 3. Sasaran program yang ingin dicapai dalam Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang handal adalah Keselamatan transportasi perkeretaapian yang didukung oleh Sumber Daya Manusia, Sarana dan Prasarana yang handal.

2.5. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

2.5.1. Visi Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Sesuai dengan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) dan dalam rangka mewujudkan tujuan penyelenggaraan perkeretaapian

sebagaimana diamanatkan dalam UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, maka ditetapkan visi:

“Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api berupaya meningkatkan Konektivitas, Aksesibilitas serta Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Perkeretaapian Nasional guna mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: “Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong.”

2.5.2. Misi Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Misi Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api adalah rangkuman berbagai upaya dalam mencapai visi yang ditetapkan. Berbagai upaya tersebut tidak terbatas pada peningkatan penyediaan dan kinerja pelayanan transportasi kereta api tetapi juga upaya dalam melengkapi dan memperkuat berbagai pranata pendukung penyelenggaraan perkeretaapian sehingga terwujud sistem perkeretaapian nasional yang handal, maju, modern, terbuka, dan *adaptive* terhadap perkembangan dan tantangan jaman.

Berbagai upaya yang dilakukan tetap berada dalam kerangka lingkup tugas dan fungsi dari Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, serta kewenangan yang diembankan oleh UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian kepada Pemerintah (c.q Direktorat Jenderal Perkeretaapian) selaku pembina penyelenggaraan perkeretaapian nasional dalam mengatur, mengendalikan, dan mengawasi seluruh kegiatan yang dilakukan semua pihak terkait dengan perkeretaapian.

Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api melaksanakan Misi Presiden dan Wakil Presiden yaitu Struktur Ekonomi yang Produktif, Mandiri dan Berdaya Saing dengan upaya sebagai berikut:

1. Meningkatkan Konektivitas dan Aksesibilitas sebagai upaya perluasan Jaringan pelayanan perkeretaapian Nasional;

2. Mengoptimalkan kinerja pelayanan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api;
3. Menerapkan prinsip *Good Governance* dan *Clean Government* di Lingkungan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.

2.5.3. Tujuan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Tujuan dari Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api adalah untuk memenuhi Sasaran Kegiatan yang telah ditetapkan sesuai dengan Perjanjian Kinerja Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Tahun 2021, yaitu :

1. Perluasan Jaringan Pelayanan Perkeretaapian Nasional melalui Peningkatan Konektivitas dan Aksesibilitas;
2. Peningkatan Kinerja Pelayanan Transportasi Perkeretaapian yang optimal di bidang sarana maupun prasarana;
3. Mewujudkan kinerja di Lingkungan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api dengan prinsip *Good Governance* dan *Clean Government*.

Indikator Tujuan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Tahun 2020 – 2024 dijabarkan sebagai berikut:

Tabel 2.1. Tujuan, Indikator dan Target Indikator Tujuan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan KA 2020 – 2024

TUJUAN	INDIKATOR TUJUAN		SATUAN	TARGET 2020	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023	TARGET 2024
Perluasan Jaringan Pelayanan Perkeretaapian Nasional melalui Peningkatan Konektivitas dan Aksesibilitas	IKK 1	Persentase rekomendasi kebijakan bidang jaringan yang telah ditindaklanjuti	%	-	25	50	75	100
	IKK 2	Persentase pencapaian kerjasama pembangunan infrastruktur perkeretaapian	%	-	25	50	75	100
Peningkatan Kinerja Pelayanan Transportasi Perkeretaapian yang optimal di bidang sarana maupun prasarana	IKK 3	Persentase Realisasi Perjalanan KA dibandingkan Grafik Perjalanan KA	%	72	73	90	92	92
	IKK 4	Persentase kedatangan dan keberangkatan KA tepat waktu	%	78	78	78	78	80
	IKK 5	Pemenuhan target angkutan kereta api	%	-	22	45	70	100
	IKK 6	Pemenuhan NSPK bidang LLAKA	%	-	25	50	75	100
Mewujudkan kinerja di Lingkungan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api dengan prinsip Good Governance dan Clean Government	IKK 7	Persentase Realisasi Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapian	%	-	100	100	100	100
	IKK 8	Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Dit. LLAKA	%	-	98	98	99	99

2.5.4. Indikator Sasaran Kegiatan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Tabel 2.2. Target Indikator Sasaran Kegiatan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR SASARAN KEGIATAN	SATUAN	TARGET 2020	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023	TARGET 2024
Meningkatnya KONEKTIVITAS jaringan perkeretaapian nasional	Persentase rekomendasi kebijakan bidang jaringan yang telah ditindaklanjuti	%	-	25	50	75	100
	Persentase pencapaian kerjasama pembangunan infrastruktur perkeretaapian	%	-	25	50	75	100
Meningkatnya kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Persentase Realisasi Perjalanan KA dibandingkan Grafik Perjalanan KA	%	72	73	90	92	92
	Persentase kedatangan dan keberangkatan KA tepat waktu	%	78	78	78	78	80
	Pemenuhan target angkutan kereta api	%	-	22	45	70	100
	Pemenuhan NSPK bidang LLAKA	%	-	25	50	75	100

Terwujudnya <i>GOOD GOVERNANCE</i> dan <i>CLEAN GOVERNMENT</i> di lingkungan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan KA	Persentase Realisasi Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapian	%	-	100	100	100	100
	Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Dit. LLAKA	%	-	98	98	99	99



KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN

BAB - III

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

BAB 3 – ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, KERANGKA KELEMBAGAAN

3.1. Arah Kebijakan dan Strategi

3.1.1. Arah Kebijakan dan Strategi

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024 merupakan tahapan terakhir dari Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005-2025, dimana pada akhir periode RPJPN tersebut, pendapatan perkapita Indonesia diharapkan akan mencapai tingkat kesejahteraan setara dengan negara-negara berpenghasilan menengah atas (*upper-middle income country/MIC*) yang memiliki kondisi infrastruktur, kualitas sumber daya manusia, layanan publik, serta kesejahteraan rakyat yang lebih baik.

Sebagaimana arahan RPJP 2005 – 2025, sasaran pembangunan jangka menengah 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 oleh sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing.

Terdapat 4 (empat) pilar dari RPJMN IV tahun 2020-2024 yang merupakan amanat RPJPN 2005-2025 untuk mencapai tujuan RPJMN IV, yaitu :

- A. Kelembagaan politik dan hukum yang mantap.
- B. Kesejahteraan masyarakat yang terus meningkat.
- C. Struktur ekonomi yang semakin maju dan kokoh.
- D. Terwujudnya keanekaragaman hayati yang terjaga.

Keempat pilar tersebut diterjemahkan ke dalam 7 agenda pembangunan yang didalamnya terdapat program prioritas, kegiatan prioritas dan proyek prioritas dan telah sejalan dengan Sustainable Development Goals (SDGs). Target-target dari 17 tujuan (goals) dalam Tujuan

Pembangunan Berkelanjutan (SDGs) beserta indikatornya telah ditampung dalam 7 agenda pembangunan, yaitu:

- A. Memperkuat Ketahanan Ekonomi untuk Pertumbuhan yang Berkualitas.
- B. Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan.
- C. Meningkatkan Sumber Daya Manusia yang Berkualitas dan Berdaya Saing.
- D. Membangun Kebudayaan dan Karakter Bangsa.
- E. Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar.
- F. Membangun Lingkungan Hidup, Meningkatkan Ketahanan Bencana dan Perubahan Iklim.
- G. Memperkuat Stabilitas Polhukam dan Transformasi Pelayanan Publik.

Salah satu agenda pembangunan dalam RPJMN tahun 2020-2024 yaitu agenda ke-5 yaitu Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar. Mendukung agenda ke-5 RPJMN tahun 2020-2024 yang diamanatkan dalam pembangunan perkeretaapian dilakukan melalui arah kebijakan dan strategi sebagai berikut :

A. Infrastruktur Pelayanan Dasar

1. Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Keselamatan dan keamanan dalam transportasi merupakan hal yang penting. Arah dan kebijakan strategis untuk untuk mewujudkan keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian adalah:

- a. Penerapan pendekatan sistem yang berkeselamatan dalam rangka mengurangi fatalitas dan keparahan korban (injury prevention);
- b. Penegakan aturan standar Keselamatan dan Keamanan Transportasi;
- c. Pengembangan skema pembiayaan fasilitas Keselamatan dan Keamanan Transportasi melalui DAK, KPBU, APBN, dll;

d. Peningkatan kesadaran pentingnya keselamatan dan keamanan transportasi, melalui:

- 1) Pemenuhan fasilitas keselamatan;
- 2) Pendidikan dan peningkatan kesadaran penyelenggaraan transportasi yang berkeselamatan sejak usia dini; dan
- 3) Pelatihan serta sosialisasi keselamatan dan keamanan transportasi untuk operator, regulator, dan masyarakat.

e. Pemenuhan kecukupan sarana dan prasarana.

2. Ketahanan Kebencanaan Infrastruktur

Arah dan kebijakan strategis untuk mewujudkan ketahanan kebencanaan infrastruktur dengan peningkatan infrastruktur tangguh bencana di wilayah prioritas rawan bencana.

