KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN
JL. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA 10110
TELP: +62 813-6001- 3838
WEBSITE : djka.kemenhub.go.id
EMAIL : ditjenka@kemenhub.go.id

KEPUTUSAN DIREKTUR SARANA PERKERETAAPIAN
NOMOR KP-K4 DJKA 27 Tahun 2025

TENTANG

RENCANA STRATEGIS DIREKTORAT SARANA PERKERETAAPIAN TAHUN 2025-2029

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
DIREKTUR SARANA PERKERETAAPIAN

Menimbang : a. Bahwa dalam rangka melaksanakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 dan Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian No. KP DJKA 144 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 perlu menetapkan Keputusan Direktur Sarana Perkeretaapian tentang Rencana Strategis Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025-2029;

Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421);

2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);

3. Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045 (Lembar Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 194, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6987);

4. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 129, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5048) sebagaimana telah diubah dengan

Peraturan...

Dokumen ini telah ditandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik
yang diterbitkan oleh Balai Besar Sertifikasi Elektronik (BSrE), Badan Siber dan Sandi Negara (BSSN).

Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 29, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6022);

5. Peraturan Presiden Nomor 140 Tahun 2024 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 250);
6. Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 369);
7. Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 19);
8. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 10 Tahun 2023 Tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2025-2029;
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintahan;
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : KEPUTUSAN DIREKTUR SARANA PERKERETAAPIAN TENTANG RENCANA STRATEGIS DIREKTORAT SARANA PERKERETAAPIAN TAHUN 2025 - 2029.

KESATU : Menetapkan Rencana Strategis Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025-2029 sebagaimana tercantum dalam Lampiran Surat Keputusan ini, yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dalam Surat Keputusan ini.

KEDUA : Rencana Strategis Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun

2025-2029...

Dokumen ini telah ditandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik
yang diterbitkan oleh Balai Besar Sertifikasi Elektronik (BSrE), Badan Siber dan Sandi Negara (BSSN).

2025-2029 sebagaimana dimaksud dalam diktum KESATU wajib digunakan sebagai pedoman dalam menyusun kegiatan di lingkungan Unit Kerja Direktorat Sarana Perkeretaapian.

KETIGA : Rencana Strategis Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025-2029 akan dievaluasi secara berkala sesuai dengan perkembangan lingkungan strategis yang terjadi.

KEEMPAT : Apabila dikemudian hari dinyatakan terdapat kekeliruan dalam Keputusan ini, maka akan diadakan perbaikan sebagaimana mestinya.

KELIMA : Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : JAKARTA
Pada tanggal : 18 Desember 2025

Plt. Direktur Sarana Perkeretaapian

Jumardi
NIP 196903061998031002

Salinan Keputusan ini disampaikan kepada :
1. Direktur Jenderal Perkeretaapian;
2. Sekretaris Direktorat Jenderal Perkeretaapian;
3. Kasubdit di Lingkungan Direktorat Sarana Perkeretaapian;
4. Yang bersangkutan.

Dokumen ini telah ditandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik
yang diterbitkan oleh Balai Besar Sertifikasi Elektronik (BSrE), Badan Siber dan Sandi Negara (BSSN).

Lampiran Surat Keputusan
Nomor : KP-K4 DJKA 27 Tahun 2025
Tanggal : 18 Desember 2025

RENCANA STRATEGIS

DIREKTORAT SARANA PERKERETAAPIAN

TAHUN 2025-2029

Dokumen ini telah ditandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik
yang diterbitkan oleh Balai Besar Sertifikasi Elektronik (BSrE), Badan Siber dan Sandi Negara (BSSN).

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

DIREKTORAT SARANA PERKERETAAPIAN

RENCANA STRATEGIS

2025-2029

DIREKTORAT SARANA PERKERETAAPIAN

KATA PENGANTAR

Berdasarkan pada UU No. 25 Tahun 2004 tentang Sistem Pembangunan Nasional, maka Dokumen Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025–2029 dapat disusun sebagai pedoman pelaksanaan tugas dan fungsi Direktorat Sarana Perkeretaapian dalam periode perencanaan jangka menengah. Renstra ini merupakan penjabaran visi, misi, tujuan, dan sasaran strategis Kementerian Perhubungan yang menjadi dasar dalam penyelenggaraan pembangunan subsektor perkeretaapian, khususnya pada aspek sarana perkeretaapian.

Rencana Strategis Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025–2029 disusun dengan mengacu pada Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, kebijakan pembangunan sektor perhubungan, serta ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dokumen ini memuat arah kebijakan, strategi, program, serta indikator kinerja yang akan menjadi acuan dalam penyusunan rencana kerja tahunan, penganggaran, dan evaluasi kinerja Direktorat Sarana Perkeretaapian secara terukur dan berkesinambungan.

Dalam rangka menjamin keterpaduan dan efektivitas pelaksanaan pembangunan, Renstra ini berfungsi sebagai pedoman perencanaan teknis penyelenggaraan sarana perkeretaapian yang mencakup pengadaan, pengelolaan, pengoperasian, pemeliharaan, dan peningkatan sarana perkeretaapian. Perencanaan teknis tersebut disusun berdasarkan Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria (NSPK), prinsip keselamatan dan keandalan, efisiensi pemanfaatan sumber daya, serta penerapan teknologi yang mendukung peningkatan kualitas layanan transportasi perkeretaapian nasional.

Diharapkan agar Dokumen Rencana Strategis Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025–2029 dapat menjadi acuan bagi seluruh unit

kerja dan pemangku kepentingan dalam melaksanakan pembangunan sarana perkeretaapian secara terpadu, efektif, dan akuntabel. Dengan komitmen, sinergi, dan kerja sama seluruh pihak, Renstra ini diharapkan mampu mendukung terwujudnya tata kelola sarana perkeretaapian yang profesional serta memberikan kontribusi nyata terhadap peningkatan pelayanan transportasi perkeretaapian nasional.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR ..... **i**

DAFTAR ISI ..... **iii**

DAFTAR TABEL ..... **vi**

DAFTAR GAMBAR ..... **viii**

BAB 1. PENDAHULUAN **1-1**

1.1 Kondisi Umum 1-1

1.1.1 Latar Belakang 1-1

1.1.2 Kondisi Perkeretaapian Saat Ini 1-1

1.1.3 Kedudukan, Tugas, Fungsi dan Susunan Organisasi Direktorat Sarana Perkeretaapian 1-3

1.1.4 Gambaran Umum Sarana Perkeretaapian 1-10

1.1.5 Evaluasi Capaian Bidang Perkeretaapian Tahun 2020 – 2024 1-18

1.2 Potensi dan Permasalahan 1-34

1.2.2 Isu Strategis Transportasi Nasional 1-40

1.2.1 Isu Strategis Perkeretaapian 1-43

1.2.2 Isu Strategis Direktorat Sarana Perkeretaapian 1-45

BAB 2. VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN **2-48**

2.1 Visi 2-48

2.1.1 Visi Indonesia Emas 2045 2-48

2.1.2 Visi Presiden dan Wakil Presiden Periode 2024 – 2029 .. 2-53

2.1.3 Visi Kementerian Perhubungan 2025 - 2029 2-58

2.1.4 Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025 – 2029 2-59

2.1.5 Visi Direktorat Sarana Perkeretaapian 2025 – 2029 2-60

2.2 MISI 2-62

2.2.1 Misi Indonesia Emas 2045 2-62

2.2.2 Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 2-63

2.2.3 Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029.....2-64

2.2.4 Misi Direktorat Sarana Perkeretaapian 2025-2029.....2-64

2.3 TUJUAN 2-66

2.3.1 Tujuan Pembangunan Nasional 2045 2-66

2.3.2 Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029.....2-67

2.3.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 ...2-68

2.3.4 Tujuan Direktorat Sarana Perkeretaapian 2025-2029 2-70

2.4 SASARAN STRATEGIS 2-71

2.4.1 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045.....2-71

2.4.2 Sasaran Prioritas Nasional 2025-2029.....2-71

2.4.1 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025 - 2029 2-75

2.4.3 Sasaran Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 2-76

2.4.4 Sasaran Kegiatan Direktorat Sarana Perkeretaapian 2025-2029 2-78

2.4.5 Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan Direktorat Sarana Perkeretaapian 2025-2029.....2-81

BAB 3. ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN 3-89

3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Nasional 3-89

3.1.1 Arah Kebijakan dan Dukungan Sektor Transportasi dalam RPJPN 2025 - 2029 3-89

3.1.2 Arah Kebijakan Pembangunan Transportasi dalam RPJMN 2025 - 2029 3-95

3.2 Arahan Kebijakan dan Strategis Kementerian Perhubungan....3-97

3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025 – 2029 3-101

3.4 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025 - 2029 3-108

3.5 Kerangka Regulasi Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025 - 2029 3-113

3.6 Kerangka Kelembagaan Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025 – 2029 3-120

3.7 Manajemen Risiko 3-121

BAB 4. TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN 4-129

4.1 Target Kinerja 4-129

4.2 Kerangka Pendanaan 4-131

4.2.1 Kebutuhan Pendanaan 4-131

4.2.2 Strategi Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Perkeretaapian Melalui Skema Pembiayaan Kreatif 4-131

BAB 5. PENUTUP 5-136

LAMPIRAN I – MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN 5-138

LAMPIRAN II – MATRIKS KERANGKA REGULASI 5-154

DAFTAR TABEL

Table 1-1 Jumlah Sarana Kereta Api Tahun 2020-2024 1-10
Table 1-2 Data Sarana Milik Negara 1-12
Table 1-3 Data Sarana Milik Negara Kepemilikan Direktorat Sarana Perkeretaapian . 1-14
Table 1-4 Data Usia Sarana Yang Dimiliki Oleh Operator 1-15
Table 1-5 NSPK Bidang Sarana Perkeretaapian 1-17
Table 1-6 Evalusasi Capaian RIP Nasional 2030 1-18
Table 1-7 Perbandingan Jumlah Pegawai Fungsional Bidang Perkeretaapian Tahun 2024 dengan Kebutuhan SDM Perkeretaapian 2030 1-20
Table 1-8 Capaian Pembangunan Infrastruktur Dasar Tahun 2024 1-21
Table 1-9 Capaian Pembangunan Infrastruktur Ekonomi Tahun 2024 1-22
Table 1-10 Capaian Pembangunan Infrastruktur Perkotaan 1-22
Table 1-11 Kondisi Capaian Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2020-2024 1-24
Table 1-12 Target dan Realisasi Kinerja Kegiatan Direktorat Sarana Perkeretaapian tahun 2020-2024 1-27
Table 1-13 Target dan Realisasi Kinerja Kegiatan Direktorat Sarana Perkeretaapian tahun 2020-2024 dengan Perjanjian Kinerja tahun 2022, 2023 dan 2024 1-29
Table 1-14 Target dan Realisasi Kinerja Kegiatan Direktorat Sarana Perkeretaapian tahun 2020-2024 dengan Perjanjian Kinerja tahun 2022,2023 dan 2024 (Lanjutan) 1-30
Table 1-15 Isu Strategis Transportasi berdasarkan Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024 1-34
Table 1-16 Potensi dan Tantangan Direktorat Sarana Perkeretaapian 1-39
Table 1-17 Isu Strategis Nasional - Global dalam Bidang Transportasi Perkeretaapian 1-40
Table 1-18 Isu Strategis Dit. Sarana Perkeretaapian 1-46
Table 2-1 Sasaran Utama Tahun 2029 2-50
Table 2-2 Visi, Misi, Program Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 2-56
Table 2-3 Tujuan Pembangunan Nasional Tahun 2025 - 2045 2-66
Table 2-4 Sasaran Pembangunan Nasional 2025 - 2029 2-73
Table 2-5 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029 2-75
Table 2-6 Peta Strategis Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025-2029 2-80
Table 2-7 Indikator Kinerja Kegiatan Direktorat Sarana Perkeretaapian 2-82
Table 3-1 Upaya Transformatif Super Prioritas 2025 – 2029 3-96
Table 3-2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Program Kementerian Perhubungan 3-98

Table 3-3 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Bidang Transportasi Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029..... 3-103
Table 3-4 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025-2029..... 3-110
Table 3-5 Kebutuhan Regulasi Bidang Sarana Perekeretaapian..... 3-114
Table 3-6 Identifikasi Risiko Sasaran Strategis Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025-2029..... 3-122
Table 4-1 Target Kinerja (Persentase)..... 4-129
Table 4-2 Target Kinerja (Volume)..... 4-130
Table 4-3 Pagu Indikatif Renstra Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025 - 2029 4-135

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1-1 Susunan Organisasi Diterktorat Sarana Perkeretaapian.....1-5
Gambar 1-2 Panjang Jalur KA.....1-22
Gambar 1-3 Pencapaian Perngoperasian Jalur Kereta Api dengan TQI.....1-23
Gambar 1-4 Pencapaian Sarana Angkutan Umum Massal (Saum) di Perkotaan Tahun 2020-2024.....1-23
Gambar 1-5 | Realisasi Anggaran dari tahun 2022-2024.....1-33
Gambar 2-1 Misi (Agenda) dan Arah (Tujuan) Pembangunan dalam RPJPN Tahun 2025-2045.....2-52
Gambar 2-2 Visi, Misi, Program Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 2-55
Gambar 2-3 Visi, Peta Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 2-78
Gambar 3-1 Trajektori GNI per Kapita Indonesia (USD).....3-91
Gambar 3-2 Tahapan Transformasi Ekonomi.....3-91
Gambar 3-3 Struktur Organisasi Direktorat Sarana Perkeretaapian 3-121

BAB 1. PENDAHULUAN

1.1 Kondisi Umum

1.1.1 Latar Belakang

Berdasarkan pada UU No 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, maka setiap unit kerja diharuskan untuk menyusun menyusun sistem perencanaan teknis.

Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Sarana Perkeretaapian tahun 2025-2029 merupakan dokumen perencanaan untuk Unit Kerja Eselon II Direktorat Sarana Perkeretaapian untuk periode lima tahun. Renstra Direktorat Sarana Perkeretaapian tahun 2025-2029 memuat tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, program dan kegiatan pembangunan sesuai dengan tugas dan fungsi Direktorat Sarana Perkeretaapian yang disusun dengan berpedoman pada Renceana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) tahun 2025-2029 serta Renstra Kementerian Perhubungan tahun 2025-2029.

Dokumen Renstra Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025-2029 dapat dijadikan pedoman dan acuan dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Direktorat Sarana Perkeretaapian dalam penyelenggaraan sarana perkeretaapian selama 5 tahun ke depan dalam mewujudkan perkeretaapian yang maju menuju Indonesia Emas 2045.

1.1.2 Kondisi Perkeretaapian Saat Ini

Saat ini tren transportasi darat di dunia sedang mengarah kepada elektrifikasi dan otomatisasi dari kendaraan. Hal tersebut muncul untuk menjawab tantangan yang ada pada dunia transportasi, yaitu tantangan terkait polusi udara, emisi gas rumah kaca serta isu keselamatan. Teknologi elektrik dan otomatisasi tersebut dapat diterapkan, baik untuk transportasi pribadi maupun transportasi massal.

Salah satu jenis kendaraan otonomi yang berpotensi diterapkan di Indonesia adalah *Autonomous-rail Rapid Transit* (ART). Di Indonesia sendiri ART lebih dikenal

sebagai *Trem Otonom* (TO) yang merupakan moda transportasi massal berbasis listrik dengan roda karet yang bergerak pada rel virtual dalam batas tertentu, serta menggunakan sistem otomatis, kontrol keselamatan dan persinyalan yang aktif.

Trem Otonom menggabungkan karakteristik kereta (*light rapid transit*/LRT) dan bis (*bus rapid transit*/BRT). Trem Otonom merupakan moda yang berbentuk seperti kereta LRT, namun tidak beroperasi diatas rel. Trem tersebut beroperasi di atas jalan dengan menggunakan ban yang dipandu oleh lintasan yang disebut sebagai *Virtual Track*. *Virtual Track* sendiri berbentuk seperti garis marka jalan yang kemudian diidentifikasi oleh Trem Otonom dengan menggunakan teknologi otomatisasi. Teknologi tersebut mencakup *Sensor Light Detection and Ranging* (LiDAR) dan *Global Positioning System* (GPS).