B. Infrastruktur Ekonomi

Konektivitas Transportasi Kereta Api mempunyai arah dan kebijakan strategis yaitu:

1. Pemenuhan fasilitas keselamatan dan keamanan perlengkapan keselamatan perkeretaapian sesuai standar SNI dan SI, melalui pemenuhan dan alokasi kebutuhan IMO Perkeretaapian serta pemasangan perlengkapan keselamatan dan keamanan perkeretaapian;
2. Pengembangan kereta api barang (Trans Sumatera, Pantura, Trans Sulawesi, dan Kalimantan);
3. Pembangunan jalur KA Trans Sulawesi serta jalur ganda dan reaktivasi KA di Pulau Jawa dan Sumatera;
4. Mendorong keterlibatan swasta dan mendorong penyiapan lahan melalui BLU LMAN untuk lanjutan pembangunan KA Trans Sulawesi;
5. Penyelenggaraan sistem transportasi multimoda;
6. Pembangunan jalan akses dan jalur KA menuju simpul pelabuhan, bandara dan terminal serta pusat kegiatan logistik; dan

7. Mendorong perasn swasta dalam pelayanan dan penyelenggaraan layanan multimoda untuk pembangunan Jalur KA Akses Bandara, Pelabuhan, dan Terminal.

3.1.2. 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;
4. Pengembangan Transportasi Perkotaan.

Didasarkan pada prioritas pembangunan di sektor transportasi tersebut, maka kebijakan pembangunan transportasi nasional harus diarahkan agar dapat merefleksikan dan mengimplementasikan prioritas pembangunan transportasi. Arah kebijakan pengembangan dan pembangunan transportasi nasional antara lain:

1. Membuka Aksesibilitas untuk Mencapai Pemerataan Ekonomi untuk 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;
4. Peningkatan Kualitas Mobilitas Perkotaan guna mewujudkan Pengembangan Transportasi Perkotaan.

Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan pada tahun 2020-2024 merupakan metode pendekatan dalam memecahkan permasalahan yang penting dan mendesak untuk segera dilaksanakan dalam kurun waktu 2020-2024 serta memiliki dampak yang besar terhadap pencapaian sasaran nasional maupun Sasaran Strategis

Kementerian Perhubungan 2020 – 2024. Arah Kebijakan dan Strategi memuat langkah yang 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 dengan 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.

3.1.3. Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai dengan tugas dan fungsinya merumuskan sejumlah arah kebijakan dan strategi pencapaian yang harus terlaksana dalam kurun waktu lima tahun ke depan.

Arah kebijakan dan strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian pada tahun 2020 – 2024 dalam rangka mendukung agenda prioritas pembangunan nasional, serta mendukung pencapaian tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian adalah sebagai berikut:

1. Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi.

Sasaran yang ingin dicapai dalam tujuan Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi adalah Konektivitas jaringan perkeretaapian nasional yang diwujudkan dalam penyediaan infrastruktur. Strategi yang dilakukan untuk mewujudkan Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi adalah:

- a. Pengembangan jaringan dan layanan kereta api antar kota dan perkotaan.
- b. Reaktifasi jalur kereta api non-operasi.
- c. Pembangunan akses kereta api menuju pelabuhan dan bandara.

2. Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal.

Sasaran yang ingin dicapai dalam tujuan Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal adalah Kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal dengan peningkatan kapasitas sarana dan prasarana. Strategi yang dilakukan untuk mewujudkan Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal adalah:

- a. Peningkatan kapasitas lintas jalur kereta api eksisting.
- b. Penerapan teknologi baru perkeretaapian.
- c. Peningkatan kinerja layanan kewajiban pelayanan publik dan angkutan perintis

3. Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang handal.

Sasaran yang ingin dicapai dalam tujuan Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang handal adalah Keselamatan transportasi perkeretaapian dengan Sumber Daya Manusia, Sarana dan Prasarana yang handal. Strategi yang dilakukan untuk mewujudkan Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang handal adalah:

- a. Sertifikasi SDM Perkeretaapian.
- b. Sertifikasi sarana perkeretaapian.
- c. Sertifikasi prasarana perkeretaapian.
- d. Peningkatan pemenuhan kebutuhan fasilitas keselamatan dan pengujian.
- e. Pemasangan perangkat Sistem Keselamatan Kereta Api Otomatis (SKKO).
- f. Pemenuhan kebutuhan IMO.
- g. Penyusunan pedoman identifikasi daerah rawan kecelakaan dan rawan bencana.
- h. Penyusunan prosedur tindak lanjut akibat kecelakaan.
- i. Pelaksanaan kajian identifikasi rawan kecelakaan kereta api.

3.1.4. Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Rumusan mengenai tujuan dan sasaran dari program penyelenggaraan perkeretaapian yang dilaksanakan oleh Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api dalam periode Renstra Tahun 2020-2024 disampaikan sebagai berikut.

Arah Kebijakan dan Strategi Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Tahun 2020-2024 dalam rangka mendukung agenda prioritas pembangunan nasional, serta mendukung pencapaian tujuan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api adalah sebagai berikut :

1. Perluasan Jaringan Pelayanan Perkeretaapian Nasional melalui Peningkatan Konektivitas dan Aksesibilitas;

Sasaran yang ingin dicapai dalam tujuan Perluasan Jaringan Pelayanan Perkeretaapian Nasional melalui Peningkatan Konektivitas dan Aksesibilitas adalah Meningkatnya Konektivitas dan Aksesibilitas Jaringan Pelayanan Perkeretaapian Nasional. Strategi yang dilakukan dalam mewujudkannya adalah:

- a. Pengembangan Jaringan pelayanan kereta api antar kota dan perkotaan;
- b. Reaktivasi Jalur kereta api non operasi;
- c. Pengadaan kegiatan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU).

2. Peningkatan Kinerja Pelayanan Transportasi Perkeretaapian yang optimal di bidang sarana maupun prasarana;

Sasaran yang ingin dicapai dalam tujuan Peningkatan Kinerja Pelayanan Transportasi Perkeretaapian yang optimal di bidang sarana maupun prasarana adalah Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Perkeretaapian. Strategi yang dilakukan dalam mewujudkannya adalah:

- a. Pemantauan Realisasi Perjalanan Kereta Api dan *On Time Performance*;
- b. Pelayanan Angkutan Penumpang dan Angkutan Barang dengan moda kereta api;

- c. Penyusunan Norma Standar Prosedur dan Kriteria Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api;
 - d. Penetapan Persetujuan perizinan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api yang meliputi Ijin Usaha dan Ijin Operasi baik perkeretaapian umum maupun perkeretaapian khusus dan Ijin Trase.
- 3. Mewujudkan kinerja di Lingkungan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api dengan prinsip *Good Governance* dan *Clean Government*.**

Sasaran yang ingin dicapai dalam tujuan mewujudkan kinerja di Lingkungan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api dengan prinsip *Good Governance* dan *Clean Government* adalah Terwujudnya GOOD GOVERNANCE dan CLEAN GOVERNMENT di Lingkungan Direktorat LLAKA. Strategi yang dilakukan dalam mewujudkannya adalah:

- a. Penagihan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapian di lingkungan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api yang meliputi TAC, Perizinan yang meliputi Ijin Usaha dan Ijin Operasi baik perkeretaapian umum maupun perkeretaapian khusus dan Ijin Trase.
- b. Kegiatan untuk mewujudkan pengaturan, pengendalian dan pengawasan dalam mendukung tugas pokok dan fungsi Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.

3.2. Kerangka Regulasi Perkeretaapian Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Kerangka regulasi di dalam Renstra 2020-2024 diarahkan untuk melengkapi dan memperkuat struktur regulasi dalam penyelenggaraan perkeretaapian nasional di atas, melalui identifikasi kebutuhan penetapan regulasi baru (untuk substansi yang belum diatur) maupun perubahan/revisi dari regulasi eksisting (jika ada bagian yang perlu disempurnakan atau tidak relevan lagi).

Konteks penguatan kerangka regulasi di bidang perkeretaapian pada Renstra 2020- 2024 adalah untuk memastikan bahwa sejumlah agenda pengembangan sarana, prasarana, SDM, kelembagaan, dan sistem pendukung di bidang

perkeretaapian yang dicanangkan telah memiliki/didukung oleh dasar hukum yang tepat.

Dalam rangka mencapai tujuan dan sasaran program Direktorat Jenderal Perkeretaapian, diusulkan 5 regulasi yang menjadi bidang tugas dan yang terkait dengan bidang tugas Direktorat Jenderal Perkeretaapian Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api untuk ditetapkan dalam Program Legislasi Tahun 2020-2024.

Urgensi pembentukan masing-masing regulasi sebagai Kerangka Regulasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Tahun 2020-2024 adalah sebagai berikut:

1. Revisi PP 24 Tahun 2018 tentang Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik.

Urgensi pembentukan:

Mempermudah Investasi di bidang perkeretaapian.

2. PP 56 Tahun 2009 sebagaimana telah diubah dengan PP 6 Tahun 2017 tentang Perkeretaapian.

Urgensi pembentukan :

- a. Peraturan turunan/pelaksana berupa PM diharapkan dapat segera disusun dan ditetapkan.

- b. Mempermudah Investasi di bidang perkeretaapian.

- c. Menyederhanakan persyaratan perizinan berusaha dan perizinan teknis di bidang perkeretaapian.

3. Revisi PP 15 Tahun 2016 Tentang PNBP di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Urgensi pembentukan :

- a. Merevisi formula perhitungan biaya penggunaan prasarana milik Negara (Track Access Charge / TAC) dan perubahan besaran tarif/pengenaan PNBP lainnya di bidang perkeretaapian;

- b. Beberapa ketentuan yang diamanatkan dalam UU 9 Tahun 2018 ttg PNBP agar menjadi acuan revisi PP 15 Tahun 2016.

4. Peraturan Menteri Nomor PM. 91 Tahun 2011 sebagaimana telah diubah dengan PM. 55 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian Khusus. Urgensi pembentukan:

- a. Menyederhanakan persyaratan perizinan berusaha dan perizinan teknis di bidang perkeretaapian.

- b. Menyesuaikan SOP Perizinan.
 - c. Mengakomodir sektor lain dalam penyelenggaraan Perkeretaapian Khusus.
5. Revisi PM 11 Tahun 2012 tentang Tata Cara Penetapan Trase Jalur Kereta Api. Urgensi pembentukan:
Mengakomodir perkembangan teknologi di bidang perkeretaapian.

3.3. Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Perkeretaapian Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api 2020-2024

3.3.1. Kelembagaan Penyelenggaraan Perkeretaapian Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Eksisting

Penyelenggaraan layanan kereta api dalam UU 23/2007 disebutkan bahwa terdapat 3 kelompok stakeholders utama, yakni :

1. Pengguna jasa setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang (pasal 1 butir 12 UU 23/2007);
2. Badan Usaha Penyelenggara: baik yang berlaku sebagai penyelenggara prasarana perkeretaapian dan/atau penyelenggara sarana perkeretaapian (pasal 1 butir 10, 16, 17 UU 23/2007);
3. Pembina Penyelenggaraan Perkeretaapian: yakni pemerintah (Pusat, Provinsi, dan Kab/Kota) yang bertugas melakukan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan penyelenggaraan perkeretaapian (pasal 13, 14 UU 23/2007).

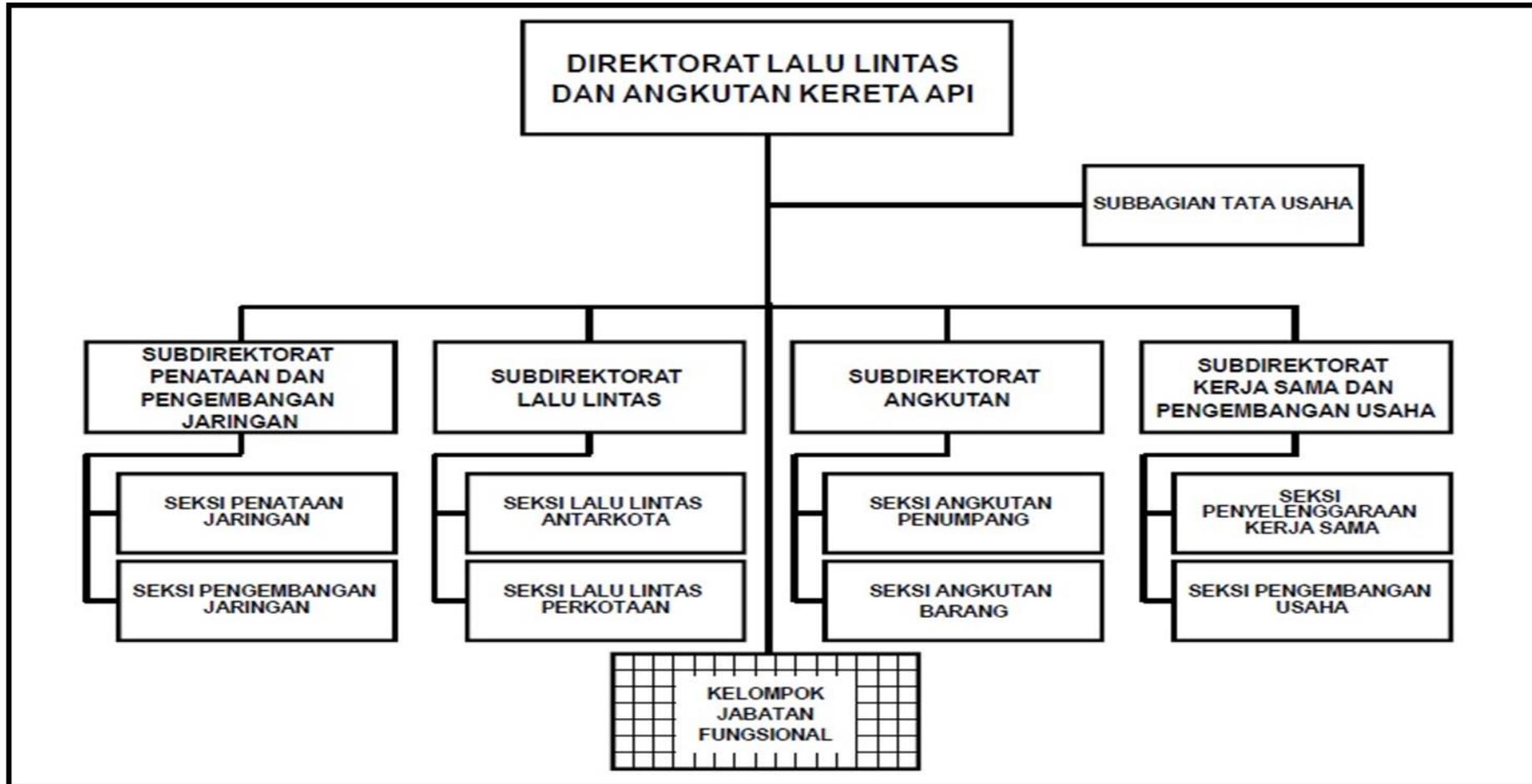
Struktur organisasi Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan PM. 122 Tahun 2018, tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Secara rinci Struktur Organisasi Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api dapat di lihat pada gambar berikut :

STRUKTUR ORGANISASI

DIREKTORAT LALU LINTAS DAN ANGKUTAN KERETA API

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 122 Tahun 2018



3.3.2. Kebutuhan Penguatan Kelembagaan Penyelenggaraan Perkeretaapian 2020-2024

Kerangka kelembagaan dalam penyelenggaraan perkeretaapian di Indonesia perlu dipandang secara komprehensif, di mana kerangka kelembagaan ini merupakan pola susunan dan interaksi antar stakeholders dalam upaya meningkatkan ketersediaan dan kinerja serta manfaat perkeretaapian nasional sebagaimana diamanatkan dalam UU 23/2007 tentang Perkeretaapian disampaikan kerangka umum kelembagaan penyelenggaraan perkeretaapian nasional Tahun 2020-2024, secara umum penguatan kelembagaan penyelenggaraan perkeretaapian nasional, terdiri dari:

1. Penguatan Kelembagaan Ditjen Perkeretaapian

Ditjen Perkeretaapian yang dibentuk pada Tahun 2005 yang kemudian memegang mandat tertinggi dalam penyelenggaraan perkeretaapian nasional sesuai UU 23/2007, merupakan Unit Organisasi Teknis yang relatif muda di Lingkungan Kementerian Perhubungan (kemudian terakhir dibentuk BPTJ pada Tahun 2015). Selama periode 2005-2019 (15 tahun, 3 periode Renstra) sudah cukup banyak perkembangan dan perubahan dalam konteks regulasi dan kelembagaan yang dilakukan di lingkungan dan oleh Ditjen Perkeretaapian.

Pada periode Tahun 2014, dilakukan Pembentukan 3 jenis Balai di Lingkungan Ditjen Perkeretaapian, yakni: (1) Balai Teknik Perkeretaapian (melalui PM 63/2014), (2) Balai Pengujian Perkeretaapian (melalui PM 64/2014), dan (3) Balai Perawatan Perkeretaapian (melalui PM 65/2014). Ketiga jenis Balai tersebut secara teknis mewakili kelembagaan Ditjen Perkeretaapian yang melakukan fungsi pembinaan (pengaturan, pengawasan, dan pengendalian) dan juga pelaksanaan (pembangunan dan perawatan) dari penyelenggaraan perkeretaapian di lapangan.

Selanjutnya, pada akhir 2018, dibentuk Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan yang bertugas melaksanakan pengelolaan sarana dan prasarana kereta api ringan Sumatera Selatan.

Hasil evaluasi atas efektivitas kinerja setiap jenis Balai tersebut menghasilkan beberapa rekomendasi terhadap upaya penguatan kelembagaannya di Tahun 2020-2024, yakni:

- a. Pemekaran Balai Teknik Perkeretaapian untuk menyongsong rencana pembangunan dan pengoperasian kereta api di Pulau Sulawesi, Kalimantan, dan Papua;
- b. Penambahan balai pengujian perkeretaapian dan balai perawatan perkeretaapian yang saat ini lokasinya baru di Pulau Jawa, untuk secara bertahap dikembangkan ke masing-masing Pulau Besar, setidaknya dalam perioda 2020-2024 dibentuk di Pulau Sumatera;
- c. Penambahan tugas dan fungsi dari setiap jenis balai, untuk juga melakukan pembinaan teknik, pengujian, dan perawatan bagi perkeretaapian yang diselenggarakan oleh Daerah;

Berbagai hambatan dalam penyerapan anggaran pada perioda 2015-2019 telah teridentifikasi, mulai dari hambatan pengadaan lahan, kesiapan perencanaan teknis, proses pelelangan, hingga kualitas mitra kerja. Bagaimanapun juga, kemampuan setiap satuan kerja (satker) di lingkungan Ditjen Perkeretaapian untuk merencanakan dan mengeksekusi/melaksanakan kegiatan (khususnya kegiatan fisik di lapangan) harus ditingkatkan.

Organisasi ke-satker-an di lingkungan Ditjen Perkeretaapian perlu ditingkatkan kapabilitasnya, terutama melalui pemenuhan jumlah dan kualifikasi SDM sesuai kebutuhan, terutama pejabat satker yang harus memiliki sertifikat, khususnya PPK, PPSPM.