Rencana lokasi pembangunan kereta otonom atau *Autonomous Rail Transit* berada di Ibu Kota Nusantara (IKN). ART akan beroperasi menggunakan baterai yang disubtitusikan dengan marka jalan dan magnet. Nantinya, kereta tersebut berada di Kawasan Sumbu Kebangsaan Timur dan Sumbu Kebangsaan Barat, di mana tahap pembangunan rutenya akan dilakukan dalam dua fase. Panjang pembangunan jalur ART tahap satu adalah kurang-lebih 1,2 km, sedangkan panjang pembangunan jalur tahap dua adalah kurang-lebih 5,2 km. Saat beroperasi nanti jalur dan halte ART akan sharing dengan *Bus Rapid Transit* (BRT).

Terdapat beberapa kelemahan dalam pengoperasian ART, yaitu menyebabkan penurunan kecepatan untuk moda transportasi lainnya (bus dan mobil) pada saat dioperasikan. Pada kondisi lalu lintas campuran (*mixed traffic*), ART cenderung tertunda oleh gangguan di jalurnya, dan berpotensi menyebabkan kemacetan bila tidak dirancang dengan baik. ART juga dapat menyebabkan kerusakan atau kecelakaan jika tidak dibuat rambu lalu lintas yang jelas, karena adanya konflik dengan pengguna jalan lain.

Selain terkait tren transportasi darat di dunia sedang mengarah kepada elektrifikasi dan otomatisasi, berdasarkan evaluasi kesesuaian Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian terhadap RPJMN 2020-2024 terdapat program prioritas Agenda Pembangunan PN Nomor 5 salah satunya adalah pemenuhan fasilitas keselamatan dan keamanan transportasi dengan indikator penanganan perlintasan sebidang KA dengan jalan, pemasangan dan penyediaan fasilitas keselamatan perkeretaapian

(Provinsi) Banten, DKI Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, Yogyakarta, Jawa Timur, Lampung, Sumatera Selatan, Sumatera Barat, Sumatera Utara tercapai 10 dari 10.

Berikut merupakan beberapa upaya penanganan perlintasan sebidang yang dilakukan oleh DJKA, seperti:

- Menghilangkan atau menutup perlintasan sebidang KA yang berdekatan (kurang dari 800 meter) dan/atau yang lebar jalannya kurang dari 2 meter.
- Memasang pagar sterilisasi jalur KA.
- Program pembangunan *Fly Over* atau *Underpass*.
- Membangun jalan kolektor atau *frontage road* di sepanjang jalur KA atau jalan alternatif.
- Program **pengadaan pintu perlintasan otomatis, *Early Warning System* (EWS), dan Pemasangan Rambu.**
- Melakukan perbaikan perkerasan jalan (Modular Concreate LX/ Sintetis LX).

1.1.3 Kedudukan, Tugas, Fungsi dan Susunan Organisasi Direktorat Sarana Perkeretaapian

Direktorat Sarana Perkeretaapian mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang sarana perkeretaapian. Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Sarana Perkeretaapian menyelenggarakan fungsi:

a. penyiapan perumusan kebijakan di bidang sarana perkeretaapian yang mencakup pengembangan, pengadaan, pengawasan, kelaikan dan sertifikasi sarana, pengelolaan sarana perkeretaapian milik negara, pemberian tanda kelaikan sarana, fasilitas pengujian, serta pengawasan perawatan dan pemeriksaan sarana perkeretaapian;
b. penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang sarana perkeretaapian yang mencakup pengembangan, pengadaan, pengawasan, kelaikan dan sertifikasi sarana, pengelolaan sarana perkeretaapian milik negara, pemberian tanda kelaikan sarana, fasilitas pengujian, serta pengawasan perawatan dan pemeriksaan sarana perkeretaapian;

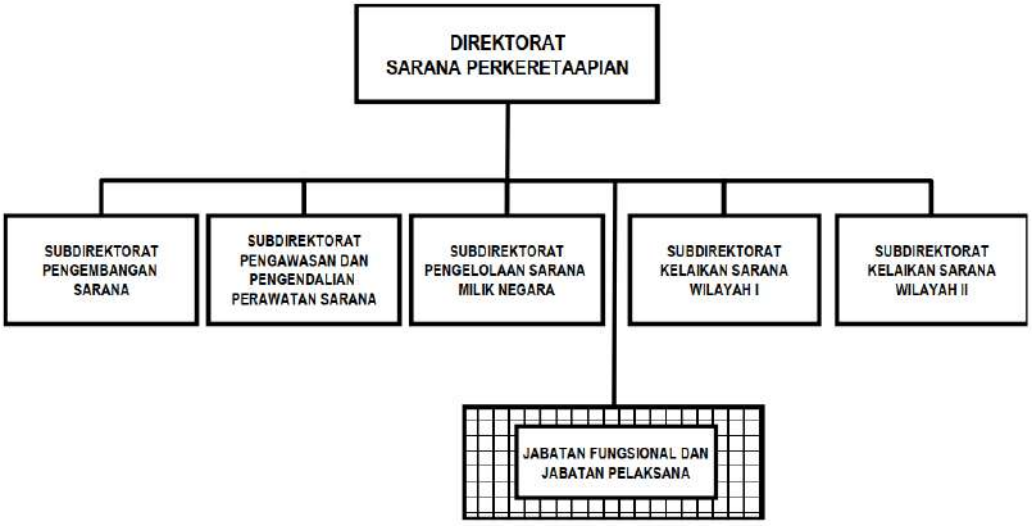
c. penyiapan penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria di bidang sarana perkeretaapian yang mencakup pengembangan, pengadaan, pengawasan, kelaikan dan sertifikasi sarana, pengelolaan sarana perkeretaapian milik negara, pemberian tanda kelaikan sarana, fasilitas pengujian, serta pengawasan perawatan dan pemeriksaan sarana perkeretaapian;
d. penyiapan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang sarana perkeretaapian yang mencakup pengembangan, pengadaan, pengawasan, kelaikan dan sertifikasi sarana, pengelolaan sarana perkeretaapian milik negara, pemberian tanda kelaikan sarana, fasilitas pengujian, serta pengawasan perawatan dan pemeriksaan sarana perkeretaapian;
e. penyiapan pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang sarana perkeretaapian yang mencakup pengembangan, pengadaan, pengawasan, kelaikan dan sertifikasi sarana, pengelolaan sarana perkeretaapian milik negara, pemberian tanda kelaikan sarana, fasilitas pengujian, serta pengawasan perawatan dan pemeriksaan sarana perkeretaapian; dan
f. penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, sumber daya manusia, pengumpulan dan pengolahan data, dan rumah tangga Direktorat.

Susunan Direktorat Sarana Perkeretaapian

Direktorat Sarana Perkeretaapian terdiri atas:

a. Subdirektorat Pengembangan Sarana;
b. Subdirektorat Pengawasan dan Pengendalian Perawatan Sarana;
c. Subdirektorat Pengelolaan Sarana Milik Negara;
d. Subdirektorat Kelaikan Sarana Wilayah I;
e. Subdirektorat Kelaikan Sarana Wilayah II; dan
f. Kelompok Jabatan Fungsional dan Jabatan Pelaksana.

Untuk lebih jelasnya susunan organisasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



***Gambar 1-1** Susunan Organisasi Diterktorat Sarana Perkeretaapian*

A. Subdirektorat Pengembangan Sarana

Subdirektorat Pengembangan Sarana mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan pelaksanaan kebijakan, penyiapan penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang pengembangan, persyaratan dan spesifikasi teknis, rancang bangun dan rekayasa, standardisasi komponen, standardisasi manufaktur sarana perkeretaapian. Dalam melaksanakan tugas, Subdirektorat Pengembangan Sarana menyelenggarakan fungsi:

a. penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang pengembangan, persyaratan dan spesifikasi teknis, rancang bangun dan rekayasa, standardisasi komponen, standardisasi manufaktur serta pengumpulan dan pengolahan data sarana perkeretaapian;
b. penyiapan bahan pelaksanaan kebijakan di bidang pengembangan, persyaratan dan spesifikasi teknis, rancang bangun dan rekayasa, standardisasi komponen, standardisasi manufaktur serta pengumpulan dan pengolahan data sarana perkeretaapian;
c. penyiapan bahan penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang pengembangan, persyaratan dan spesifikasi teknis, rancang bangun dan rekayasa, standardisasi komponen, standardisasi manufaktur serta pengumpulan dan pengolahan data sarana perkeretaapian;

d. penyiapan bahan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang pengembangan, persyaratan dan spesifikasi teknis, rancang bangun dan rekayasa, standardisasi komponen, standardisasi manufaktur serta pengumpulan dan pengolahan data sarana perkeretaapian; dan
e. penyiapan bahan pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang pengembangan, persyaratan dan spesifikasi teknis, rancang bangun dan rekayasa, standardisasi komponen, standardisasi manufaktur serta pengumpulan dan pengolahan data sarana perkeretaapian.

Subdirektorat Pengembangan Sarana terdiri dari Jabatan Fungsional dan Jabatan pelaksana.

B. Subdirektorat Pengawasan dan Pengendalian Perawatan Sarana

Subdirektorat Pengawasan dan Pengendalian Perawatan Sarana mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan, penyiapan penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang standardisasi kompetensi perawatan, standardisasi tempat dan peralatan perawatan, serta sertifikasi badan usaha perawatan sarana perkeretaapian. Dalam melaksanakan tugas, Subdirektorat Pengawasan dan Pengendalian Perawatan Sarana menyelenggarakan fungsi:

a. penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang pengendalian dan pengawasan pemeriksaan dan perawatan, standardisasi tempat dan peralatan pemeriksaan dan perawatan, kompetensi pemeriksa dan perawatan, serta badan usaha perawatan sarana perkeretaapian;
b. penyiapan bahan pelaksanaan kebijakan di bidang pengendalian dan pengawasan pemeriksaan dan perawatan, standardisasi tempat dan peralatan pemeriksaan dan perawatan, kompetensi pemeriksa dan perawatan, serta badan usaha perawatan sarana perkeretaapian;
c. penyiapan bahan penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang pengendalian dan pengawasan pemeriksaan dan perawatan, standardisasi tempat dan peralatan pemeriksaan dan perawatan, kompetensi pemeriksa dan perawatan, serta badan usaha perawatan sarana perkeretaapian;
d. penyiapan bahan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang pengendalian dan pengawasan pemeriksaan dan perawatan, standardisasi

tempat dan peralatan pemeriksaan dan perawatan, kompetensi pemeriksa dan perawatan, serta badan usaha perawatan sarana perkeretaapian; dan

e. penyiapan bahan pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang pengendalian dan pengawasan pemeriksaan dan perawatan, standardisasi tempat dan peralatan pemeriksaan dan perawatan, kompetensi pemeriksa dan perawatan, serta badan usaha perawatan sarana perkeretaapian.

Subdirektorat Pengawasan dan Pengendalian Perawatan Sarana terdiri atas jabatan fungsional dan jabatan pelaksana.

C. Subdirektorat Pengelolaan Sarana Milik Negara

Subdirektorat Pengelolaan Sarana Milik Negara mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang pengelolaan sarana perkeretaapian milik negara. Dalam melaksanakan tugas Subdirektorat Pengelolaan Sarana Milik Negara menyelenggarakan fungsi:

a. penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang pengelolaan sarana perkeretaapian milik negara;
b. penyiapan bahan pelaksanaan kebijakan di bidang pengelolaan sarana perkeretaapian milik negara;
c. penyiapan bahan penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria di bidang pengelolaan sarana perkeretaapian milik negara;
d. d. penyiapan bahan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang pengelolaan sarana perkeretaapian milik negara; dan
e. penyiapan bahan pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang pengelolaan sarana perkeretaapian milik negara.

Subdirektorat Pengelolaan Sarana Milik Negara terdiri atas jabatan fungsional dan jabatan pelaksana.

D. Subdirektorat Kelaikan Sarana Wilayah I

Subdirektorat Kelaikan Sarana Wilayah I mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang kelaikan, pemeriksaan

kesiapoperasian (rampcheck), penetapan identitas, penerbitan tanda kelaikan sarana, standarisasi tempat, fasilitas dan peralatan pengujian, badan usaha pengujian serta sertifikasi sarana perkeretaapian wilayah I. Dalam melaksanakan tugas Subdirektorat Kelaikan Sarana Wilayah I menyelenggarakan fungsi:

a. penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang kelaikan, pemeriksaan kesiapoperasian (rampcheck), penetapan identitas, penerbitan tanda kelaikan sarana, standarisasi tempat, fasilitas dan peralatan pengujian, badan usaha pengujian dan sertifikasi sarana perkeretaapian wilayah I yang meliputi Pulau Jawa, Bali, Nusa Tenggara, Sulawesi, Maluku dan Papua;
b. penyiapan bahan pelaksanaan kebijakan di bidang kelaikan, pemeriksaan kesiapoperasian (rampcheck), penetapan identitas, penerbitan tanda kelaikan sarana, standarisasi tempat, fasilitas dan peralatan pengujian, badan usaha pengujian dan sertifikasi sarana perkeretaapian wilayah I yang meliputi Pulau Jawa, Bali, Nusa Tenggara, Sulawesi, Maluku dan Papua;
c. penyiapan bahan penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria di bidang kelaikan, pemeriksaan kesiapoperasian (rampcheck), penetapan identitas, penerbitan tanda kelaikan sarana, standarisasi tempat, fasilitas dan peralatan pengujian, badan usaha pengujian dan sertifikasi sarana perkeretaapian wilayah I yang meliputi Pulau Jawa, Bali, Nusa Tenggara, Sulawesi, Maluku dan Papua;
d. penyiapan bahan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang kelaikan, pemeriksaan kesiapoperasian (rampcheck), penetapan identitas, penerbitan tanda kelaikan sarana, standarisasi tempat, fasilitas dan peralatan pengujian, badan usaha pengujian dan sertifikasi sarana perkeretaapian wilayah I yang meliputi Pulau Jawa, Bali, Nusa Tenggara, Sulawesi, Maluku dan Papua; dan
e. penyiapan bahan pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang kelaikan, pemeriksaan kesiapoperasian (rampcheck), penetapan identitas, penerbitan tanda kelaikan sarana, standarisasi tempat, fasilitas dan peralatan pengujian, badan usaha pengujian dan sertifikasi sarana perkeretaapian wilayah I yang meliputi Pulau Jawa, Bali, Nusa Tenggara, Sulawesi, Maluku dan Papua.

Subdirektorat Kelaikan Sarana Wilayah I terdiri atas jabatan fungsional dan jabatan pelaksana.