Di lingkungan Ditjen Perkeretaapian juga diperlukan penguatan pengelolaan alternatif funding dengan pembentukan badan khusus yang menangani pendanaan alternatif.

- a. Penguatan Kelembagaan Operator

Sebagaimana diamanatkan dalam UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian bahwa penyelenggaraan sarana dan prasarana perkeretaapian eksisting harus disesuaikan dengan ketentuan dalam undang-undang tersebut, yakni diarahkan menjadi multi-operator. Pada dasarnya, saat ini multi-operator

dalam penyelenggaraan perkeretaapian sudah terjadi, di mana sudah terbentuk sejumlah Badan Usaha Baru (selain PT. KAI Persero) sebagai BUP sarana dan/atau BUP prasarana (seperti: PT. KCI, PT. KCIC, PT. Railink, PT. MRT Jakarta, dll). BUP baru tersebut umumnya untuk penyelenggaraan KA perkotaan (teknologi non-konvensional) dan KA akses bandara. Pesatnya, perkembangan BUP perkeretaapian ini cukup baik, apalagi ke depan akan berkembang sejumlah KA perkotaan baru dan KA pengakses bandara baru.

Namun demikian, perlu dicatat bahwa pada beberapa kasus (yang investasi prasarana KA-nya dilakukan pemerintah) terdapat kecenderungan untuk kembali menunjuk PT. KAI sebagai operatornya (misalnya: LRT Palembang, LRT Jabodetabek, dan kemungkinan KA Sulawesi Makassar-Parepare), bahkan melalui mekanisme penunjukan.

Idealnya, multioperator juga didorong pelaksanaannya pada jalur eksisting di Jawa dan Sumatera (antarkota) yang merupakan jaringan jalur KA terbesar yang dimiliki oleh Pemerintah. Pada dasarnya, Pemerintah belum membentuk BUP baru untuk menyelenggaraan prasarana yang dimiliki pemerintah. Ini membawa konsekuensi bahwa Badan Usaha Penyelenggara (BUP) eksisting (PT. KAI) harus ditransformasikan menjadi BUP sarana dan BUP prasarana. Transformasi ini diperlukan juga agar mekanisme pemberian IMO (*Infrastructure Maintenance and Operation*) kepada BUP prasarana perkeretaapian milik pemerintah dari pemerintah, serta pembayaran TAC (*Track Access Charge*) dari BUP sarana ke BUP prasarana dapat dihitung dan dilaksanakan sesuai ketentuan dan kaidah pengelolaan yang baik. Pembentukan BUP penyelenggara prasarana ini cukup strategis, karena selain mendorong adanya peningkatan kualitas pemeliharaan dan pengoperasian prasarana perkeretaapian, juga akan membuka keran bagi terselenggaranya multi operator dalam penyelenggaraan sarana perkeretaapian eksisting. Diharapkan akan muncul BUP sarana yang baru, sehingga akan tercipta persaingan dalam layanan

yang lebih sehat dan terdapat potensi untuk peningkatan utilisasi dari aset prasarana eksisting.

Selain dari kebutuhan pembentukan BUP baru dari sisi operator, pada Direktorat Jenderal Perkeretaapian dibutuhkan penguatan kelembagaan pada fungsi Balai dalam pelaksanaan tugas-tugas di wilayah kerja masing-masing dan peningkatan jumlah dan kualitas PPK.

b. Penguatan Kelembagaan Stakeholder

Dalam periode Renstra 2020-2024 perlu dilakukan:

- 1) Pola kelembagaan kerjasama antara Pemerintah Pusat dan Daerah serta dengan swasta, sehingga proses perizinan, pemberian bantuan teknis dan pendanaan (termasuk hibah), koordinasi, serta bidang pembinaan lainnya perlu ditetapkan sistem dan prosedur teknisnya sehingga dapat dijalankan dengan baik.
- 2) Peningkatan peran lembaga non pemerintah dalam bidang perkeretaapian. Peran lembaga pendidikan, asosiasi profesi, perguruan tinggi, dan lembaga/instansi terkait lainnya dalam penyelenggaraan perkeretaapian sebagaimana diamanatkan dalam UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Lembaga asosiasi profesi, lembaga pendidikan dan perguruan tinggi akan melakukan tugas dalam pelaksanaan pendidikan dan pelatihan, sedangkan lembaga sertifikasi akan melakukan sertifikasi SDM perkeretaapian serta sertifikasi sarana dan prasarana perkeretaapian.
- 3) Penguatan industri pendukung perkeretaapian. Sinergi/kerjasama antar badan usaha yang bergerak di bidang industri perkeretaapian adalah penting dalam pengembangan industri perkeretaapian. Sehingga ada pihak yang bertanggung jawab menyediakan bahan baku yang dibutuhkan untuk industri perkeretaapian, ada pihak yang membuat rancangan/desain, ada pihak yang membuat sistem/teknologinya, ada pihak yang membuat mesinnya,

ada pihak yang membuat dan bertanggung jawab pada persinyalan/fasilitas operasinya dan ada pihak yang membangun jalur KA/relnya. Pembagian informasi antar Badan Usaha yang bergerak di bidang industri perkeretaapian juga dibutuhkan, yaitu antara badan usaha yang berfungsi dalam mendesain dan memproduksi sistem perkeretaapian dengan badan usaha yang bergerak di produksi bahan baku untuk industry perkeretaapian, contoh pembagian informasi antara lain informasi mengenai desain produk, kebutuhan jenis bahan baku beserta detail jenis bahan baku yang dibutuhkan, jumlah kebutuhan bahan baku, ukuran detail, dan kualitas yang diinginkan. Sehingga badan usaha yang bergerak di produksi bahan baku akan dapat memperkirakan apakah akan masuk pada skala pasar yang dibutuhkan untuk menutup investasi.

2. Pembentukan Unit Kerja Baru (Direktorat Baru) di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Unit kerja Eselon II baru yang diusulkan adalah Direktorat Manajemen Aset Perkeretaapian dengan tugas dan fungsinya adalah melaksanakan kebijakan dan NSPK serta bimbingan teknis dan supervisi di bidang manajemen aset perkeretaapian, inventarisasi dan pengawasan aset, pengadaan lahan, pengelolaan aset, penyelenggaraan kerjasama dan pengembangan usaha. Hal-hal yang perlu disiapkan terkait adanya perubahan organisasi adalah dibutuhkan penyesuaian jumlah SDM, penyesuaian sarana dan prasarana fasilitas kerja serta memerlukan penyesuaian alokasi anggaran.

3. Peningkatan Status UPT Balai Teknik Perkeretaapian Menjadi Balai Besar Perkeretaapian

Sebagai bagian dari upaya mengembangkan sistem perkeretaapian nasional di dalam struktur Direktorat Jenderal Perkeretaapian telah dibentuk Unit Pelaksana Teknis yaitu Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) berdasar Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia PM No.63 Tahun 2014. Pertimbangan utama pembentukan UPT

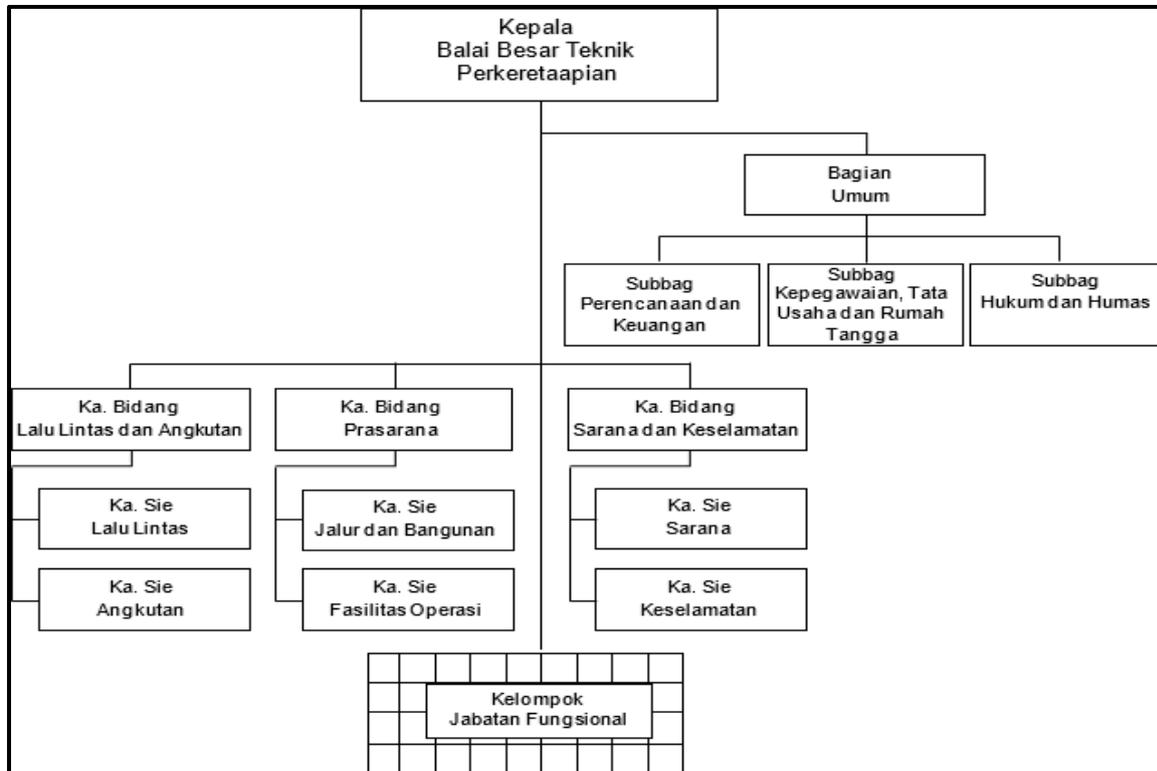
Balai Teknik Perkeretaapian adalah dalam rangka meningkatkan efektifitas pelaksanaan peningkatan prasarana, fasilitasi bimbingan dan pengawasan teknis, serta koordinasi pelaksanaan operasional penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan kereta api.