E. Subdirektorat Kelaikan Sarana Wilayah II

Subdirektorat Kelaikan Sarana Wilayah II mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang kelaikan, pemeriksaan kesiapoperasian (rampcheck), penetapan identitas, penerbitan tanda kelaikan sarana, standarisasi tempat, fasilitas dan peralatan pengujian, badan usaha pengujian, dan sertifikasi sarana perkeretaapian wilayah II. Dalam melaksanakan tugas Subdirektorat Kelaikan Sarana Wilayah II menyelenggarakan fungsi:

a. penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang kelaikan, pemeriksaan kesiapoperasian (rampcheck), penetapan identitas, penerbitan tanda kelaikan sarana, standarisasi tempat, fasilitas dan peralatan pengujian, badan usaha pengujian dan sertifikasi sarana perkeretaapian wilayah II yang meliputi Pulau Sumatera dan Kalimantan;
b. penyiapan bahan pelaksanaan kebijakan di bidang kelaikan, pemeriksaan kesiapoperasian (rampcheck), penetapan identitas, penerbitan tanda kelaikan sarana, standarisasi tempat, fasilitas dan peralatan pengujian, badan usaha pengujian dan sertifikasi sarana perkeretaapian wilayah II yang meliputi Pulau Sumatera dan Kalimantan;
c. penyiapan bahan penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria di bidang kelaikan, pemeriksaan kesiapoperasian (rampcheck), penetapan identitas, penerbitan tanda kelaikan sarana, standarisasi tempat, fasilitas dan peralatan pengujian, badan usaha pengujian dan sertifikasi sarana perkeretaapian wilayah II yang meliputi Pulau Sumatera dan Kalimantan;
d. penyiapan bahan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang kelaikan, pemeriksaan kesiapoperasian (rampcheck), penetapan identitas, penerbitan tanda kelaikan sarana, standarisasi tempat, fasilitas dan peralatan pengujian, badan usaha pengujian dan sertifikasi sarana perkeretaapian wilayah II yang meliputi Pulau Sumatera dan Kalimantan; dan
e. penyiapan bahan pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang kelaikan, pemeriksaan kesiapoperasian (rampcheck), penetapan identitas,

penerbitan tanda kelaikan sarana, standarisasi tempat, fasilitas dan peralatan pengujian, badan usaha pengujian dan sertifikasi sarana perkeretaapian wilayah II yang meliputi Pulau Sumatera dan Kalimantan.

Subdirektorat Kelaikan Sarana Wilayah II terdiri atas jabatan fungsional dan jabatan pelaksana.

1.1.4 Gambaran Umum Sarana Perkeretaapian

1.1.4.1 Jumlah Sarana Kereta Api Per Tahun 2020-2024

Pada Tabel 1-1 menyajikan data jumlah sarana kereta api di Indonesia selama periode 2020 hingga 2024, dibagi menjadi beberapa kategori utama berdasarkan jenis kereta dan wilayah operasi. Kereta api kecepatan normal mengalami peningkatan stabil dalam jumlah selama periode 2020-2024, meskipun ada fluktuasi kecil. Jenis-jenis kereta api lainnya, seperti monorel, trem, kereta api levitasi magnetik, dan kereta api gantung, masih belum tersedia atau belum tercatat selama periode tersebut.

Table 1-1 *Jumlah Sarana Kereta Api Tahun 2020-2024*

No	Uraian Deskripsi	Satuan Unit	2020	2021	2022	2023	2024
A	Kereta Api Kecepatan Normal						
1	Lokomotif						
a	Lokomotif Diesel						
	Wilayah Jawa	Unit	249	233	239	249	248
	Wilayah Sumatera	Unit	236	262	274	265	265
	Wilayah Sulawesi	Unit	0	0	0	0	0
b	Lokomotif Listrik						
	Wilayah Jawa	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Sumatera	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Sulawesi	Unit	0	0	0	0	0
c	Lokomotif Uap						
	Wilayah Jawa	Unit	3	0	0	0	0
	Wilayah Sumatera	Unit	1	0	0	0	0
	Wilayah Sulawesi	Unit	0	0	0	0	0
Jumlah Lokomotif		Unit	489	495	513	514	513
2	Kereta						
a	Kereta dengan Penggerak Sendiri						
	Wilayah Jawa	Unit	1.376	1.452	1.452	1.691	1.580
	Wilayah Sumatera	Unit	61	38	62	53	56
	Wilayah Sulawesi	Unit	0	0	0	0	6
b	Kereta yang ditarik lokomotif						
	Wilayah Jawa	Unit	1.809	1.591	1.607	1.766	1.951
	Wilayah Sumatera	Unit	208	173	173	157	159
	Wilayah Sulawesi	Unit	0	0	0	0	0
Jumlah Kereta		Unit	3.454	3.254	3.294	3.667	3.752
3	Gerbong						
	Wilayah Jawa	Unit	2.410	2.067	2.082	2.050	1.938

No	Uraian Deskripsi	Satuan Unit	2020	2021	2022	2023	2024
	Wilayah Sumatera	Unit	5.638	5.712	6.136	6.480	6.631
Jumlah Gerbong		Unit	8.048	7.779	8.218	8.530	8.569
4	Peralatan Khusus						
a	Peralatan Khusus dengan Penggerak Sendiri						
	Wilayah Jawa	Unit	89	113	125	129	134
	Wilayah Sumatera	Unit	40	49	54	53	54
	Wilayah Sulawesi	Unit	7	8	8	6	6
b	Peralatan Khusus yang ditarik Lokomotif						
	Wilayah Jawa	Unit	57	37	39	38	36
	Wilayah Sumatera	Unit	24	27	26	24	25
	Wilayah Sulawesi	Unit	1	0	0	1	1
Jumlah Peralatan Khusus		Unit	218	234	252	251	256
Jumlah Kereta Api Kecepatan Normal		Unit	12.209	11.762	12.277	12.962	13.092
B	Kereta Api Kecepatan Tinggi						
1	Kereta / Coach						
	Wilayah Jawa	Unit	0	0	24	88	88
	Wilayah Sumatera	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Sulawesi	Unit	0	0	0	0	0
2	Peralatan Khusus						
	Wilayah Jawa	Unit	0	0	0	0	8
	Wilayah Sumatera	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Sulawesi	Unit	0	0	0	0	0
Jumlah Kereta Api Kecepatan Tinggi		Unit	0	0	24	88	96
C	Kereta Api Monorel						
	Wilayah Jawa	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Sumatera	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Sulawesi	Unit	0	0	0	0	0
Jumlah Kereta Api Monorel		Unit	0	0	0	0	0
D	Kereta Api Motor Induksi Linier						
	Wilayah Jawa	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Sumatera	Unit	0	0	0	0	0
Jumlah Kereta Api Motor Induksi Linier		Unit	0	0	0	0	0
E	Kereta Api Gerak Udara						
	Wilayah Jawa	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Sumatera	Unit	0	0	0	0	0
Jumlah Kereta Api Gerak Udara		Unit	0	0	0	0	0
F	Kereta Api Levitasi Magnetik						
	Wilayah Jawa	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Sumatera	Unit	0	0	0	0	0
Jumlah Api Levitasi Magnetik		Unit	0	0	0	0	0
G	Trem						
	Wilayah Jawa	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Sumatera	Unit	0	0	0	0	0
Jumlah Trem		Unit	0	0	0	0	0
H	Kereta Api Gantung						
	Wilayah Jawa	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Kalimantan	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Papua	Unit	0	0	0	0	0
Jumlah Kereta Api Gantung		Unit	0	0	0	0	0
Jumlah Sarana Kereta Api		**Unit**	**12.209**	**11.762**	**12.301**	**13.050**	**13.186**

1.1.4.2 Data Sarana Milik Negara

Berdasarkan data sarana milik negara yang tersebar diseluruh Indonesia terdiri dari 18 jenis sarana dengan usia yang berbeda – beda. Saat ini jumlah sarana milik negara yang terbesar adalah gerbong datar. Adapun jenis sarana berdasarkan usianya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Table 1-2 *Data Sarana Milik Negara*

No.	Jenis Sarana	Usia (Tahun)				Jumlah	Nomor Identitas	Penempatan
		<10	11 - 20	21 - 30	>30			
1	Kereta Inspeksi		1			1	• SI 3 11 01	Depo Pulubrayan Medan
		2				2	• SI 3 15 01 • SI 3 15 02	Workshop Balai Perawatan
		2				2	• S1 3 16 01 • SI 3 16 02	Depo Kereta Cipinang
		2				2	• SI 3 17 01 • SI 3 17 02	Sulawesi Selatan
			1			1	• SI 3 09 01	PPI Madiun
						8		
2	Kereta Ukur	1	1			2	• SU 3 14 01 • SU 0 18 01 (FUDIKA)	Workshop Balai Perawatan
		1				1	• SU 3 17 02	Sumatera Utara
		1				1	• SU 3 21 01	Gudang Prasarana Payakabung
		1				1	• SU 3 16 01	Depo Kereta Cipinang
		1				1	• SU 3 17 01	Sulawesi Selatan
						6		
3	Kereta Kedinasan	1	5			**6**	• SI 0 09 01 • SI 0 09 02 • MP3 0 10 03 • SI 0 11 01 • SI 0 11 02 • SI 0 16 01	Workshop Balai Perawatan
4	Kereta Penolong	1				**1**	• SN 0 15 01	Sulawesi Selatan
5	Crane	3				3	• SN 0 17 01 • GD 40 17 01 • SC 3 17 01	Sumatera Utara
			3			3	• SN 0 08 01 • NNKW 301001 • SC 3 05 01	Solo
			3			3	• SN 0 08 02 • NNKW 301002 • SC 3 05 02	Bandung
						9		
6	Track Motor Car	1				1	• SR 3 21 01	Depo Bungkaih Aceh
			1			1	• SR 3 12 01	Depo Depok
			2			2	• SR 3 10 01	Depo LRT Sumsel
		1				1	• SR 3 15 01A	Sulawesi Selatan
						4		
7	Lori Inspeksi	1				1	• SK 3 21 01	Solo Jebres
		1				1	• SK 3 21 03	Sumatera Utara (Aceh)
		1				1	• SK 3 21 02	Sumatera Barat
		1				1	• SK 3 21 04	Sulawesi Selatan
		1				**1**	• SK 2 15 01	Bandung/Ciomas
		1				1	• SK 2 15 02	Stasiun Pasuruan/Bangil
		1				1	• SK 2 15 04	Solo/Kadipro
		1				1	• SK 2 15 04	Sumatera Utara

No.	Jenis Sarana	Usia (Tahun)				Jumlah	Nomor Identitas	Penempatan
		<10	11 - 20	21 - 30	>30			
		1				1	• SK 2 15 05	Depo LRT Sumsel
						9		
8	Lori Quick	1				**1**		Stasiun Sawahlunto
9	Lokomotif Diesel Hidrolik		2			2	• CC 300 12 01 • CC 300 12 02	Workshop Balai Perawatan
			1			1	• CC 300 12 03	Depo Kereta Cipinang
		1				1	• CC 300 14 01	Depo Pulubrayan Medan
		1				1	• CC 300 14 02	Depo Tanjung Karang Lampung
						5		
10	Multi Tie Tamper	2				2	• SR 3 14 01	Stasiun Rancaekek
		1				1	• SR 3 14 05	Gudang Prasarana Jatibarang
		1				1	• SR 3 14 03	Workshop Balai Perawatan
		1				1	• SR 3 14 04	Depo Kereta Cipinang
		1				1	• SR 3 14 05	Stasiun Kisaran
		1				1	• SR 3 14 07	Depo Tebing Tinggi
		1				1	• SR 3 16 01	Depo Pulubrayan Medan
		1				1	• SR 3 17 01	Gedung BTP Palembang
		1				1	• SR 3 17 02	Gudang Prasarana Payakabung
		1				1	• SR 3 16 02 • SR 3 18 01	Depo Maros
		2				2	• SR 3 18 02	Medan (St. Geurogok, Aceh)
						13		
11	Excavator	1	3			4	• SK 3 12 01 • SK 3 14 01 • SK 3 13 02 • SK 3 13 03	Workshop Balai Perawatan
		1				1	• SK 3 14 02	Gd. Payakabung
						5		
12	Bridge Inspection Car		1			**1**	• SK 3 13 01	Workshop Balai Perawatan
13	Road Working Vehicle Car	1				1	• V2R510	Kantor Satpel Sawahlunto, Kota Solok
		1				1	• V2R511	Rantau Parapat
						2		
14	Moveable Crane Tadano	2	1			3	• FD 2142 • FD 2713 • FD 2724	Workshop Balai Perawatan
		1				1	• FD 2728	Gedung Prasarana Parungpanjang
						4		
15	Forklit	2				2	• FDBOC-1140-07739 • FDBOC-1140-07349	Gudang Prasarana Payakabung
		2				2	• FD-808-1140-01160 • FD-808-1140-01161	Workshop Balai Perawatan
		2				2	• DBOB-1140-01138 • DBOB-1140-01139	Gudang Prasarana Bangil
			2			2	• VF05H50U • VF05H50U	Gudang Prasarana Jatibarang
						8		
16	Gerbong Terbuka		19			19	• GB 35 09 01 s.d 09 • GB 35 12 01 s.d 10	Tanjung Priok
		10				10	• GB 35 16 01 s.d 10	Stasiun Bamban
		10				10	• GB 35 16 11 s.d 20	Stasiun Payakabung
			1			1	• GB 35 09 10	PPI Madiun
						40		
17	Gerbong Datar		19			19	• GD 40 09 01 s.d 08	Workshop Balai Perawatan

No.	Jenis Sarana	Usia (Tahun)				Jumlah	Nomor Identitas	Penempatan
		<10	11 - 20	21 - 30	>30			
							• GD 40 12 01 s.d 10	
		8				8	• GD 40 14 01 s.d 08	Gudang Prasarana Pekalongan
		10				10	• GD 40 15 01 s.d 10	Emplasemen Stasiun Kroya
		10				10	• GD 40 16 01 s.d 10	Stasiun Tebing Tinggi
		10				10	• GD 40 16 11 s.d 20	Gudang Prasarana Payakabung
			1				• GD 40 09 10	PPI Madiun
						58		
18	KRDE Cut Meutia		1			**1**	• K3 3 13 09 – K3 3 13 10	Depo Bungkaih Aceh
		Total Data Aset SMN				**181**		

Sumber: Direktorat Sarana Perkeretaapian, 2024

Table 1-3 *Data Sarana Milik Negara Kepemilikan Direktorat Sarana Perkeretaapian*

No	Jenis Aset	Nomor Identitas	Tahun Pengadaan	Lokasi Penempatan	Sumber Pengadaan	Unit
1	2	3	4	5	6	7
1	**Kereta Inspeksi**	SI 3 11 01	2011	Depo Pulubrayan (Sumatera Utara)	Satker Pengembangan dan Peningkatan Sarana Perkeretaapian	1
		SI 3 15 01	2015	Workshop Balai Perawatan Perkeretaapian (Jawa Tengah)		1
		SI 3 15 02				1
		SI 3 16 01	2016	Depo Kereta Cipinang (DKI Jakarta)		1
		SI 3 16 02				1
					TOTAL	**5**
2	**Kereta Ukur**	SU 3 14 01	2014	Workshop Balai Perawatan Perkeretaapian (Jawa Tengah)	Satker Pengembangan dan Peningkatan Sarana Perkeretaapian	1
		SU 3 17 02	2017	Depo Pulubrayan (Sumatera Utara)		1
		SU 0 18 01 (FUDIKA)	2018	Workshop Balai Perawatan Perkeretaapian (Jawa Tengah)		1
		SU 3 21 01	2021	Gudang Payakabung (Sumatera Selatan)		1
					TOTAL	**4**
3	**Kereta Kedinasan**	SI 0 09 01	2009	Workshop Balai Perawatan Perkeretaapian (Jawa Tengah)	Satker Pengembangan dan Peningkatan Sarana Perkeretaapian	1
		SI 0 09 02				1
		MP3 0 10 03	2010			1
		SI 0 11 01	2011			1
		SI 0 11 02				1
		SI 0 16 01	2016			1
					TOTAL	**6**
4	**Railways Crane**					
	Railways Crane KRC 800 N	SC 3 05 01	2005	Depo Lokomotif Solo Balapan (Jawa Tengah)	Satker Prasarana Perkeretaapian	1
		GD 50 10 01				1
		SN 0 08 01	2008			1
		SC 3 05 02	2005	Depo Lokomotif Bandung (Jawa Barat)	Satker Prasarana Perkeretaapian	1
		GD 50 10 02				1