Kondisi saat ini, beberapa elemen dari sistem tersebut masih mengalami ketimpangan antara lain: jumlah SDM yang ada tidak memadai untuk bisa menangani seluruh tugas fungsi yang diamanatkan peraturan; penambahan volume prasarana yang ditingkatkan belum bisa diimbangi dengan SDM yang memadai baik secara kuantitas, kualitas maupun kelembagaan untuk pengawasan, pemantauan penyelenggaraannya. Selain itu, tugas-tugas baru pemerintah terkait dengan percepatan Proyek Strategis Nasional dan rencana ke depan sebagaimana diamanatkan RIPNAS akan semakin sulit dipenuhi jika ketimpangan yang ada masih terjadi.

Usaha untuk mewujudkan target tersebut, Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perkeretaapian, menyadari pentingnya penataan organisasi dan peningkatan status unit pelaksana teknis yang akan menjadi motor pelaksana dalam menata kembali penyelenggaraan perkeretaapian nasional secara menyeluruh sehingga tujuan penyelenggaraan perkeretaapian sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2017 tentang perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian serta Peraturan Presiden nomor 58 tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden nomor 3 tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional Proyek dapat terlaksana dengan baik. Usulan struktur organisasi Balai Besar Perkeretaapian terdiri dari:

1. Kepala Balai Besar;
2. Bagian Umum;
3. Bidang Lalu Lintas;

4. Bidang Prasarana;
5. Bidang Sarana dan Keselamatan Perkeretaapian;
6. Kelompok Jabatan Fungsional.



Balai Besar Teknik Perkeretaapian (BBTP) memiliki otoritas penuh dalam melaksanakan koordinasi program, pelaksanaan kerjasama dengan mitra strategis dan pengguna layanan, proses ini mewujudkan efisiensi dan efektivitas pelaksanaan tugas dan fungsi BBTP.

Penataan organisasi dengan meningkatkan status Balai Teknik Perkeretaapian menjadi Balai Besar Teknik Perkeretaapian memberi dampak yang optimal dalam pengelolaan perkeretaapian wilayah kerja dikarenakan Balai Besar Teknik Perkeretaapian memiliki kewenangan tugas strategis dan tugas teknis operasional dan/atau teknis, sehingga pelaksanaan perencanaan, pelaksanaan, pembangunan, peningkatan, operasi dan pemeliharaan perkeretaapian wilayah kerja dapat berjalan lebih efisien dan efektif.

Berdasarkan adanya kewenangan tugas yang baru, maka jenis layanan yang diselenggarakan oleh Balai Besar Teknik Perkeretaapian sesuai dengan amanat tugas dan fungsinya mencakup banyak aspek, yaitu:

1. Penyiapan perumusan rekomendasi teknis di bidang lalu lintas dan angkutan, prasarana, sarana dan keselamatan perkeretaapian;
2. Penyusunan pola dan perencanaan konektivitas angkutan perkeretaapian dan integrasi antar moda;
3. Pelaksanaan penetapan dan pemantauan kinerja dan standar pelayanan minimum angkutan penumpang dan barang;
4. Pelaksanaan pemetaan dan analisis kebutuhan prasarana perkeretaapian;
5. Pelaksanaan penetapan ijin perpotongan dan persinggungan jalur kereta api;
6. Pelaksanaan pembangunan, peningkatan dan perawatan prasarana perkeretaapian;
7. Pelaksanaan pencegahan dan penindakan pelanggaran perundang-undangan di bidang perkeretaapian;
8. Pelaksanaan analisis dan penanganan kecelakaan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
9. Pengawasan penyelenggaraan di bidang prasarana, sarana, lalu lintas dan keselamatan perkeretaapian;
10. Pengendalian dan pengawasan pelaksanaan pembangunan prasarana perkeretaapian;
11. pelaksanaan urusan perencanaan, keuangan, hukum, hubungan masyarakat, sumber daya manusia, ketatausahaan, pengadaan, dan rumah tangga.

3.4. Arah Kebijakan dan Strategi Kelembagaan Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Guna mewujudkan kelembagaan Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang optimal pada tahun 2020-2024, Direktorat Jenderal Perkeretaapian melaksanakan strategi sebagai berikut :

1. Penyederhanaan Birokrasi Melalui Optimalisasi Jabatan Fungsional Sebagai Tindak Lanjut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2014 tentang Aparatur Sipil Negara.

Dalam rangka tindak lanjut amanat Presiden Republik Indonesia dalam Sidang Paripurna MPR tanggal 20 Oktober 2019 terkait penyederhanaan birokrasi yang selaras dengan UU No. 5 Tahun 2014 tentang Aparatur Sipil Negara, jabatan Fungsional akan lebih dioptimalkan. Jabatan fungsional berperan dalam mewujudkan tujuan organisasi karena sebagai bagian penting dari implementasi tugas Kementerian/ Lembaga dalam mencapai target dan rencana strategis.

Penyederhanaan birokrasi melalui optimalisasi jabatan fungsional sebagai tindak lanjut UU No. 5 Tahun 2014 tentang Aparatur Sipil Negara, bertujuan sebagai percepatan pelayanan kepada *stakeholders*, organisasi yang *agile* dan peningkatan profesionalisme Aparatur Sipil Negara. Hal ini dilakukan dengan prinsip hati-hati dan bertanggung jawab agar tidak kontra produktif. Tahapan yang dilalui dalam implementasi penyederhanaan birokrasi (delayering) dengan optimalisasi jabatan fungsional antara lain:

- a. Pemetaan tugas dan fungsi di setiap jenjang jabatan.
 - b. Pembentukan/penyempurnaan jabatan fungsional *core business* Direktorat Jenderal Perkeretaapian.
 - c. Penataan organisasi dan tata kerja yang selaras dengan implementasi jabatan fungsional.
2. Penguatan tugas dan fungsi struktur organisasi pada kantor pusat, balai/unit pelaksana teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagai dampak dari dinamika yang terjadi dengan tetap memperhatikan peraturan yang ada;
 3. Pembangunan Zona Integritas menuju Wilayah Bebas dari Korupsi dan Wilayah Birokrasi Bersih dan Melayani (ZI WBK/WBBM);

4. Penguatan budaya organisasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian melalui *Digital Workplace*, inovasi dan *green office* yang mendukung efisiensi dan ramah lingkungan.

Digital Workplace adalah konsep mengubah budaya kerja memanfaatkan teknologi informasi sebagai pendukung pelaksanaan pekerjaan. Diperlukan dorongan untuk mengubah mindset, pola kerja dan semangat dalam melaksanakan tugas menghadapi transformasi digital dan tren perubahan mekanisme kerja. Terobosan seperti *collaborative working space*, *flexible working hour* dan *flexible working space* untuk mewujudkan budaya kerja yang adaptif, berbasis digital dan berintegritas untuk produktifitas, kinerja dan *work life balance*.

Green office adalah konsep manajemen lingkungan kantor yang dituntut untuk dapat menggunakan sumber daya alam dengan memperhatikan dampaknya terhadap lingkungan. Penerapan hal ini diantaranya *paperless*, *energy saving* dan efisiensi space. Sebagai organisasi modern, Direktorat Jenderal Perkeretaapian wajib mengarahkan semua aktivitas kerja berorientasi meningkatkan kualitas lingkungan hidup, kesehatan dan kenyamanan lingkungan kerja dengan tetap berprinsip pada peningkatan kinerja. Kerangka Kelembagaan dimaksud untuk meningkatkan efektifitas dan efisiensi pelaksanaan tugas di bidang perkeretaapian, mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) dan meningkatkan mutu pelayanan kepada masyarakat sesuai kebutuhan, beban kerja, kemajuan teknologi, tuntutan stakeholder dan dinamika yang terjadi. Usulan penataan organisasi merupakan inisiatif yang tentatif tergantung perkembangan internal dan eksternal Direktorat Jenderal Perkeretaapian, perubahan kebijakan terkait tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan kebijakan Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi.



KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN

BAB - IV

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

BAB IV – TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1. Target Kinerja Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Indikator Kinerja Utama (IKU) Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian disusun sebagai indikator outcome dan bukan merupakan indikator output begitu juga dengan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api telah menetapkan beberapa indikator kinerja beserta targetnya pada tahun 2020 – 2024 yang digunakan untuk mengukur pencapaian sasaran program maupun pencapaian kegiatan. Target kinerja pencapaian indikator kinerja kegiatan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Tahun 2020-2024, adalah sebagai berikut :

Tabel 4.1. Indikator Kinerja Kegiatan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Tahun 2020 – 2024

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	REALISASI 2020 (BASELINE)	TARGET 2021	TARGET 2022	TARGET 2023	TARGET 2024
Meningkatnya KONEKTIVITAS jaringan perkeretaapian nasional	Persentase rekomendasi kebijakan bidang jaringan yang telah ditindaklanjuti	%	-	25	50	75	100
	Persentase pencapaian kerjasama pembangunan infrastruktur perkeretaapian	%	-	25	50	75	100
Meningkatnya kinerja pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Persentase Realisasi Perjalanan KA dibandingkan Grafik Perjalanan KA	%	72	73	90	92	92
	Persentase kedatangan dan keberangkatan KA tepat waktu	%	78	78	78	78	80
	Pemenuhan target angkutan kereta api	%	-	22	45	70	100
	Pemenuhan NSPK bidang LLAKA	%	-	25	50	75	100

Terwujudnya <i>GOOD GOVERNANCE</i> dan <i>CLEAN GOVERNMENT</i> di lingkungan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan KA	Persentase Realisasi Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapian	%	-	100	100	100	100
	Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Dit. LLAKA	%	-	98.89	98.93	98.97	99.00

Pengukuran kinerja dilakukan untuk dapat menilai tingkat keberhasilan pencapaian sasaran Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api pada setiap tahun anggaran untuk akuntabilitas kinerja dalam penyelenggaraan perkeretaapian bidang lalu lintas dan angkutan kereta api untuk terciptanya tata Kelola pemerintahan yang baik. Oleh karena itu , capaian kinerja untuk setiap Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) harus dapat terukur dan dilaporkan dalam dokumen LKIP (Laporan Kinerja Instansi Pemerintah) pada setiap tahunnya. Pengukuran kinerja diperlukan selain untuk menginformasikan keberhasilan pelaksanaan program dan kegiatan penyelenggaraan bidang lalu lintas dan angkutan kereta api, juga digunakan sebagai alat evaluasi berbagai permasalahan dan kendala yang dihadapi jika terdapat hambatan maupun ketidakberhasilan dalam mencapai target kinerja yang ditetapkan, sehingga dapat disusun kebijakan dan strategi penanganannya. Tata cara perhitungan masing-masing Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api adalah sebagai berikut :

Tabel 4.2. Cara Perhitungan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)

IKK	SATUAN	TATA CARA PERHITUNGAN
Persentase rekomendasi kebijakan bidang jaringan yang telah ditindaklanjuti	%	Perbandingan antara jumlah yang sudah ditindaklanjuti/dilegalkan sampai dengan tahun berjalan dengan jumlah rekomendasi kebijakan yang disusun dalam periode 2020-2024
Persentase pencapaian kerjasama pembangunan infrastruktur perkeretaapian	%	Perbandingan antara jumlah pencapaian Kerjasama sampai dengan tahun berjalan dengan jumlah target yang disusun dalam periode 2020-2024
Persentase realisasi perjalanan KA dibandingkan Grafik Perjalanan KA	%	Perbandingan jumlah realisasi frekuensi perjalanan KA dengan jumlah program frekuensi perjalanan KA yang terdapat dalam GAPEKA tahun berjalan $= \frac{\text{Realisasi perjalanan KA (Penumpang \& Barang)}}{\text{Jumlah perjalanan KA sesuai GAPEKA}} \times 100\%$
Persentase Kedatangan dan Keberangkatan KA tepat Waktu	%	Perbandingan Jumlah frekuensi KA Penumpang dan Barang datang tepat waktu dengan Jumlah Kedatangan dan Keberangkatan KA Penumpang dan Barang $= \frac{\text{Jumlah kedatangan \& keberangkatan KA (Pnp \& Barang) tepat waktu}}{\text{Jumlah kedatangan \& keberangkatan KA (Pnp \& Barang)}} \times 100\%$

IKK	SATUAN	TATA CARA PERHITUNGAN
Pemenuhan target angkutan kereta api	%	Persentase Realisasi jumlah angkutan KA penumpang ditambah realisasi jumlah angkutan KA barang sampai dengan tahun berjalan dibandingkan dengan target angkutan KA penumpang ditambah target Angkutan KA barang pada Renstra 2020-2024 dengan bobot masing-masing angkutan 50%.
Pemenuhan NSPK bidang LLAKA	%	Persentase NSPK yang sudah disusun sampai dengan tahun berjalan dibandingkan dengan dengan jumlah kebutuhan NSPK bidang LLAKA periode 2020 - 2024
Persentase Realisasi Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapian	%	Perbandingan antara realisasi dengan target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api
Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Dit. LLAKA	%	Perbandingan Unsur penyerapan anggaran dan unsur pencapaian kinerja output/fisik dengan bobot masing – masing 50%.

Tabel 4.3. Penjelasan Uraian Target Indikator Kinerja Kegiatan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan KA

IKK	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Rekomendasi kebijakan bidang jaringan yang telah ditindaklanjuti	-	2	2	2	2	8
Pencapaian kerjasama pembangunan infrastruktur perkeretaapian	-	4	4	4	4	16
Persentase realisasi perjalanan KA dibandingkan Grafik Perjalanan KA	72	73	90	92	92	-
Persentase Kedatangan dan Keberangkatan KA tepat Waktu	78	78	78	78	80	-
Pemenuhan target angkutan kereta api						
• Angkutan Penumpang (Pnp)	194.293.987	220.925.002	501.422.522	516.465.197	531.959.153	1.965.065.861
• Angkutan Barang (Ton)	40.948.412	57.264.938	71.437.919	80.012.016	115.243.521	364.906.806
Pemenuhan NSPK bidang LLAKA	-	3	3	2	3	11
Persentase Realisasi Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapian	-	100	100	100	100	-

IKK	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Dit. LLAKA	-	98.89	98.93	98.97	99.00	-

4.2. Kerangka Pendanaan

Dalam rangka mencapai tujuan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api dan Sasaran Kegiatan yang telah ditetapkan, diperlukan dukungan dari berbagai sumber daya seperti regulasi pendanaan yang mencukupi. Indikasi kebutuhan pendanaan untuk mencapai tujuan dan sasaran kegiatan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api adalah sebagai berikut :

a. Kerangka Pendanaan T.A. 2020

Kode	Program/Kegiatan	Pagu Awal 2020	Penghematan 2020	Pagu 2020* Setelah Penghematan
1967	Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	104.526.367.000	76.120.794.842	28.405.572.158

b. Kerangka Pendanaan T.A. 2021 – 2024

No	Program/Kegiatan	2021	2022	2023	2024
1	Program Infrastruktur Konektivitas	99.965.744.729	114.462.319.202	125.908.551.122	138.499.406.234
2	Dukungan Manajerial	7.573.495.375	8.330.844.913	9.163.929.404	10.080.322.344
Total		107.539.240.104	122.793.164.114	135.072.480.526	148.579.728.578



KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN

BAB - V

PENUTUP

BAB V – PENUTUP

Penyusunan Renstra berpedoman kepada RPJMN dan memuat visi, misi, tujuan, strategi, kebijakan, program dan kegiatan pembangunan sesuai tugas masing - masing institusi.

Renstra Kementerian Perhubungan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Tahun 2020-2024 berpedoman kepada RPJMN 2020-2024, yang berisi visi, misi dan program prioritas Presiden dan Wakil Presiden. Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian “Direktorat Jenderal Perkeretaapian berupaya mewujudkan Perkeretaapian yang Handal, 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”. Kemudian dirumuskan misi :

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.

Visi dan misi dimaksud diterjemahkan ke dalam 3 (tiga) tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian, dimana tiap tujuan terdapat rumusan sasaran program yang menggambarkan sesuatu yang ingin dicapai oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Ketiga tujuan dimaksud adalah:

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

Renstra Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024 menjadi acuan dalam pelaksanaan program kegiatan pada Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan kereta Api dan sebagai pedoman dalam penyusunan dokumen Rencana Kerja (Renja) setiap tahunnya.

Sesuai dengan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) dan dalam rangka mewujudkan tujuan penyelenggaraan perkeretaapian sebagaimana diamanatkan dalam UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, maka ditetapkan visi “Terwujudnya lalu lintas dan angkutan kereta api yang handal, aman, nyaman, selamat, dan terjangkau”

Sedangkan misi Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api adalah rangkuman berbagai upaya dalam mencapai visi yang ditetapkan. Berbagai upaya tersebut tidak terbatas pada peningkatan penyediaan dan kinerja pelayanan transportasi kereta api tetapi juga upaya dalam melengkapi dan memperkuat berbagai pranata pendukung penyelenggaraan perkeretaapian sehingga terwujud sistem perkeretaapian nasional yang handal, maju, modern, terbuka, dan adaptive terhadap perkembangan dan tantangan jaman. Disesuaikan dengan misi Kementerian Perhubungan, berbagai upaya yang akan dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian selama periode Renstra 2020-2024 dirangkum dalam beberapa kalimat misi yang ditetapkan sebagai berikut :

1. Meningkatkan efisiensi pergerakan penumpang dan barang dalam perspektif kompetisi dan integrasi antarmoda dan intermoda;
2. Meningkatkan pangsa pasar perkeretaapian;
3. Melayani angkutan sesuai dengan karakteristiknya dan menjangkau seluruh wilayah Indonesia;
4. Meningkatkan kualitas pelayanan perkeretaapian;
5. Menyediakan pelayanan dengan tarif terjangkau dan ramah lingkungan.

5.1. Kesimpulan

Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perkeretaapian Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Tahun 2020-2024 ini disusun dengan mempertimbangkan berbagai mandat dari peraturan perundangan, dokumen perencanaan, dan juga penugasan kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai amanat UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Berbagai tantangan akan dihadapi dalam penyelenggaraan perkeretaapian dalam 5 tahun ke depan, mulai dari kesenjangan ekonomi dan kependudukan,

reformasi birokrasi, keterbatasan pembiayaan, transformasi teknologi, kelangkaan energi, hingga persaingan ekonomi global.