No	Jenis Aset	Nomor Identitas	Tahun Pengadaan	Lokasi Penempatan	Sumber Pengadaan	Unit
		SN 0 08 02	2008			1
	Railways Crane KRC 1210 N	SC 3 17 01	2017	Depo Pulubrayan (Sumatera Utara)	Satker Keselamatan Perkeretaapian	1
		GD 40 17 01			Satker Pengembangan dan Peningkatan Sarana Perkeretaapian	1
		SN 0 17 01				1
					TOTAL	**9**
5	**Track Motor Car**	SR 3 21 02	2021	Depo Bungkaih (Nanggroe Aceh Darussalam)	Satker Pengembangan dan Peningkatan Sarana Perkeretaapian	1
					TOTAL	**1**
6	**Lori Inspeksi**	SK 3 21 01	2021	Gudang RKO Stasiun Kadipiro (Jawa Tengah)	Satker Pengembangan dan Peningkatan Sarana Perkeretaapian	1
		SK 3 21 02		Kantor BTP Padang (Sumatera Barat)		1
		SK 3 21 03		Kantor Satpel Lhokseumawe (Nanggroe Aceh Darussalam)		1
		SK 3 21 04		Depo KA Maros (Sulawesi Selatan)		1
					TOTAL	**4**
TOTAL SMN DIREKTORAT SARANA PERKERETAAPIAN						**29**

1.1.4.3 Sarana KA Yang Dimiliki Operator

Sarana yang dimiliki oleh pihak operator saat ini dalam segi usia untuk PT. KAI dengan jumlah tertinggi yang berusia <10 tahun yaitu 4.811 unit. Untuk lebijelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Table 1-4 *Data Usia Sarana Yang Dimiliki Oleh Operator*

No.	Operator	Jenis Sarana	Usia Sarana (Tahun)				Jumlah
			<10	11 - 20	21 - 30	>30	
1	PEMPROV Sumatera Selatan	Railbus	3	-	-	-	3
		Total	**3**	-	-	-	**3**
2	PT. KAI	Gerbong	3382	2827	435	1658	8302
		Kereta	1054	343	234	470	2101
		KRD	34	63	-	6	103
		KRL	210	41	23	-	274
		Lokomotif	88	191	52	174	505
		Peralatan Khusus Berpenggerak Sendiri	43	2	13	50	108
		Peralatan Khusus Tanpa Penggerak	-	6	2	46	54
		Total	**4811**	**3473**	**759**	**2404**	**11447**

No.	Operator	Jenis Sarana	Usia Sarana (Tahun)				Jumlah
			<10	11 - 20	21 - 30	>30	
3	PT. KCI	KRL	60	-	-	1122	1182
		Lokomotif	2	-	-	-	2
		Total	**62**	**-**	**-**	**1122**	**1184**
4	PT. KCIC	KRL	88	-	-	-	88
		Peralatan Khusus Berpenggerak Sendiri	17	-	-	-	17
		Total	**105**	**-**	**-**	**-**	**105**
5	PT. LRT JAKARTA	KRL	16	-	-	-	16
		Peralatan Khusus Berpenggerak Sendiri	1	-	-	-	1
		Total	**17**	**-**	**-**	**-**	**17**
6	PT. MRT JAKARTA	KRL	96	-	-	-	96
		Peralatan Khusus Berpenggerak Sendiri	3	-	-	-	3
		Total	**99**	**-**	**-**	**-**	**99**
7	PT. MITRA KERJA	Peralatan Khusus Berpenggerak Sendiri	3	-	-	-	3
		Total	3	-	-	-	3
8	PT. RAILINK	KRD	16	-	-	-	16
		Total	**16**	**-**	**-**	**-**	**16**
9	PT. TANJUNG ENIS LESTARI PULP AND PAPER	Gerbong	34	-	96	-	130
		Total	**34**	**-**	**96**	**-**	**130**
10	PT. ANGKASA PURA II	KRL	12	-	-	-	12
		Peralatan Khusus Berpenggerak Sendiri	1	-	-	-	1
		Total	**13**	**-**	**-**	**-**	**13**
		Total Unit	**5.163**	**3.473**	**855**	**3.526**	**13.014**

Sumber: Direktorat Sarana Perkeretaapian, 2024

1.1.4.4 Data NSPK Direktorat Sarana Perkeretaapian

Sebagai bagian dari peningkatan kualitas tata kelola dan penguatan regulasi teknis, Data NSPK Direktorat Sarana Perkeretaapian disusun untuk memberikan gambaran menyeluruh mengenai dokumen-dokumen Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria yang telah dirumuskan. Data ini berfungsi sebagai acuan resmi dalam proses perencanaan, pengawasan, serta pengendalian penyelenggaraan sarana perkeretaapian, sehingga seluruh pemangku kepentingan dapat bekerja berdasarkan pedoman yang seragam dan terstandarisasi.

Tabel berikut menyajikan daftar NSPK Direktorat Sarana Perkeretaapian yang telah ditetapkan maupun yang sedang dalam proses penyusunan. Penyajian ini tidak hanya membantu mengidentifikasi ketersediaan dokumen pengaturan, tetapi juga menjadi bahan evaluasi untuk memastikan bahwa seluruh aspek teknis sarana perkeretaapian telah cakup dalam kerangka regulasi yang memadai.

Table 1-5 *NSPK Bidang Sarana Perkeretaapian*

1.	PM 153 Tahun 2016	Standar Spesifikasi Teknis Lokomotif Sarana Kereta Api
2.	KM 41 Tahun 2010	Standar Spesifikasi Teknis Kereta yang Ditarik Lokomotif
3.	PM 175 tahun 2015	Standar Spesifikasi Teknis Kereta Dengan Penggerak
4.	KM.43 Tahun 2010	Standar Spesifikasi Teknis Gerbong
5.	KM.44 Tahun 2010	Standar Spesifikasi Teknis Peralatan Khusus
6.	PM.54 Tahun 2016	Standar Spesifikasi Teknis Identitas Sarana Perkeretaapian
7.	PM.49 Tahun 2023	Standar, Tata Cara Pengujian dan Sertifikasi Kelaikan Kereta dengan Penggerak Sendiri
8.	PM.14 Tahun 2011	Standar, Tata Cara Pengujian dan Sertifikasi Kelaikan Lokomotif
9.	PM.15 Tahun 2011	Standar, Tata Cara Pengujian dan Sertifikasi Kelaikan Kereta Yang Ditarik Lokomotif
10.	PM.16 Tahun 2011	Standar, Tata Cara Pengujian dan Sertifikasi Kelaikan Peralatan Khusus
11.	PM.17 Tahun 2011	Standar, Tata Cara Pengujian dan Sertifikasi Kelaikan Gerbong
12.	PM.37 Tahun 2014	Standar Spesifikasi Teknis Sarana Perkeretaapian Monorel
13.	PM 18 Tahun 2019	Standar Tempat dan Perawatan Sarana Perkeretaapian
14.	PM. 7 Tahun 2022	Penyelenggaraan Kereta Api Kecepatan Tinggi
15.	PM. 60 Tahun 2020	Pengawasan Prasarana Dan Sarana Perkeretaapian Berbasis Teknologi Informasi
16.	PM. 16 Tahun 2022	Rancang Bangun dan Rekayasa Sarana Perkeretaapian
17.	Tahun 2022	Standar Persyaratan Teknis Lembaga Pengujian Sarana Perkeretaapian
18.	Tahun 2022	Nilai dan pemanfaatan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pengujian dan sertifikasi sarana perkeretaapian
19.	Tahun 2023	Studi Standar Pemeriksaan dan Perawatan Sarana Perkeretaapian
20.	Tahun 2023	Studi Penyusunan Standar Spesifikasi Teknis Kendaraan Railroad
21.	Tahun 2023	Studi Penyusunan Pedoman Evaluasi Rancang Bangun Konstruksi Rangka Dasar, Badan, Alat Perangkai dan Bogie Sarana Perkeretaapian
22.	Tahun 2023	Kajian Optimalisasi Pengelolaan Sarana Perkeretaapian Milik Negara untuk mendukung pembangunan transportasi perkeretaapian

23.	Tahun 2023	Kegiatan Validasi Umur Data Perawatan dan Pemeriksaan untuk digunakan data pengujian berkala sarana perkeretaapian
24.	Tahun 2023	Kegiatan Studi Penyusunan Standar dan Tata Cara Pengujian dan Sertifikasi Kelaikan Kereta Gantung
25.	Tahun 2024	Studi Penyusunan Standar Kriteria dan Pedoman dalam Pengoperasian Perawatan dan Penempatan Sarana Milik Negara Kereta Ukur dan Kereta Inspeksi
26.	Tahun 2024	Kajian Penilaian Biaya dan Evaluasi Manfaat Penyediaan Sarana Milik Negara Untuk Mendukung Pembangunan Dan Perawatan Prasarana Perkeretaapian
27.	Tahun 2024	Kajian teknis penilaian kelaikan operasi peralatan khusus yang beroperasi di Indonesia
28.	Tahun 2024	Kegiatan Penerapan ISO 9001 2015 Kelaikan Sarana Perkeretaapian
29.	Tahun 2024	Studi Penyusunan Petunjuk dan Pedoman Pengujian dan Sertifikasi Kelaikan Kereta Kecepatan Normal dengan Penggerak Sendiri
30.	Tahun 2024	Studi Penyusunan Petunjuk dan Pedoman Pengujian dan Sertifikasi Kelaikan Lokomotif

Sumber: Direktorat Sarana Perkeretaapian, 2024

1.1.5 Evaluasi Capaian Bidang Perkeretaapian Tahun 2020 – 2024

1.1.5.1 Evaluasi Capaian RIP Nasional 2030

Nilai capaian Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) mempertimbangkan kondisi transportasi perkeretaapian tahun 2007 dan kondisi yang ingin dicapai pada tahun 2030 dengan optimalisasi pembangunan melalui skema kerjasama dan serta perkembangan penerapan teknologi perkeretaapian. Pada tabel di bawah ini disampaikan target capaian RIPNas Tahun 2030 yang disandingkan dengan realisasi pengembangan hingga tahun 2024 serta persentase kekurangan (*gap*) yang harus dicapai hingga tahun 2030.

Table 1-6 *Evalusasi Capaian RIP Nasional 2030*

RIP Nasional		Target Tahun 2030	Capaian Tahun 2024
Modal Share (%)	Orang	7	4% - 5%
	Barang	11	1%
Kebutuhan Prasarana KA (km)	Panjang Rel	10.524	6.927
Jumlah Angkutan	Orang	929.500.000	429.000.000
	Barang	995.500.000	64.000.000
	Penumpang		

RIP Nasional		Target Tahun 2030	Capaian Tahun 2024
Kebutuhan Sarana KA (unit)	Lokomotif	2.839	• 512 lokomotif diesel • 1.742 kereta penggerak sendiri • 1.999 kereta ditarik lokomotif • 96 kereta api kecepatan tinggi • 8.530 gerbong
	Kereta	27.949	
	KA Kota	6.229	
	Barang		
	Lokomotif	2.475	
	Gerbong	48.364	

Sumber: DJKA, 2024

Jika dilihat besaran kekurangan (gap), maka *modal share* angkutan penumpang dan kebutuhan prasarana kereta api (panjang rel, km) memiliki kekurangan (gap) dibawah 50%. Selanjutnya, besaran gap diatas 90% adalah modal share angkutan barang (%), jumlah angkutan barang yang terlayani, dan kebutuhan sarana kereta api khususnya jumlah kereta (unit). Lebih lanjut, Kebutuhan sarana kereta api merupakan kelompok dengan Presentase kekurangan (gap) tahun 2022-2030 rata rata terbesar. Oleh karena itu, kedepannya Direktorat Jenderal Perkeretaapian dapat mengembangkan skema pendanaan dan kerjasama dalam pengembangan dan pengadaan sarana kereta api. Jika pengembangan dan pengadaan sarana kereta api terpenuhi 50% serta diimbangi peningkatan pelayanan, diharapkan pertumbuhan yang signifikan dari jumlah angkutan barang dan penumpang yang terlayani serta berdampak pada peningkatan modal share.

Berikut merupakan target kebutuhan Sumber Daya Manusia (SDM) Perkeretaapian tahun 2030, capaian tahun 2024 sertap GAP antara capaian tahun 2024 dan target tahun 2030.

***Table 1-7** Perbandingan Jumlah Pegawai Fungsional Bidang Perkeretaapian Tahun 2024 dengan Kebutuhan SDM Perkeretaapian 2030*

Sumber Daya Manusia Perkeretaapian	Data Eksisting Tahun 2024	Target Tahun 2030
Fungsional Bidang Perkeretaapian		
Tenaga Penguji	Total 402 - 135 Penguji Prasarana - 106 Penguji Sarana - 106 Asisten Penguji Prasarana - 55 Asisten Penguji Sarana	947
Inspektur	- 370 Inspektur Prasarana - 202 Inspektur Sarana	343
Auditor	99 Auditor	173
Asesor	94 Asesor	3,179
Operator Perkeretaapian		
Tenaga Pemeriksa	1.575	3,998
Tenaga Perawatan	2.726	6,171
Petugas Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian	-	5,825
Awak Sarana Perkeretaapian	1,004	7,784
Pengatur Perjalanan Kereta Api	1.713	
Penjaga Pintu Perlintasan	1.836	
Petugas Penanganan Kecelakaan	-	4,300
Petugas Pemeriksa Kecelakaan dan Petugas Analisi Kecelakaan	-	4,674
Tenaga Pelaksana Pembangunan Prasarana Perkeretapian	-	6,544
Adminstrasi/Manajerial	-	14.886
Total	**8.854**	**54.182**

Sumber: DJKA, 2024

1.1.5.2 Evaluasi Capaian RPJMN Bidang Perkeretaapian Tahun 2020 - 2024

Di dalam RPJMN 2020-2024 disampaikan 5 (lima) arahan utama Presiden yang digunakan sebagai strategi melaksanakan misi Presiden yang dikenal dengan Nawacita Kedua dan dalam rangka mencapai sasaran Visi Indonesia 2045. Arahan tersebut meliputi (1) Pembangunan Sumber Daya Manusia; (2) Pembangunan Infrastruktur; (3) Penyederhanaan regulasi; (4) Penyederhanaan Birokrasi; dan (5). Transformasi Ekonomi.

Visi, misi dan lima arahan Presiden diterjemahkan dalam 7 (tujuh) agenda pembangunan pada RPJMN 2020-2024. Dukungan Direktorat Jenderal

Perkeretaapian dalam 7 (tujuh) Agenda Pembangunan yaitu pada Agenda Pembangunan 5 Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar yang diamanatkan dapat berkontribusi dalam mendukung arah kebijakan pembangunan nasional melalui:

a. Pembangunan Infrastruktur Dasar

Dalam pembangunan Infrastruktur Pelayanan Dasar terdapat 1 (satu) Kegiatan Prioritas (KP) yaitu Keselamatan dan Keamanan Transportasi dan terdapat 1 (satu) Proyek Prioritas (ProP) yaitu Pemenuhan Fasilitas Keselamatan dan Keamanan Transportasi dengan Indikator yang digunakan adalah rasio kejadian kecelakaan kereta api per 1 juta perjalanan kereta api (rasio) dengan capaian tahun 2024 triwulan II sebesar 0,09 dan sudah memenuhi target 2024 sebesar 0,23.

Table 1-8 *Capaian Pembangunan Infrastruktur Dasar Tahun 2024*

Indikator	Target	Capaian (s.d TW. II)
Rasio kejadian kecelakaan kereta api per 1 juta perjalanan kereta api	0,23	0,09

b. Pembangunan Infrastruktur Ekonomi

Dalam pembangunan Infrastruktur Ekonomi terdapat 1 (satu) Kegiatan Prioritas (KP) yaitu Konektivitas Kereta Api dan terdapat 4 (empat) Proyek Prioritas (ProP) yaitu: (1) Pembangunan Jalur KA Antar Kota; (2) Peningkatan, Pemeliharaan, Perawatan dan Pengoperasian Jaringan Prasarana Kereta Api; (3) Pembangunan KA Akses Pelabuhan dan Bandara; (4) Penyediaan PSO dan Subsidi. Indikator yang digunakan adalah: (1) Panjang jalur kereta api yang terbangun (kumulatif km); (2) Persentase jalur kereta api sesuai standar TQI kategori 1 dan 2; (3) Jumlah simpul transportasi yang terhubung kereta api. Capaian tahun 2024 triwulan II indikator panjang jalur kereta api yang terbangun (kumulatif km) sepanjang 6.927 km (belum memenuhi target 2024 sepanjang 7.451 km, capaian indikator persentase jalur kereta api sesuai standar TQI kategori 1 dan 2 adalah 94% (sudah memenuhi target 2024 sebesar 94%) dan capaian indikator jumlah simpul transportasi yang terhubung kereta api sudah 4 simpul transportasi (belum memenuhi target 2024 yaitu 8 simpul transportasi).