Di satu sisi diharapkan jaringan kereta api dapat menyediakan konektivitas dalam rangka pemerataan pembangunan ke semua wilayah NKRI, di sisi lain jaringan perkeretaapian harus mampu mendukung daya saing ekonomi nasional di era persaingan global yang semakin ketat di masa mendatang. Sementara itu kapasitas sumber daya yang dimiliki oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian (SDM, dana, sarana, prasarana, teknologi, dsb) dirasakan sangat terbatas untuk dapat menjalankan berbagai peran strategis perkeretaapian tersebut. Oleh karena itu dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Tahun 2020-2024 ini perlu dipandang sebagai dokumen perencanaan kinerja sektor/bidang perkeretaapian khususnya bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, yang membutuhkan peran seluruh stakeholders dalam menjalankannya.

Target capaian kinerja maupun rencana investasi yang dimuat di dalam dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api 2020-2024 ini bersifat indikatif, sehingga potensi terjadinya deviasi dalam implementasinya masih cukup terbuka. Namun demikian perlu dicatat bahwa pencapaian target pembangunan maupun peningkatan kinerja akan sangat bermanfaat bagi pembangunan nasional di segala bidang, karena ketersediaan jaringan dan kualitas layanan perkeretaapian yang handal dan prima akan menjadi tulang punggung pembangunan negara kepulauan Indonesia dalam 5 tahun ke depan.

Diperlukan peningkatan kapasitas kelembagaan, sinkronisasi regulasi, dan berbagai upaya lainnya untuk dapat memastikan bahwa program penyelenggaraan perkeretaapian dapat tersampaikan dengan baik dan dapat semaksimal mungkin melibatkan peran serta publik. Kebutuhan pendanaan penyelenggaraan perkeretaapian yang sedemikian besar, tidak akan terpenuhi oleh APBN, sehingga berbagai potensi alternatif pendanaan perlu diupayakan.

5.2. Arahan Pimpinan

Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perkeretaapian Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Tahun 2020-2024 ini merupakan acuan bagi

pelaksanaan program dan kegiatan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api untuk Tahun Anggaran 2020 sampai dengan Tahun Anggaran 2024. Diharapkan setiap pelaksanaan program dan kegiatan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api dengan mengacu pada dokumen ini.

Untuk implementasi Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Tahun 2020-2024 ini dalam pelaksanaan program dan kegiatan tahunan untuk menyusun Rencana Kerja (Renja), RKA (Rencana Kegiatan dan Anggaran) dengan mengacu kepada prioritas program dan kebijakan pada dokumen Renstra ini.

Selanjutnya, kinerja pelaksanaan program dan kegiatan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Tahun 2020-2024 akan dinilai berdasarkan pencapaian output kegiatan serta pencapaian kinerja sebagaimana dituangkan dalam dokumen Renstra ini. Setiap pimpinan Unit Kerja diwajibkan untuk mengusulkan dokumen Penetapan Kinerja (PK) di awal tahun anggaran sebagai perwujudan akuntabilitas kinerja dengan memperhatikan susunan target dan capaian dalam dokumen Renstra ini.

5.3. Mekanisme Evaluasi

Dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Tahun 2020-2024 ini dapat ditinjau ulang jika terdapat perubahan yang mendasar dalam lingkungan strategis yang mengharuskan adanya penyesuaian dalam arah kebijakan, target kinerja maupun rencana program/kegiatan yang harus dilaksanakan.

Evaluasi pelaksanaan Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Tahun 2020-2024 ini setidaknya dilakukan satu kali dipertengahan masa berlaku (pertengahan tahun 2022) untuk mengukur keberhasilan pencapaian target kinerja yang ditetapkan, serta menyesuaikan daftar program dan kegiatan yang diperlukan dalam rangka mencapai target di akhir masa perencanaan (tahun 2024).

Evaluasi tahunan terhadap pelaksanaan Renstra ini dilaporkan melalui LAKIP (Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) yang disampaikan kepada Direktur Jenderal Perkeretaapian melalui Sekretariat Direktorat Jenderal

Perkeretaapian, untuk selanjutnya dievaluasi oleh Inspektorat Jenderal. Laporan Hasil Evaluasi(LHE) atas LAKIP Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api merupakan bagian dari penilaian prestasi dalam pelaksanaan reformasi birokrasi dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (good governance) dan sesuai dengan amanah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Program	Kegiatan	KRO	RO	Uraian RO	Unit Kerja	Kegiatan Unit Kerja	Satuan	2021		2022		2023		2024	
								Vol	Nilai (Rp)	Vol	Nilai (Rp)	Vol	Nilai (Rp)	Vol	Nilai (Rp)
TOTAL									2,22652E+11		253.917.173.141		279.308.890.455		307.239.779.501
INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS								99.965.744.729		114.462.319.202		125.908.551.122		138.499.406.234	
Infrastruktur Konektivitas	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	ABF	ABF.002	Pra Studi Kelayakan (Preliminary Feasibility Study)	Lalin	Pra Studi Kelayakan (Preliminary Feasibility Study)	Rekomendasi Kebijakan			1	1.500.000.000	1	1.650.000.000	1	1.815.000.000
Infrastruktur Konektivitas	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	ABF	ABF.003	Studi Kelayakan (Feasibility Study)	Lalin	Studi Kelayakan (Feasibility Study)	Rekomendasi Kebijakan			1	1.500.000.000	1	1.650.000.000	1	1.815.000.000
Infrastruktur Konektivitas	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	ABF	ABF.006	Survai, Investigasi dan Rancangan Dasar	Lalin	Survai, Investigasi dan Rancangan Dasar	Rekomendasi Kebijakan			1	1.500.000.000	1	1.650.000.000	1	1.815.000.000
Infrastruktur Konektivitas	Pelayanan Transportasi Perkeretaapian	ABF	ABF.001	Studi Perencanaan Teknis Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Lalin	Belanja jasa konsultan	Dokumen	10	29.320.519.000	10	32.252.570.900	10	35.477.827.990	10	39.025.610.789
Infrastruktur Konektivitas	Pelayanan Transportasi Perkeretaapian	ABF	ABF.002	Studi Perencanaan Teknis Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Prioritas Nasional)	Lalin	Penyusunan Studi Pendahuluan OBC Proyek Perkeretaapian Jalur dengan Skema KPBU	Dokumen	2	5.414.836.000	2	5.956.319.600	2	6.551.951.560	2	7.207.146.716
Infrastruktur Konektivitas	Pelayanan Transportasi Perkeretaapian	AFA	AFA.001	Pedoman Teknis Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Lalin	Perumusan Kebijakan, Norma, Standar, Pedoman dan Kriteria di Bidang Penataan dan Pengembangan Jaringan Jalur	Tahun	1	1.041.799.069	1	1.145.978.976	1	1.260.576.873	1	1.386.634.561
Infrastruktur Konektivitas	Pelayanan Transportasi Perkeretaapian	AFA	AFA.001	Pedoman Teknis Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Lalin	Penetapan, Pemantauan dan Evaluasi Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA)	Tahun	1	423.654.660	1	466.020.126	1	512.622.138	1	563.884.352
Infrastruktur Konektivitas	Pelayanan Transportasi Perkeretaapian	BAH	BAH.002	Subsidi angkutan motor melalui kereta api	Lalin	Pelaksanaan Subsidi Angkutan Motor Melalui Kereta Api (3)	Paket	2	35.500.000.000	2	39.050.000.000	2	42.955.000.000	2	47.250.500.000
Infrastruktur Konektivitas	Pelayanan Transportasi Perkeretaapian	BAH	BAH.002	Subsidi angkutan motor melalui kereta api	Lalin	Penyelenggaraan Angkutan Lebaran	Tahun	1	3.392.318.252	1	3.731.550.077	1	4.104.705.085	1	4.515.175.593
Infrastruktur Konektivitas	Pelayanan Transportasi Perkeretaapian	BAH	BAH.002	Subsidi angkutan motor melalui kereta api	Lalin	Penyelenggaraan Angkutan Natal Dan Tahun Baru 2020	Tahun	1	3.381.163.201	1	3.719.279.521	1	4.091.207.473	1	4.500.328.220
Infrastruktur Konektivitas	Pelayanan Transportasi Perkeretaapian	BAH	BAH.002	Subsidi angkutan motor melalui kereta api	Lalin	Perawatan Peralatan Monitoring Bidang LLAKA	Tahun	1	806.388.000	1	887.026.800	1	975.729.480	1	1.073.302.428
Infrastruktur Konektivitas	Pelayanan Transportasi Perkeretaapian	QAH	QAH.001	Subsidi Perintis Perkeretaapian (Prioritas Nasional)	Lalin	Subsidi Perintis KA Makassar - Parepare	Tahun	1	12.000.000.000	1	13.200.000.000	1	14.520.000.000	1	15.972.000.000
Infrastruktur Konektivitas	Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	EAB	EAB.001	Bimbingan Teknis Bidang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Lalin	Koordinasi Teknis Harmonisasi Penataan dan Pengembangan Jaringan Jalur Kereta Api	Tahun	1	324.327.043	1	356.759.747	1	392.435.722	1	431.679.294
Infrastruktur Konektivitas	Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	EAB	EAB.001	Bimbingan Teknis Bidang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Lalin	Bimbingan Teknis, Pengelolaan Data dan Informasi di Bidang Lalu Lintas Kereta Api	Tahun	1	311.001.900	1	342.102.090	1	376.312.299	1	413.943.529
Infrastruktur Konektivitas	Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	EAB	EAB.001	Bimbingan Teknis Bidang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Lalin	Bimbingan Teknis dan Sosialisasi di Bidang Angkutan Kereta Api	Tahun	1	353.647.303	1	389.012.033	1	427.913.237	1	470.704.560