Table 1-9 *Capaian Pembangunan Infrastruktur Ekonomi Tahun 2024*

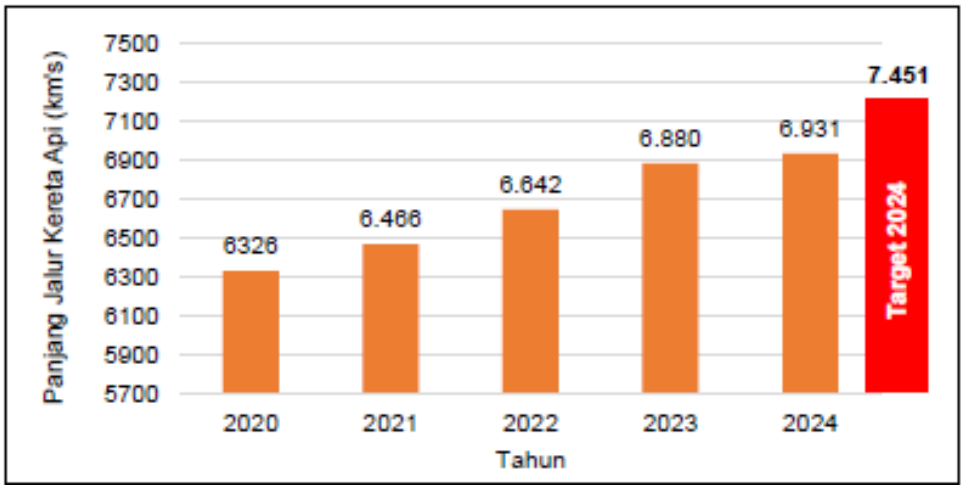
Indikator	Target	Capaian (s.d TW. II)
Panjang jalur kereta api yang terbangun (kumulatif km)	7.451 km	6.927 km
Persentase jalur kereta api sesuai standar TQI kategori 1 dan 2	94%	94,33% per September

c. Pembangunan Infrastruktur Perkotaan

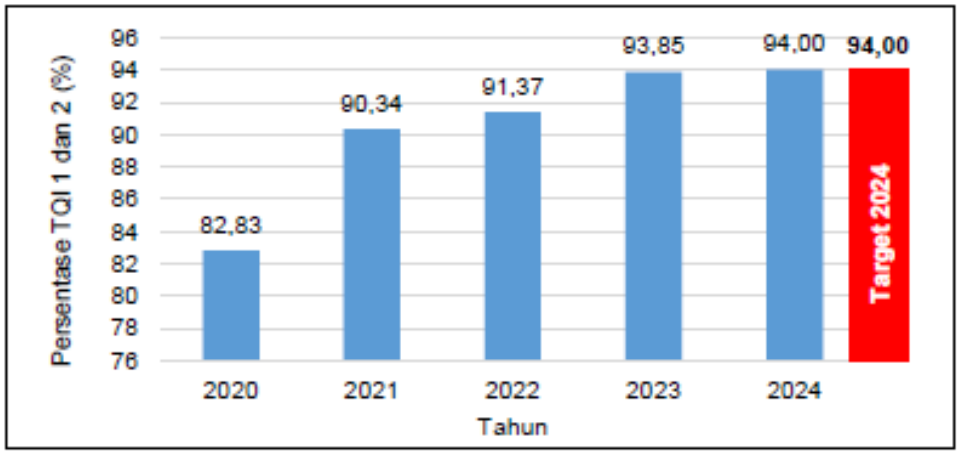
Dalam pembangunan Infrastruktur Perkotaan terdapat 1 (satu) Kegiatan Prioritas (KP) yaitu Transportasi Perkotaan dan terdapat 2 (dua) Proyek Prioritas (ProP) yaitu Pengembangan SAUM perkotaan di 6 wilayah metropolitan dan Pengembangan SAUM perkotaan besar lainnya.

Table 1-10 *Capaian Pembangunan Infrastruktur Perkotaan*

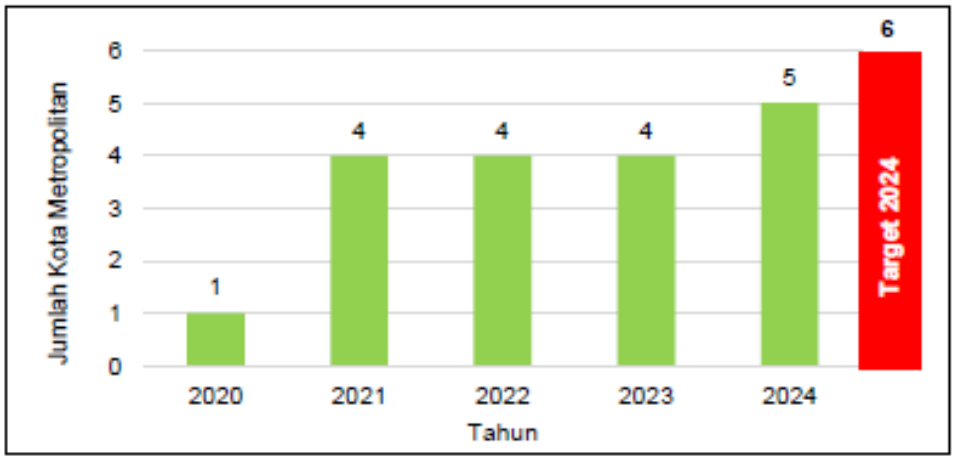
Indikator	Target	Capaian (s.d TW. II)
Jumlah kota metropolitan dengan sistem angkutan umum massal perkotaan berbasis rel	6 perkotaan (Jakarta, Surabaya, Bandung, Medan, Semarang dan Makassar)	4 perkotaan (Jakarta, Surabaya, Bandung dan Medan)



Gambar 1-2 *Panjang Jalur KA*



Gambar 1-3 *Pencapaian Perngoperasian Jalur Kereta Api dengan TQI*



Gambar 1-4 *Pencapaian Sarana Angkutan Umum Massal (Saum) di Perkotaan Tahun 2020-2024*

Table 1-11 *Kondisi Capaian Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2020-2024*

No	Uraian	Satuan	Baseline (2019)	2020			2021			2022			2023			Indikasi 2024		
				Target	Capaian	% Capaian	Target	Capaian	% Capaian	Target	Capaian	% Capaian	Target	Capaian	% Capaian	Target	PK 2024	% Capaian
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)
1	IKP 1 Rasio Konektivitas Antar Wilayah	Km'sp	0,32	0,33	0,33	100,00	0,34	0,416	122,35	0,34	0,436	128,24	0,35	0,45	128,57	0,36	0,46	127,78
2	IKP 2 Tingkat Kejadian Kecelakaan Transportasi Kereta Api (*Rate of accident*)	Kejadian kecelakaan / 1 juta km termpuh	0,15	0,24	0,19	126,32	0,24	0,23	104,35	0,23	0,18	127,78	0,23	0,10	230	0,22	0,09	244,44
3	IKP3 Persentae Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Kereta Api	%	69	74	78,60	106,22	76	91,69	120,64	78	90,57	116,12	80	90,28	112,85	82	90,50	110,37
4	IKP 4 Pemenuhan Target Angkutan Penumpang Kereta Api	%	-	10	10,14	101,40	21	17,86	85,05	47	32,33	68,79	73	55,87	76,53	100	78,8	78,8
5	IKP 5 Pemenuhan Target Angkutan Barang Kereta Api	%	-	11	12,45	113,18	27	25,80	95,56	46	40,58	88,22	68	59,71	87,81	100	77,8	77,8
6	IKP 6 Persentase Pengoperasian Jalur Kereta Api yang sesuai dengan *Track Quality Index* (TDI) II dan II	%	81,50	83	82,83	99,79	85	90,70	106,71	87	91,37	105,02	90	93,85	104,28	94	94,00	100

No	Uraian	Satuan	Baseline (2019)	2020			2021			2022			2023			Indikasi 2024		
				Target	Capaian	% Capaian	Target	Capaian	% Capaian	Target	Capaian	% Capaian	Target	Capaian	% Capaian	Target	PK 2024	% Capaian
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)
7	IKP7 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan Publik Bidang Perkeretaapian	Nilai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,69	-	-	3,70	

Sumber: *Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2020-2024 dan PK DJKA 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, LAKIP DJKA 2020, 2021, 2022, 2023*

Keterangan:

Baik (jika capaian kinerja di atas 90% dibandingkan rencana

Cukup (jika capaian kinerja antara 60%-90% dibandingkan rencana

Kurang (jika capaian kinerja kurang dari 60% dibandingkan rencana

1.1.5.3 Evaluasi Capaian Direktorat Sarana Perkeretaapian

Hasil evaluasi renstra Direktorat Sarana Perkeretaapian tahun 2022-2024 menunjukkan beberapa perubahan, dimulai dengan perubahan terhadap indikator kinerja, perubahan satuan indikator kinerja, serta perubahan nilai target. Hal ini mengindikasiakan adanya tidak sesuaian indikator kinerja setelah diimplementasikan.

Berdasarkan dokumen evaluasi akhir periode renstra 2020-2024, terdapat beberapa capaian yang belum memenuhi target seperti IKK S1 Persentase rekomendasi kebijakan bidang fasilitas sarana yang telah ditindak lanjuti, capaian pada tahun 2022 sebesar 50%, hal ini terjadi dikarenakan perubahan nama IKK jumlah rekomendas kebijakan terkait fasilitas sarana dikarenakana penetapan satuan menjadi persentase HK.209/2//6/DJKA/2021. Kemudian tahun 2020 IKK. S3.4 Jumlah sarana perkeretaapian yang dilakukan *rampcheck* dengan hasil baik/temuan minor dengan capaian 43, 86% atau nilai realisasi kurang. Selain IKKS3.4 masih terdapat beberap indikator kinerja yang memiliki nilai capaian di bawah 50% hal ini diduga dari adanya wabah Covid 19, sehingga untuk pengecekan yang dilakukan secara langsung menajdi tidak optimal. Berikut merupakan capaian-capaian berdasarkan sasaran kegiatan dan indikator kinerja kegiatan tanpa adanya perjanjian kinerja.

***Table 1-12** Target dan Realisasi Kinerja Kegiatan Direktorat Sarana Perkeretaapian tahun 2020-2024*

Sasaran Kegiatan (SK)		Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Satuan	Tahun 2020			Tahun 2021			Tahun 2022			Tahun 2023 (TW III)			Tahun 2024		
					Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian
SK 1	Meningkatnya Fasilitas Sarana	IKK S1	Persentase rekomendasi kebijakan bidang fasilitas sarana yang telah ditindak lanjuti	Dokumen	2	2	100%	0	■		2	1	50	0	1	100	66,67	66,67	100
SK 2	Meningkatnya Kapasitas Sarana Pendukung Pelayanan Perkeretaapian	IKK S2.1	Jumlah Modifikasi Sarana mendukung pelayanan perkeretaapian	Unit	12	12	100%	28	28	100%	10	■	■	10	■	■	10	-	-
SK 3	Meningkatnya kehandalan sarana perkeretaapian	IKK S3.1	Persentase pemenuhan unit sarana penugasan untuk pelayanan perkeretaapian	Unit	-	■	■	-	▲	▲	-	▲		4	▲	▲	55	▲	-
		IKK S3.2	Jumlah kilometer tempuh pemenuhan pengoperasian sarana perkeretaapian milik negara	km tempuh	7.500	6.545,16	87,20%	7.500	▲	▲	7.500	▲		7.500	▲	▲	7.500	▲	-
		IKK S3.3	Jumlah Sertifikat Kelaikan Sarana Perkeretaapian	Sertifikat	3.000	2.599	86,63%	7.500	7.441	99,21%	7.500	6.722	89,62	8.000	146,70%	77,81	8.000	12.537	156,7
		IKK S3.4	Jumlah sarana perkeretaapian yang dilakukan rampcheck dengan hasil baik/temuan minor	Unit	3.000	1.316	43,86%	3.000	2.487	82,90%	3.000	1.509	50,3%	3.000			3.000	-	-
		IKK S3.5	Pemenuhan sarana penugasan untuk pelayanan perkeretaapian	Persentase	-	-	-	30,30%	30,30%	100%	69,70%	58,33%	83,69%	86,35%	96,99%	112,321 946		-	-

Sasaran Kegiatan (SK)		Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Satuan	Tahun 2020			Tahun 2021			Tahun 2022			Tahun 2023 (TW III)			Tahun 2024		
					Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian
		IKK S3.6	Pemenuhan NSPK bidang Sarana Perkeretaapian	Dokumen	4	1	43,86%	17	■		24	2	8,30%	29	-	-	53	-	-
SK 4	Terwujudnya Good Governance dan Clean Government di Lingkungn Direktorat Sarana Perekeretaapian	IKK S4.1	Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Direktorat Sarana perkeretaapian	Rupiah	●	98,22%	98,22%	●	99,76%	99,76%	●	63%	63%	●	-	-	●	-	-
		IKK S4.2	Persentase realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak bidang sarana perkeretaapian	Rupiah	12,29 M	132%	132%	21,3 M	209,50%	209,50%	21,8 M	35,50%	35,50%	22,7 M	-	-	23,9 M	-	

Sumber: Dokumen Evaluasi Akhir Periode Renstra 2020-2024, (diolah)

Keterangan:

Baik : realisasi >95%
Cukup : realisasi 75-95%
Kurang : realisasi <75%

■ Kegiatan tidak terlaksana refocusing anggaran

▲ Adanya penggabungan kegiatan pengadaan dan pengoperasian pada IKK pemenuhan kebutuhan sarana perkeretaapian milik negara

● Penentuan terget berdasarkan prognosa tahun berjalan

Table 1-13 *Target dan Realisasi Kinerja Kegiatan Direktorat Sarana Perkeretaapian tahun 2020-2024 dengan Perjanjian Kinerja tahun 2022, 2023 dan 2024*

Sasaran Kegiatan		Indikator Kinerja Kegiatan 2020 dan 2021		Satuan	Perjanjian Kinerja 2023 dan 2024		Satuan	2020			2021		
								Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian
SK.1	Meningkatnya Fasilitas Sarana Perkeretaapian mendukung konektivitas	**IKK S1**	Persentase rekomendasi kebijakan bidang fasilitas sarana yang telah ditindaklanjuti	Dokumen	**IKK S1**	Persentase rekomendasi kebijakan bidang fasilitas sarana yang telah ditindaklanjuti	Persen	2	2	100%	0	■	-
SK.2	Meningkatnya Kapasitas Sarana Pendukung Pelayanan Perkeretaapian	**IKK S2**	Jumlah Modifikasi Sarana mendukung Pelayanan Perkeretaapian	Unit	**IKK S2**	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik yang diselenggarakan oleh Direktorat Sarana Perkeretaapian	Nilai	12	12	100%	28	28	100%
SK.3	Meningkatnya Kehandalan Sarana Perkeretaapian	**IKK S3.1**	Persentase pemenuhan unit sarana penugasan untuk pelayanan perkeretaapian	Unit	**IKK S3.1**	Persentase Pemenuhan kebutuhan sarana perkeretaapian milik negara	Persen	-	■	■	-	▲	
		IKK S3.2	Jumlah kilometer tempuh pemenuhan pengoperasian sarana perkeretaapian milik negara	km tempuh	-	-	-	7.500	6.545,16	87,20%	7,5	▲	
		IKK S3.3	Jumlah Sertifikat Kelaikan Sarana Perkeretaapian	Sertifikat	**IKK S3.3**	Persentase Pemenuhan Sertifikasi Kelaikan Sarana Perkeretaapian	Persen	3.000	2.599	86,63%	7500	7.441	99,21%
		IKK S3.4	Persentasse Sarana Perkeretaapian yang dilakukan Rampcheck dengan hasil baik/temuan miror	Unit	**IKK S3.4**	Persentasse Sarana Perkeretaapian yang dilakukan Rampcheck dengan hasil baik/temuan miror	Persen	3.000	1.316	43,86%	3.000	92,40%	82,90%
		IKK S3.5	Pemenuhan sarana penugasan untuk pelayanan perkeretaapian	Unit	-	-			pengadaan : 0 unit pengoperasian : 6.545,164 km tempuh	Pengadaan 100% Pengoperasian 109,09%	30,30%	30,3%	100%