Program	Kegiatan	KRO	RO	Uraian RO	Unit Kerja	Kegiatan Unit Kerja	Satuan	2021		2022		2023		2024	
								Vol	Nilai (Rp)						
Infrastruktur Konektivitas	Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	EAB	EAB.001	Bimbingan Teknis Bidang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Lalin	Bimbingan Teknis Terkait Penyelenggaraan Kerjasama dan Pengembangan Usaha di Bidang Perkeretaapian	Tahun	1	355.291.400	1	390.820.540	1	429.902.594	1	472.892.853
Infrastruktur Konektivitas	Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	EAL	EAL.001	Monitoring dan Evaluasi Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Lalin	Monitoring dan Evaluasi Pengembangan Jaringan Jalur Kereta Api	Tahun	1	252.340.200	1	277.574.220	1	305.331.642	1	335.864.806
Infrastruktur Konektivitas	Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	EAL	EAL.001	Monitoring dan Evaluasi Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Lalin	Monitoring dan Evaluasi Penataan Jaringan Jalur Kereta Api	Tahun	1	303.023.746	1	333.326.121	1	366.658.733	1	403.324.606
Infrastruktur Konektivitas	Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	EAL	EAL.001	Monitoring dan Evaluasi Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Lalin	Pemantauan dan Evaluasi Sistem Operasi Perjalanan Kereta Api	Tahun	1	300.604.000	1	330.664.400	1	363.730.840	1	400.103.924
	Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	EAL	EAL.001	Monitoring dan Evaluasi Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Lalin	Pemantauan dan Evaluasi Kinerja Jaringan dan Lintas Pelayanan Kereta Api	Tahun	1	287.139.890	1	315.853.879	1	347.439.267	1	382.183.194
Infrastruktur Konektivitas	Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	EAL	EAL.001	Monitoring dan Evaluasi Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Lalin	Monitoring dan Evaluasi Pelayanan Publik, Subsidi Angkutan Perintis dan Subsidi Angkutan Motor Tahun Anggaran 2020	Tahun	1	933.000.000	1	1.026.300.000	1	1.128.930.000	1	1.241.823.000
Infrastruktur Konektivitas	Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	EAL	EAL.001	Monitoring dan Evaluasi Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Lalin	Monitoring dan Evaluasi Standar Pelayanan Minimum (SPM) Angkutan Kereta Api	Tahun	1	252.827.000	1	278.109.700	1	305.920.670	1	336.512.737
Infrastruktur Konektivitas	Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	EAL	EAL.001	Monitoring dan Evaluasi Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Lalin	Monitoring dan Evaluasi Tarif Angkutan Kereta Api	Tahun	1	119.949.271	1	131.944.199	1	145.138.618	1	159.652.480
Infrastruktur Konektivitas	Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	EAL	EAL.001	Monitoring dan Evaluasi Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Lalin	Monitoring dan Evaluasi Pelaporan Kinerja Angkutan Kereta Api	Tahun	1	326.317.109	1	358.948.820	1	394.843.702	1	434.328.072
Infrastruktur Konektivitas	Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	EAL	EAL.001	Monitoring dan Evaluasi Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Lalin	Pengawasan Pelaksanaan Kewajiban Pelayanan Di Bidang Angkutan KA	Tahun	1	3.105.107.300	1	3.415.618.030	1	3.757.179.833	1	4.132.897.816
Infrastruktur Konektivitas	Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	EAL	EAL.001	Monitoring dan Evaluasi Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Lalin	Monitoring dan Evaluasi Penyelenggaraan Perkeretaapian	Tahun	1	268.780.603	1	295.658.663	1	325.224.529	1	357.746.982
Infrastruktur Konektivitas	Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	EAL	EAL.001	Monitoring dan Evaluasi Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Lalin	Pemantauan dan Evaluasi Penyelenggaraan KPBU di Bidang Perkeretaapian	Tahun	1	337.912.000	1	371.703.200	1	408.873.520	1	449.760.872
Infrastruktur Konektivitas	Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	EAL	EAL.001	Monitoring dan Evaluasi Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Lalin	Pemantauan dan Evaluasi Pengembangan Usaha Perkeretaapian	Tahun	1	194.747.182	1	214.221.901	1	235.644.091	1	259.208.500
Infrastruktur Konektivitas	Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	EAL	EAL.003	Monitoring dan Evaluasi Bidang Prasarana Perkeretaapian	Lalin	Monitoring dan Evaluasi Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian (Verifikasi Track Access Charge/TAC)	Tahun	1	417.905.000	1	459.695.500	1	505.665.050	1	556.231.555
Infrastruktur Konektivitas	Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	EAL	EAL.003	Monitoring dan Evaluasi Bidang Prasarana Perkeretaapian	Lalin	Pemantauan dan Evaluasi Nilai Pemanfaatan Sarana dan Prasarana Perkeretaapian	Tahun	1	241.145.600	1	265.260.160	1	291.786.176	1	320.964.794

Program	Kegiatan	KRO	RO	Uraian RO	Unit Kerja	Kegiatan Unit Kerja	Satuan	2021		2022		2023		2024	
								Vol	Nilai (Rp)						
DUKUNGAN MANAJEMEN															
								2021		2022		2023		2024	
								7.573.495.375		8.330.844.913		9.163.929.404		10.080.322.344	
								107.539.240.104		122.793.164.114		135.072.480.526		148.579.728.578	
Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian	EAL	EAL.001	Monitoring dan Evaluasi Bidang Perencanaan	LALIN	Penyelenggaraan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) di Lingkungan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Tahun	1	240.864.800	1	264.951.280	1	291.446.408	1	320.591.049
Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian	EAL	EAL.001	Monitoring dan Evaluasi Bidang Perencanaan	LALIN	Penyusunan Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) Tahun 2020, Perjanjian Kinerja (PK) Tahun 2021, Laporan Tahunan (LAPTAH) Tahun 2020 dan Rencana Kinerja Tahunan (RKT) Tahun 2021 Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Tahun	1	593.606.999	1	652.967.699	1	718.264.469	1	790.090.916
Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi	EAL	EAL.002	Monitoring dan Evaluasi Bidang Keuangan	LALIN	Pengelolaan Sistem Akuntansi Barang Milik Negara (SABMN)	Tahun	1	111.143.580	1	122.257.938	1	134.483.732	1	147.932.105
Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi	EAL	EAL.002	Monitoring dan Evaluasi Bidang Keuangan	LALIN	Pengelolaan Sistem Akuntansi Keuangan (SAK)	Tahun	1	98.839.904	1	108.723.894	1	119.596.283	1	131.555.912
Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi	EAC	EAC.001	Layanan Organisasi dan Rumah Tangga	LALIN	Administrasi Kegiatan Pelelangan	Tahun	1	36.730.000	1	40.403.000	1	44.443.300	1	48.887.630
Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi	EAC	EAC.001	Layanan Organisasi dan Rumah Tangga	LALIN	Administrasi Kegiatan Lainnya (Satker)	Tahun	1	1.251.060.700	1	1.376.166.770	1	1.513.783.447	1	1.665.161.792
Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi	EAC	EAC.001	Layanan Organisasi dan Rumah Tangga	LALIN	Pengelolaan, Pengolahan dan Penyajian Arsip Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Tahun	1	127.815.850	1	140.597.435	1	154.657.179	1	170.122.896
Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi	EAC	EAC.001	Layanan Organisasi dan Rumah Tangga	LALIN	Penyelenggaraan Langganan Daya dan Jasa Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Tahun	1	330.000.000	1	363.000.000	1	399.300.000	1	439.230.000
Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi	EAC	EAC.001	Layanan Organisasi dan Rumah Tangga	LALIN	Administrasi Ketatausahaan Penyelenggaraan Reformasi Birokrasi	Tahun	1	317.442.172	1	349.186.389	1	384.105.028	1	422.515.530
Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi	EAC	EAC.001	Layanan Organisasi dan Rumah Tangga	LALIN	Honor Operasional Satuan Kerja	Ob	442	1.810.835.000	442	1.991.918.500	442	2.191.110.350	442	2.410.221.385
Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi	EAC	EAC.001	Layanan Organisasi dan Rumah Tangga	LALIN	Penanganan Pandemi Corona Virus Disease 2019	Tahun	1	1.131.504.371	1	1.244.654.808	1	1.369.120.288	1	1.506.032.317

Program	Kegiatan	KRO	RO	Uraian RO	Unit Kerja	Kegiatan Unit Kerja	Satuan	2021		2022		2023		2024	
								Vol	Nilai (Rp)						
Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi	EAA	EAA.002	Operasional dan Pemeliharaan Kantor	LALIN	Perawatan Kendaraan Bermotor	Tahun	1	184.038.000	1	202.441.800	1	222.685.980	1	244.954.578
Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi	EAA	EAA.002	Operasional dan Pemeliharaan Kantor	LALIN	Langganan Daya dan Jasa	Tahun	1	83.134.000	1	91.447.400	1	100.592.140	1	110.651.354
Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi	EAA	EAA.002	Operasional dan Pemeliharaan Kantor	LALIN	Administrasi Kegiatan Satker	Tahun	1	321.840.000	1	354.024.000	1	389.426.400	1	428.369.040
Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi	EAA	EAA.002	Operasional dan Pemeliharaan Kantor	LALIN	Administrasi Kegiatan PSO	Tahun	1	494.840.000	1	544.324.000	1	598.756.400	1	658.632.040
Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi	EAA	EAA.002	Operasional dan Pemeliharaan Kantor	LALIN	SEWA	Tahun	1	439.800.000	1	483.780.000	1	532.158.000	1	585.373.800