Sasaran Kegiatan		Indikator Kinerja Kegiatan 2020 dan 2021		Satuan	Perjanjian Kinerja 2023 dan 2024		Satuan	2020			2021		
								Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian
		IKK S3.6	Pemenuhan NSPK bidang Sarana Perkeretaapian	Dokumen	-	-		4	1	25%	17	■	■
					IKK S3.7	Persentase Pemenuhan NSPK Bidang Sarana Perkeretaapian	-	-	-	-	-	-	-
SK.4	Terwujudnya Good Governance dan Clean Government di Lingkungan Direktorat Sarana Perekeretaapian	**IKK S4.1**	Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Direktorat Sarana perkeretaapian	Rupiah	**IKK S4.1**	Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Direktorat Sarana perkeretaapian	Persen	•	98,22%	99,64%	•	99,76%	100,77%
		IKK S4.2	Persentase realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) bidang sarana perkeretaapian	Persen	**IKK S4.2**	Persentase realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) bidang sarana perkeretaapian	Persen	12,29 M	132%	131,97%	21,3 M	209,05%	209,05%
					IKK S4.3	Nilai AKIP Direktorat Sarana perkeretaapian	Nilai	-	-	-	-	-	-
					IKK S4.4	Tingkat Maturitas SPIP Derektorat Sarana Perkeretaapian	Level	-	-	-	-	-	-

Sumber: Dokumen Evaluasi Akhir Periode Renstra 2020-2024, (diolah) dan LAKIP Direktorat Sarana Perkeretaapian tahun 2022,2023 dan 2024 (diolah)

Table 1-14 *Target dan Realisasi Kinerja Kegiatan Direktorat Sarana Perkeretaapian tahun 2020-2024 dengan Perjanjian Kinerja tahun 2022,2023 dan 2024 (Lanjutan)*

Sasaran Kegiatan		Indikator Kinerja Kegiatan 2020 dan 2021		Satuan	Perjanjian Kinerja 2022, 2023 dan 2024		Satuan	2022			2023			2024		
								Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian
SK.1	Meningkatnya Fasilitas Sarana Perkeretaapian mendukung konektivitas	**IKK S1**	Persentase rekomendasi kebijakan bidang fasilitas sarana yang telah ditindaklanjuti	Dokumen	**IKK S1**	Persentase rekomendasi kebijakan bidang fasilitas sarana yang telah ditindaklanjuti	Persen	100	100	100	66,67	66,67	100	66,67	66,67	100
SK.2	Meningkatnya Kapasitas Sarana Pendukung Pelayanan Perkeretaapian	**IKK S2**	Jumlah Modifikasi Sarana mendukung Pelayanan Perkeretaapian	Unit	**IKK S2**	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik yang diselenggarakan oleh	Nilai	10	■	■	3,2	3,2	100	3,7	3,66	98,91

Sasaran	Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan 2020 dan 2021		Satuan	Perjanjian Kinerja 2022, 2023 dan 2024		Satuan	2022			2023			2024		
								Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian
						Direktorat Sarana Perkeretaapian										
SK.3	Meningkatnya Kehandalan Sarana Perkeretaapian	IKKS3.1	Persentase pemenuhan unit sarana penugasan untuk pelayanan perkeretaapian	Unit	IKKS3.1	Persentase Pemenuhan kebutuhan sarana perkeretaapian milik negara	Persen	69,70	95,45	136,94	83,86	86,36	102,98	100	99,56	99,56
		IKKS3.2	Jumlah kilometer tempuh pemenuhan pengoperasian sarana perkeretaapian milik negara	km tempuh	-	-	-	7,5	▲		7,5	▲		7,5	▲	
		IKKS3.3	Jumlah Sertifikat Kelaikan Sarana Perkeretaapian	Sertifikat	IKKS3.2	Persentase Pemenuhan Sertifikasi Kelaikan Sarana Perkeretaapian	Persen	58,33	97,83	167,72	76,19	76,19	100,00	82,86	119,40	144,10
		IKKS3.4	Persentasse Sarana Perkeretaapian yang dilakukan Rampcheck dengan hasil baik/temuan miror	Unit	IKKS3.3	Persentasse Sarana Perkeretaapian yang dilakukan Rampcheck dengan hasil baik/temuan miror	Persen	90	92,3	102,56	90	90	100,00	91	96	105,49
		IKKS3.5	Pemenuhan sarana penugasan untuk pelayanan perkeretaapian	Unit	-	-		69,70%	58,33 %	83,69 %	86,36%	96,99 %	112,31%	-	-	-
		IKKS3.6	Pemenuhan NSPK bidang Sarana Perkeretaapian	Dokumen	-	-		24	4	16,66	29	7	24,13 %	100	100	100
					IKKS3.4	Persentase Pemenuhan NSPK Bidang Sarana Perkeretaapian	-	66,67	70,37	105,55	88,89	88,89	100,00	100	100	100
SK.4	Terwujudnya Good Governance dan Clean Government di Lingkungan Direktorat Sarana Perekeretaapian	IKKS4.1	Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Direktorat Sarana perkeretaapian	Rupiah	IKKS4.1	Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Direktorat Sarana perkeretaapian	Persen	99,54	99,55	100,01	90	90	100,00	86,4	84,82	98,17
		IKKS4.2	Persentase realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) bidang sarana perkeretaapian	Persen	IKKS4.2	Persentase realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) bidang sarana perkeretaapian	Persen	100	120,23	120,23	100	100	100,00	100	105,15	105,15

Sasaran	Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan 2020 dan 2021		Satuan	Perjanjian Kinerja 2022, 2023 dan 2024		Satuan	2022			2023			2024		
								Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian
					IKK S4. 3	Nilai AKIP Direktorat Sarana perkeretaapian	Nilai	-	-	-	80	80	100,00	80,6	81,20	100,74
					IKK S4. 4	Tingkat Maturitas SPIP Derektorat Sarana Perkeretaapian	Level	-	-	-	3	3	100,00	3	3	100

Sumber: Dokumen Evaluasi Akhir Periode Renstra 2020-2024, (diolah)

Keterangan:

Baik : realisasi >95%
Cukup : realisasi 75-95%
Kurang : realisasi <75%

■ Kegiatan tidak terlaksana refocusing anggaran

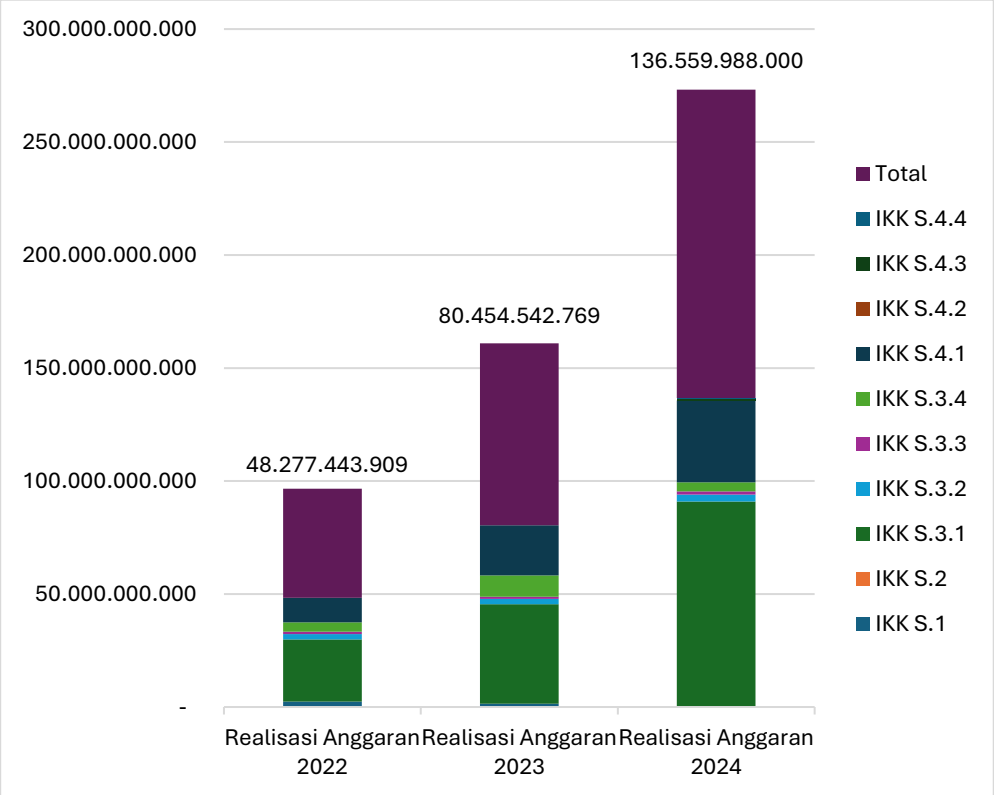
▲ Adanya penggabungan kegiatan pengadaan dan pengoperasian pada IKK pemenuhan kebutuhan sarana perkeretaapian milik negara

● Penentuan terget berdasarkan prognosa tahun berjalan

Tabel diatas merupakan capaian masing-masing indikator kinerja berdasarkan perjanjian kinerja, dimana terdapat beberapa indikator yang mengalami penyesuaian terhadap satuan, kemudian setelah adanya perjanjian kinerja terdapat tambahan indikator yaitu IKK.S4.3 Nilai AKIP Direktorat Sarana perkeretaapian dan IKK S4.4 Tingkat Maturitas SPIP Derektorat Sarana Perkeretaapian.

Secara keseluruhan target indikator sudah tercapai, namun terdapat satu indikator yang tidak mencapai target di tahun 2022 dan 2023 yaitu IKK Pemenuhan NSPK bidang Sarana Perkeretaapian, hal ini diakibatkan adanya jumlah target NSPK yang tidak terealisasi, sehingga dilakukan penyesuaian target kembali pada Perjanjian Kinerja Direktorat Sarana Perkeretaapian. Selain itu, terdapat capaian yang masih memiliki warna merah (realisasi kurang).

Sementara realisasi anggaran selama pelaksanaan renstra direktorat sarana perkeretaapian selalu mengalami peningkatan. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik di bawah ini.



Gambar 1-5 | Realisasi Anggaran dari tahun 2022-2024

1.2 Potensi dan Permasalahan

Transportasi merupakan pendorong pertumbuhan ekonomi dan tulang punggung dari proses distribusi orang maupun barang serta memiliki peran sebagai pembuka keterisolasian wilayah. Ketersediaan infrastruktur transportasi merupakan salah satu aspek dalam meningkatkan daya saing produk nasional sehingga harus didukung dengan sumber daya manusia yang profesional, tanggap terhadap perkembangan teknologi dan kondisi sosial masyarakat. Selain penekanan pada aksesibilitas dan konektivitas antar wilayah, Kementerian Perhubungan juga terus berupaya untuk meningkatkan kualitas transportasi secara berkelanjutan pada aspek keselamatan dan keamanan, serta pelayanan dan ketersediaan kapasitas. Ketiga aspek diatas akan menjadi perhatian penting pada rencana kerja Kementerian Perhubungan untuk memberikan dukungan kelancaran proses distribusi orang dan barang.

Proses transformasi ekonomi perlu segera dimulai pada tahun 2020-2024 untuk memberikan landasan kokoh menuju Indonesia Maju. Dalam arahan RPJMN 2020-2024 telah tercatat tantangan yang akan dihadapi meliputi: Produktivitas Tenaga Kerja Rendah, Produktivitas Kapital Rendah (ICOR tinggi 6,7), dan *Total Factor Productivity* Rendah. Disisi lain, target pertumbuhan ekonomi 2020-2024 berada pada kisaran 5,2%-5,5% (rendah) hingga pada kisaran 5,4% - 6,5% (tinggi) agar dapat keluar dari Middle Income Trap (MIT) menuju Negara Sejahtera Berpendapatan Tinggi di Tahun 2036. Target pertumbuhan 5,4% - 6,0 % memerlukan dukungan aspek transportasi baik dari sisi permintaan ataupun sisi produksi.

Isu strategis transportasi yang masih dihadapi saat ini sangat beragam sehingga perlu pendekatan secara menyeluruh dari berbagai aspek untuk menyelesaikannya. Kendati demikian, Kementerian Perhubungan selalu berupaya menyelesaikan berbagai permasalahan transportasi yang ada, diantaranya yaitu:

Table 1-15 *Isu Strategis Transportasi berdasarkan Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024*

Indikator	Isu Strategis Transportasi
Konektivitas	a) Belum optimalnya penyelenggaraan dan pelayanan angkutan keperintisan. b) Masih kurangnya minat swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi. c) Kondisi infrastruktur transportasi yang masih belum memadai.

Indikator	Isu Strategis Transportasi
	d) Terdapat beberapa PKN/PKW/KSN dan simpul transportasi belum terhubung dengan jalur darat baik jalan ataupun kereta api. e) Peningkatan aksesibilitas dan penyediaan layanan transportasi pada Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan Terluar (DTPK).
Kinerja Pelayanan	a) Menurunnya peran angkutan umum dan maraknya transportasi *online*. b) Belum adanya penyuluhan/perbaikan pelayanan untuk pelaksanaan angkutan pemadu yang diharapkan melalui subsektor, dimana standar pelayanan maksimal dirasakan masih perlu ditingkatkan. c) Belum optimalnya peran angkutan laut, yakni karena adanya ketimpanganmuatan dari kawasan barat dan kawasan timur. d) Belum optimalnya peralihan transportasi barang yang didominasi moda jalan. e) Belum optimalnya pelayanan transportasi multimoda dan antarmoda yang terintegrasi. f) Adanya keterbatasan infrastruktur bandar udara terutama dalam menyediakan slot time yang mengakibatkan sulitnya melakukan penambahan kapasitas angkutan udara. g) Sebagian bandar udara mengalami *overcapacity* sementara upaya pembangunan bandar udara tidak mungkin dapat terselesaikan dalam satu tahun anggaran.
Keselamatan dan Keamanan	a) Belum optimalnya tingkat kesadaran dan peran serta masyarakat akan keselamatan dan keamanan transportasi. b) Belum optimalnya pemenuhan standar keselamatan dan keamanan transportasi meliputi kecukupan dan kehandalan sarana prasarana keselamatan dan keamanan transportasi sesuai dengan perkembangan teknologi. c) Kurang optimalnya pelaksanaan perlindungan lingkungan yang diakibatkan penyelenggaraan transportasi. d) Belum optimalnya penanganan perlintasan tidak sebidang jalur KA dengan jalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
Dukungan kebutuhan percepatan pariwisata	a) Kemudahan akses dari simpul utama terdekat menuju sepuluh destinasi baru tujuan wisata. b) Penyediaan layanan moda transportasi hingga ke pusat tujuan wisata prioritas untuk mengakomodasi 400 juta perjalanan wisatawan nusantara dan 22,3 juta wisatawan mancanegara.

Indikator	Isu Strategis Transportasi
	c) Kurangnya tenaga profesional operator transportasi yang dapat memenuhi standar SDM untuk mendukung layanan bagi wisatawan mancanegara.
Dukungan kebutuhan percepatan logistik	a) Masih tingginya biaya logistik terhadap PDB dan masih rendahnya skor Logistic Performance Index (LPI). b) Permasalahan kelembagaan pada operator transportasi multimoda. c) Tenaga profesional operator transportasi multimoda yang belum memenuhi standar kompetensi SDM untuk mendukung layanan logistik nasional.
Perkembangan Teknologi dan Kebutuhan Sumber Daya Manusia	a) Terbatasnya kualitas, kuantitas, standar kompetensi Sumber Daya Manusia Transportasi dan tenaga pendidik transportasi. b) Belum optimalnya tindak lanjut rekomendasi hasil audit dan masih kurangnya kualitas dan kuantitas tenaga auditor internal serta penggunaan aspek pengaruh teknologi informasi secara optimal. c) Kurangnya Analisis Kebijakan adalah modal utama yang cukup menentukan kualitas dan produktivitas hasil perumusan kebijakan transportasi. d) Belum optimalnya pemanfaatan teknologi dalam penyelenggaraan bidang perhubungan. e) Masih tingginya penggunaan bahan bakar minyak (BBM) berbasis fosil dalam penyelenggaraan transportasi.
Pemindahan Ibu Kota Negara	Perencanaan Hub Transportasi Antarmoda dan mendorong adopsi investasi penyediaan moda transportasi ramah lingkungan pada Ibu Kota Negara.

Sumber: Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi tahun 2022-2024

Berdasarkan draft Rancangan Teknokratik Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian tahun 2025-2029, potensi permasalahan terkait penyelenggaraan transportasi perkeretaapian terkategorisasi kedalam beberapa aspek, yakni: Aspek Regulasi, Aspek Kelembagaan, Aspek Pendanaan, Aspek Sumber daya manusia, Aspek Sarana dan Prasarana, Aspek Lalu Lintas Angkutan Kereta Api, dan Aspek Teknologi dan Informasi.

Pemetaan potensi permasalahan diawali dari aspek regulasi yakni dibutuhkannya penguatan regulasi bidang perkeretaapian dengan menyempurnakan dan melengkapi NSPK sesuai perkembangan penyelenggaraan perkeretaapian

(perbaikan tata kelola perizinan, investasi serta penyelenggaraan PSO, IMO dan TAC, penerapan regulasi yang melibatkan pemerintah daerah) dan penerapan teknologi perkeretaapian (kereta cepat, LRT (GoA3), dan teknologi lainnya).

Kedua aspek kelembagaan, yakni dibutuhkannya penguatan kelembagaan DJKA sebagai regulator dalam pelaksanaan tugas dan fungsi, diantaranya: (1) Perkuatan tugas dan fungsi Direktorat Sarana Perkeretaapian untuk meningkatkan pengawasan layanan dan keselamatan perjalanan kereta api melalui pembentukan Satuan Pelayanan di Tahun 2023; (2) Penugasan ke Direktorat Sarana Perkeretaapian untuk pengelolaan aset perkeretaapian termasuk perawatan prasarana perkeretaapian milik negara yang akan dimulai Tahun 2024. Kelembagaan dalam kerangka penyelenggaraan perkeretaapian perlu ditransformasikan diantaranya dengan pembentukan badan usaha penyelengara sarana milik negara (sesuai Undang-Undang No. 23 Tahun 2007) dalam mewujudkan multi operator pada sarana perkeretaapian milik negara. Sinkronisasi tugas dan wewenang kelembagaan serta perencanaan pembangunan antar Kementerian/Lembaga dengan Pemerintah Daerah.

Ketiga, aspek pendanaan. Indikasi kebutuhan investasi dalam RIPNAS sampai dengan Tahun 2030 untuk pengembangan perkeretaapian nasional sangat besar, namun skema pendanaan alternatif (KPBU, swasta, non APBN lainnya) saat ini masih terbatas dan belum optimal sehingga sumber pendanaan masih bergantung pada APBN. Oleh karena itu, Diperlukan optimalisasi pemanfaatan aset perkeretaapian untuk peningkatan pendapatan negara sebagai alternatif pembiayaan.

Keempat, aspek sumber daya manusia. Berdasarkan RIPNAS, kebutuhan SDM regulator perkeretaapian sebanyak 2.330 orang dan SDM operator perkeretaapian sebanyak 101.440 orang pada Tahun 2030 dengan berbagai kompetensi. Namun jumlah tersebut belum memenuhi kebutuhan kuantitas dan kualitas SDM sebagai regulator dan operator penyelenggaraan perkeretaapian. Oleh karena itu, Perlunya penguasaan dan peningkatan kompetensi SDM terhadap teknologi terkini bidang perkeretaapian.

Kelima, aspek sarana dan prasarana. Kebutuhan pengembangan jaringan kereta api dan peningkatan kapasitas prasarana dengan target panjang jalur kereta api yang beroperasi pada Tahun 2024 sepanjang 7.451 km berdasarkan target RPJMN Tahun 2020- 2024 dan pada Tahun 2030 sepanjang 10.524 km mengacu pada

target RIPNAS. pengembangan jaringan dan layanan kereta api di kawasan perkotaan juga semakin mendesak untuk mengurangi tingkat kemacetan jalan perkotaan. Dengan rencana pengembangan jaringan kereta api yang tinggi, maka kebutuhan untuk jumlah sarana kereta api juga meningkat. Mengacu pada RIPNAS, terdapat kebutuhan sarana kereta api pada tahun 2030 sejumlah 5.314 lokomotif, 27.949 kereta, 48.364 gerbong, dan 6.229 kereta perkotaan.

Kebutuhan pengendalian dan pengawasan kelaikan sarana dan prasarana perkeretaapian yang sangat penting untuk mendukung peningkatan keselamatan perjalanan kereta api. Kebutuhan untuk penanganan perlintasan sebidang, diantaranya melalui pembangunan perlintasan tidak sebidang (*flyover*, *underpass*), peningkatan fasilitas keselamatan/pintu perlintasan/*early warning system* dan penutupan perlintasan sebidang liar. Hal tersebut diperlukan guna meningkatkan layanan (*on time performance*) dan keamanan perjalanan kereta api serta kelancaran lalu lintas pada lokasi perlintasan jalur kereta api dengan jalan. Perlunya peningkatan koordinasi antar *stakeholders* termasuk dukungan industri perkeretaapian dalam kegiatan pembangunan prasarana dan sarana serta pengembangan layanan kereta api.

Keenam, aspek lalu lintas angkutan kereta api. Keterpaduan/integrasi antar moda transportasi sangat diperlukan untuk meningkatkan level of service layanan transportasi perkeretaapian terutama pada simpul stasiun kereta api. Integrasi antar moda diantaranya mencakup keterpaduan jadwal pelayanan, tarif dan tiket serta fasilitas perpindahan antar moda di lokasi stasiun kereta api. Manajemen Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA) diterapkan sesuai prinsip multi operator. Peningkatan kinerja pelayanan angkutan kereta api barang dan penumpang termasuk penyelenggaraan skema perintis dan PSO yang tepat sasaran.

Ketujuh, Aspek Teknologi dan Informasi. Diperlukan pembaruan teknologi perkeretaapian saat ini untuk meningkatkan kehandalan, pemenuhan demand angkutan kereta api serta mendukung keselamatan perjalanan kereta api termasuk mengikuti perkembangan teknologi perkeretaapian global (seperti kereta cepat, *Autonomous Rail Rapid Transit*, lainnya). Pengoptimalan pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) dalam pelayanan transportasi kereta api sebagai upaya peningkatan daya saing dan kualitas layanan. Informasi yang tepat dan akurat, serta sarana dan prasarana berteknologi tinggi akan memberikan impresi yang baik terhadap layanan perkeretaapian yang sudah bertransformasi lebih

modern, efisien, dan ramah lingkungan. TIK juga perlu dioptimalkan untuk peningkatan layanan regulator perkeretaapian seperti perijinan, sertifikasi dan lainnya.

Berdasarkan pendalaman yang telah dilakukan bersama Dit. Sarana Perkeretaapian potensi dan permasalahan internal dan eksternal adalah sebagai berikut:

Table 1-16 *Potensi dan Tantangan Direktorat Sarana Perkeretaapian*

No	Aspek	Potensi	Permasalahan
1	**POLITIK**	• Stabilitas politik dan transisi pemerintahan pasca Pilpres 2024	• Pemerataan pembangunan nasional antar daerah Jawa dan luar Jawa
2	**EKONOMI**	• Pembangunan IKN, kawasan industri, dan pusat-pusat pertumbuhan baru menjadi salah satu fokus Pembangunan infrastruktur transportasi termasuk perkeretaapian. • Tren pertumbuhan ekonomi hijau dan rendah karbon menjadi kebijakan dan strategi global;	• Kesenjangan pembangunan sarana dan prasarana perkeretaapian antar jawa dan luar jawa; • Belum optimalnya pemenuhan infrastruktur transportasi perkeretaapian untuk daerah perkotaan dan daerah penyangga perkotaan dan regional • Keterhubungan dengan wilayah dan simpul transportasi lain masih terbatas (indeks konektivitas 0,45) • Minat investor untuk skema KPBU dibidang perkeretaapian masih rendah.
3	**SOSIAL**	• Peningkatan pergerakan orang dan barang yang menggunakan pelayanan transportasi yang massal, cepat, aman, selamat, dan murah	• Pemenuhan akses layanan kereta api yang inklusif bagi berkebutuhan khusus dan responsif gender • Aksi vandalisme terhadap sarana perkeretaapian.
3	**TEKNOLOGI**	• Perkembangan teknologi perkeretaapian semakin pesat dan dorongan penggunaan sistem kontrol otonom yang	• Ketergantungan terhadap teknologi perkeretaapian dari luar negeri. • Penelitian dan pengembangan teknologi perkeretaapian dalam negeri belum optimal.

No	Aspek	Potensi	Permasalahan
		diimplementasikan dalam sarana perkeretaapian • Perkembangan IT dan digitalisasi teknologi sistem informasi	• Belum optimalnya penggunaan teknologi sarana yang ramah lingkungan (kereta hybrid, electric (baterai) atau hydrogen/ fuel cell) • Belum adanya pembaruan teknologi keselamatan yang terpasang di sarana perkeretaapian seperti proteksi aktif (ATP) dan proteksi pasif (*Crashworthiness*)
4	**LINGKUNGAN**	• Pembangunan Rendah Karbon (dekarbonisasi transportasi), mendorong angkutan umum perkotaan menjadi strategi utama • Pemanfaatan energi baru dan terbarukan menjadi sumber energi utama dunia	• Konsumsi energi pada sektor transprotasi terus meningkat dan berdampak terhadap polusi udara; • Risiko bencana alam yang dapat mempengaruhi layanan perkeretaapian
5	**HUKUM**		• Belum adanya regulasi yang mengatur terkait pengelolaan limbah dari penggunaan sarana perkeretaapian (seperti *sparepart brake shoes*)

1.2.2 Isu Strategis Transportasi Nasional

Beberapa perkembangan lingkungan strategis yang mempengaruhi dalam pengembangan transportasi perkeretaapian tahun 2025-2029 adalah:

Table 1-17 *Isu Strategis Nasional - Global dalam Bidang Transportasi Perkeretaapian*

Aspek Lingkungan Eksternal	Potensi	Permasalahan
Sosial	1) Jumlah dan pertumbuhan penduduk Indonesia yang sangat besar, diperkirakan mencapai 318,7 juta orang di tahun 2045. 2) Diperkirakan pada tahun 2045 jumlah penduduk yang tinggal di perkotaan mencapai 69,1%.	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. 2) Kesenjangan antar golongan ekonomi (gini rasio yang masih lebar), dimana diperkirakan

Aspek Lingkungan Eksternal	Potensi	Permasalahan
		gini ratio akan meningkat mendekati 0,44 di tahun 2045. 3) Masih kurangnya dukungan masyarakat bagi peningkatan pelayanan, keselamatan, dan keamanan operasi kereta api.
Teknologi	1) Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi mendorong adanya perubahan permintaan perjalanan moda kereta api. 2) Perkembangan teknologi terbaru di bidang perkeretaapian yang perlu diantisipasi. 3) 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.	1) Perlunya peningkatan penguasaan teknologi perkeretaapian dalam negeri untuk mengurangi ketergantungan.
	1) Transformasi perekonomian dunia terus berlanjut, pergeseran dari pertanian ke industri manufaktur dan terus bergeser ke industri informasi. 2) 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. 3) Peran perkeretaapian nasional dibutuhkan dalam mengantisipasi globalisasi ekonomi dunia dan mendukung daya saing ekonomi nasional. 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	

Aspek Lingkungan Eksternal	Potensi	Permasalahan
	memenangkan perebutan sumber daya ekonomi yang semakin langka ke depan. 4) Pertumbuhan ekonomi Indonesia sampai dengan tahun 2045 diperkirakan sekitar 5,1% - 6,4%, dengan pertumbuhan industri 5,2%-7,8% per tahun. 5) Perluasan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan dalam mengurangi kesenjangan ekonomi antar wilayah. 6) Jalur KA di Sumatera Barat masuk ke dalam salah satu Warisan Budaya Dunia dari UNESCO.	
Lingkungan		1) Isu perubahan iklim dan bencana alam yang mempengaruhi layanan perkeretaapian. 2) Pertimbangan dampak lingkungan yang sering menghambat upaya pengembangan jaringan perkeretaapian.
Politik	1) 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, sistem pemerintah dalam pengembangan infrastruktur transportasi, pengembangan peraturan normatif yang mendukung keterbukaan dan good governance terutama dalam bidang transportasi. 2) Kinerja layanan perkeretaapian sebagai komoditas politik.	1) Tuntutan daerah/publik bagi perluasan jaringan perkeretaapian.
Legal	1) Transformasi regulasi di sektor transportasi menuju sistem yang modern dan terbuka	1) Dampak berbagai regulasi di luar sektor perkeretaapian (moda lain, tata ruang, industri, perdagangan, pariwisata, energi dan lingkungan)
Etika	1) Peningkatan akuntabilitas publik terhadap penyelenggaraan perkeretaapian 2) 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 gender juga harus dicerminkan melalui penyusunan kebijakan-	1) 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

Aspek Lingkungan Eksternal	Potensi	Permasalahan
	kebijakan yang *responsive* gender yang memperhatikan kesetaraan gender	penyandang disabilitas. Layanan dan sarana transportasi semestinya dapat diakses secara aman oleh mereka termasuk aman dari segala tindak kriminalitas dan kekerasan seksual

1.2.1 Isu Strategis Perkeretaapian

A. Perkembangan Tren Perkeretaapian di Indonesia

Saat ini tren transportasi darat di dunia sedang mengarah kepada elektrifikasi dan otomatisasi dari kendaraan. Hal tersebut muncul untuk menjawab tantangan yang ada pada dunia transportasi, yaitu tantangan terkait polusi udara, emisi gas rumah kaca serta isu keselamatan. Teknologi elektrik dan otomatisasi tersebut dapat diterapkan, baik untuk transportasi pribadi maupun transportasi massal.

Salah satu jenis kendaraan otonomi yang berpotensi diterapkan di Indonesia adalah Autonomous-rail Rapid Transit (ART). Di Indonesia sendiri ART lebih dikenal sebagai Trem Otonom (TO) yang merupakan moda transportasi massal berbasis listrik dengan roda karet yang bergerak pada rel virtual dalam batas tertentu, serta menggunakan sistem otomatis, kontrol keselamatan dan persinyalan yang aktif.

Trem Otonom menggabungkan karakteristik kereta (*light rapid transit*/LRT) dan bis (*bus rapid transit*/BRT). Trem Otonom merupakan moda yang berbentuk seperti kereta LRT, namun tidak beroperasi diatas rel. Trem tersebut beroperasi di atas jalan dengan menggunakan ban yang dipandu oleh lintasan yang disebut sebagai *Virtual Track*. *Virtual Track* sendiri berbentuk seperti garis marka jalan yang kemudian diidentifikasi oleh Trem Otonom dengan menggunakan teknologi otomatisasi. Teknologi tersebut mencakup *Sensor Light Detection and Ranging* (LiDAR) dan *Global Positioning System* (GPS).

Rencana lokasi pembangunan kereta otonom atau *Autonomous Rail Transit* berada di Ibu Kota Nusantara (IKN). ART akan beroperasi menggunakan baterai yang disubtitusikan dengan marka jalan dan magnet. Nantinya, kereta tersebut berada di Kawasan Sumbu Kebangsaan Timur dan Sumbu Kebangsaan Barat, di mana tahap pembangunan rutenya akan dilakukan dalam dua fase. Panjang pembangunan jalur ART tahap satu adalah kurang-lebih 1,2 km, sedangkan panjang pembangunan jalur tahap dua adalah kurang-lebih 5,2 km. Saat

beroperasi nanti jalur dan halte ART akan *sharing* dengan Bus Rapit Transit (BRT). Adapun rencana pembangunan ART di IKN sebagai berikut:

1. Pada bulan Juli 2024 rangkaian Trem Otonomi telah dikirim dari China;
2. Pada bulan Agustus 2024 komponen trem rencananya akan dirakit dan mulai diuji coba secara internal. Kemudian, akan dilakukan persiapan dan pelaksanaan pengujuan bersama, dilanjutkan dengan pelaksanaan *Proof od Concept* (POC);
3. Pada bulan Oktober hingga Desember 2024 berencana untuk melakukan *showcase*/unjuk kerja.

Terdapat beberapa kelemahan dalam pengoperasian ART, yaitu menyebabkan penurunan kecepatan untuk moda transportasi lainnya (bus dan mobil) pada saat dioperasikan. Pada kondisi lalu lintas campuran (*mixed traffic*), ART cenderung tertunda oleh gangguan di jalurnya, dan berpotensi menyebabkan kemacetan bila tidak dirancang dengan baik. ART juga dapat menyebabkan kerusakan atau kecelakaan jika tidak dibuat rambu lalu lintas yang jelas, karena adanya konflik dengan pengguna jalan lain.

B. Perkembangan Digitalisasi dalam Bidang Perkeretaapian

Digitalisasi dalam bidang perkeretaapian membawa banyak manfaat, tetapi juga menimbulkan tantangan baru, terutama terkait dengan keamanan siber. Sistem kereta api yang semakin terhubung dan terintegrasi digital menjadi target potensial bagi serangan siber yang dapat mengakibatkan gangguan serius pada operasional dan keselamatan.

Ancaman serangan siber terhadap sistem kontrol kereta api, seperti sistem sinyal dan manajemen lalu lintas, sangat nyata. Penyerang bisa mencoba mengakses dan memanipulasi data atau bahkan mengambil alih kontrol sistem, yang dapat menyebabkan kecelakaan atau gangguan operasional besar. Kelemahan dalam infrastruktur teknologi informasi di bidang perkeretaapian sering kali belum sepenuhnya diperbarui atau dilindungi dengan baik, sehingga rentan terhadap akses tidak sah.

Serangan *phishing* dan rekayasa sosial juga menjadi ancaman bagi karyawan perusahaan kereta api. Penyerang dapat mencoba mendapatkan akses ke sistem internal melalui metode ini. Oleh karena itu, pelatihan keamanan siber yang memadai untuk staf sangat penting untuk mengurangi risiko tersebut.

Selain itu, perlindungan data pribadi penumpang menjadi semakin penting dengan meningkatnya penggunaan sistem pembayaran digital dan tiket elektronik. Kebocoran data dapat mengakibatkan kerugian finansial dan hilangnya kepercayaan publik. Sensor dan perangkat IoT yang digunakan untuk memantau kondisi kereta dan infrastruktur juga rentan terhadap serangan. Keamanan perangkat ini harus dipastikan untuk mencegah penyusupan yang dapat mengganggu operasional.

Industri perkeretaapian harus bekerja sama secara global untuk mengembangkan dan menerapkan standar keamanan siber yang ketat. Kolaborasi internasional dapat membantu dalam berbagi informasi tentang ancaman dan praktik terbaik dalam melindungi sistem kereta api. Investasi yang signifikan dalam teknologi keamanan siber, seperti firewall, sistem deteksi intrusi, dan enkripsi data, sangat diperlukan untuk melindungi infrastruktur digital perkeretaapian. Audit keamanan secara rutin dan pembaruan sistem yang berkelanjutan juga sangat penting untuk menjaga keamanan.

Memiliki rencana respon dan pemulihan insiden yang efektif sangat penting untuk meminimalkan dampak dari serangan siber. Tim tanggap darurat yang terlatih dan prosedur pemulihan yang jelas harus ada untuk memastikan penanganan yang cepat dan efektif terhadap insiden keamanan.

Dengan semakin banyaknya ancaman siber, keamanan siber dalam bidang perkeretaapian harus menjadi prioritas utama. Melalui langkah-langkah proaktif dan kerjasama yang baik, industri ini dapat melindungi sistem digitalnya dan memastikan operasional yang aman dan efisien.

1.2.2 Isu Strategis Direktorat Sarana Perkeretaapian

Perkembangan Lingkungan Strategis di Wilayah Dit. Sarana Perkeretaapian peran Instansi/Lembaga pemerintah dituntut untuk melakukan penyesuaian seiring dengan perubahan dinamika sosial, teknologi dan ekonomi baik dari lingkungan nasional maupun daerah yang berkelanjutan. Perkembangan Lingkungan yang berkelanjutan tersebut akan meningkatkan konektivitas antar daerah/wilayah. Beberapa perkembangan lingkungan strategis yang mempengaruhi dalam pengembangan transportasi perkeretaapian tahun 2020 - 2024.

Table 1-18 *Isu Strategis Dit. Sarana Perkeretaapian*

No	Aspek	Isu Strategis
1	**Sumber Daya Manusia (SDM)**	1. Masih belum terpenuhinya kebutuhan kualitas dan SDM Regulator maupun operator perkeretaapian 2. Perlunya pemenuhan SDM Regulator (Penguji Sarana) sebanyak 875 Orang 3. perlunya penambahan SDM yang menguasai teknologi sarana perekeretaapian 4. Perlunya pemenuhan SDM yang menguasai pengoperasian sarana milik negara 5. Perlunya pemenuhan SDM yang menguasai pengadaan sarana milik negara 6. Perlunya pemenuhan SDM yang menguasai perawatan sarana milik negara 7. Peningkatan terhadap awak, kompetensi teknis sarana milik negara 8. perlunya pemenuhan SDM Inspektur sarana sesuai kualifikasi 9. perlunya penambahan SDM yang menguasai TIK Sarana 10. Peningkatan kemampuan Inspektur Sarana 11. perlunya penambahan kompetensi yang menguasai TIK Sarana berupa bintek dll 12. Peningkatan kompetensi kompetensi berdasarkan KM 58 (analisis, kuhumasan, penguji, dll)
2	**Regulasi**	1. Membutuhkan regulasi operator sarana milik negara 2. Belum adanya regulasi atau PM untuk sarana milik negara 3. Update PM terkait dengan pengujian dan sertifikasi sarana perkeretaapian 4. Belum adanya regulasi terkait dengan tata cara pelaksanaan inspeksi 5. Kebutuhan terhadap standarisasi kelaikan sarana dengan teknologi terbaru 6. Kebutuhan terhadap standarisasi teknis pengaplikaian teknologi ramah lingkungan pada sarana perkeretaapian 7. Belum optimalnya SNI terkait sarana perkeretaapian 8. Perlunya pengimplementasian hasil penelitian di bidang sarana perkeretaapian
3	**Pendanaan**	1. Pembiayaan dan investasi yang relative besar untuk pengadaan, pengoperasian, perawatan SMN 2. Belum optimalnya pemanfaatan PNBP sebagai salah satu sumber pendanaan 3. Keterbatasan penganggaran untuk program di Direktorat Sarana Perkeretaapian
4	**Sarana dan Prasarana**	1. Pengadaan crane Sarana Milik Negara 2. Belum berkembangnya pembangunan SMN, khususnya tempatnya 3. Diselenggarakannya pengujian SMN 4. Belum tersedianya tempat dan fasilitas uji sarana 5. Belum adanya NSPK tempat dan fasilitas uji sarana 6. Kebutuhan pergerakan orang dan barang yang membutuhkan peningkatan sarana perkeretaapian 1. Kapasitas dan kualitas sarana perkeretaapian yang masih minim 2. Pemenuhan/Pengadaan sarana perintis 3. Masalah Tempat Stubling/ Penyimpanan Sarana Milik Negara

5	**Kelembagaan**	1. Terdapat ketidakseimbangan antar unit kerja di Direktorat Sarana Perkeretaapian 2. Belum optimalnya sinergi antar direktorat sarana perkeretaapian dengan masing-masing balai
6	**Teknologi dan Informasi**	1. Peningkatan fasilitas perangkat lunak untuk mendukung kegiatan multimedia 2. Perkembangan teknologi sarana yang kurang adaptif 3. Belum tersedianya Sispro untuk Perawatan SMN khususnya asset yang tercatat pada Direktorat Sarana Perkeretaapian
7	**Manajemen Implementasi (Pelaksanaan)**	Target sertifikasi tidak terpenuhi dikarenakan pengujian dilakukan oleh pihak ke 3
8	**Dampak Pelayanan**	1. Butuhnya digitalisasi untuk mendukung kinerja pelayanan 2. Keterbatasan peralatan pendukung dalam setiap pelaksanaan kegiatan baik di kantor maupun di lapangan

BAB 2. VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN

2.1 Visi

2.1.1 Visi Indonesia Emas 2045

Visi Indonesia Emas 2045 adalah: ***"Negara Kesatuan Republik Indonesia yang Bersatu, Berdaulat, Maju, dan Berkelanjutan".*** Adapun pengertian dari masing-masing frasa dalam visi tersebut adalah sebagai berikut:

a. **Negara Kesatuan Republik Indonesia** merupakan negara kepulauan besar yang terletak di antara dua samudera besar, yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Indonesia akan menjadi negara tangguh pada Tahun 2045, yang memiliki kekuatan geopolitik, militer, dan geoekonomi serta peradaban maritim yang besar di kancah dunia;
b. **Bersatu** yang dicapai melalui kesatuan kuat berdasarkan Pancasila dan semangat Bhineka Tunggal Ika;
c. **Berdaulat** yang dicapai melalui ketahanan, kesatuan, mandiri, dan aman. Maju tercermin dari berdaya, modern, tangguh, inovatif, dan adil;
d. **Maju** yang dicapai berbasiskan pengetahuan dan inovasi yang berakar pada budaya nusantara. Indonesia menjadi negara berdaya, modern, inovatif, tangguh dan adil; dan
e. **Berkelanjutan** melalui pembang unan yang lestari dan seimbang antara ekonomi, sosial, dan lingkungan.

Visi Indonesia Emas 2045 sebagai Negara Nusantara Berdaulat, Maju, dan Berkelanjutan dicerminkan oleh lompatan besar meliputi lima sasaran visi, yaitu:

a. **Pendapatan per kapita setara negara maju;**

   Pendapatan per kapita setara negara maju. Pendapatan per kapita Indonesia diperkirakan setara negara maju sekitar $23.000 – 30.300 dan masuk ke dalam ekonomi lima terbesar di dunia yang utmanya didorong oleh peningkatan kontribusi PDB industri manufaktur menjdai 28,0 persen dan PDB

kemaritiman sebesar 15,0 persen berbasis inovasi serta secara inklusif dan berkelanjutan. Lapangan pekerjaan layak (*decent job*) yang terciptaakan meningkatkan jumlah penduduk berpendapatan menengah sekiar 80%.

b. **Kemiskinan menuju nol persen dan ketimpangan berkurang;**

Kemiskinan menuju nol persen dan ketimpangan berkurang. Sejalan dengan peningkatan ekonomi yang tinggi, kesempatan kerja dan pendapatan kelas menengah meningkat, sehingga kemiskinan menuju nol persen pada kisaran 0,5-0,8 persen, yang diikuti penurunan secara signifikasn jumlah penduduk rentan miskin. Ketimpangan pendapatan antar penduduk semakin menurun dengan Rasio Gini berkisara 0,377-0,320. Sementara itu, ketimpangan antarwilayah menurun dengan peningkatan kontribusi PDRB Kawasan Timur Indonesia menjadi 28,5 persen.

c. **Kepemimpinan dan pengaruh di dunia internasional yang meningkat;**

Kepemimpinan dan pengaruh di dunia internasional meningkat. Sejalan dengan kemajuan yang diraih oleh Indonesia, peran dan pengaruh di dunia internasional meningkat yang dicerminkan penguatan diplomasi internasional dan kepeminpinan global, pengaruh budaya, peran aktif dalam organisasi internasional, serta berkontribusi terhadap penyelesaian isu-isu global yang diukur dengan *Global Power Indek* (GPI) di peringkat 15 besar dunia.

d. **Meningkatnya Daya saing sumber daya manusia;**

Meningkatnya daya saing sumber daya manusia untuk kesejahteraan masyarakat yang dibentuk berdasarkan peningkatan kualitas sumber daya manusia secara merata melalui peningkatan pendidikan, pelatihan dan pengembangan, sikap dan etos kerja, penguasaan teknologi, inovasi dan kreativitas, dan kesehatan yang utamanya diukur melalui peningkatan indeks modal manusia (*Human Capital Indeks*) menjadi 0,73 pada tahun 2045.

e. **Intensitas emisi GRK menuju net zero emission.**

Intensitas emisi GRK menuju net zero emission. Dalam mewujudkan Indonesia menjadi negara yang maju, Indonesia berkomitmen kuat untuk melaksanakan pembangunan secara berkelanjutan sekaligus ramah lingkngan dalam kerangka ekonomi hijau yang utamanya ditunjukkan oleh meurunnya insita emisi GRK menjadi 93,5 persen pada tahun 2045 dibandingkan Intensitas

Emisi Gas Rumah Kaca di tahun 2010, dan menuju net zero emission pada tahun 2060.

***Table 2-1** Sasaran Utama Tahun 2029*

No	Sasaran	Indikator	Baseline 2025	Target 2029
1.	Pendapatan perkapita setara negara maju	GNI Per Capita (USD)	5.500	7.400 – 7.670
		Kontribusi PDB Sektor Maritim (%)	8,1	9,1
		Kontribusi PDB Sektor Manufaktur (%)	20,8	21,9 – 23,0
2.	Kemiskinan menuju 0% dan ketimpangan berkurang	Tingkat Kemiskinan (%)	6,0 – 7,0	4,5 – 5,0
		Rasio Gini (Index)	0,379 – 0,382	0,372 – 0,375
		Kontribusi PDRB KTI (%)	21,5 (2022)	23,3
3.	Kepemimpinan dan pengaruh di Dunia Internasional meningkat	Global Power Index (Peringkat)	34 (2023)	29
4.	Daya saing SDM meningkat	Indeks Modal Manusia (Indeks)	0,54 (2022)	0,61
5.	Intensitas Emisis GRK menurun menuju NZE	Penurunan Intensitas Emisi GRK (%)	38,6	62,37

Sumber: Rancangan Teknokratik RPJMN 2025 – 2029

Tema dan arah kebijakan RPJMN Teknokratik Tahun 2025-2029 meliputi 5 (lima) penguatan fondasi tranformasi, yaitu:

1. **Transformasi Sosial:** Pemenuhan pelayanan dasar kesehatan, pendidikan, dan perlindungan sosial;
2. **Transformasi Ekonomi:** Hilirisasi SDA seta penguatan riset inovasi dan produktivitas tenaga kerja;
3. **Transformasi Tata Kelola:** Kelembagaan tepat fungsi dan kolaboratif, peningkatan kualitas ASN, regulasi yang efektif, digitalisasi pelayanan publik, peningkatan integritas partai politik, dan pember-dayaan masyarakat sipil;
4. **Supremasi Hukum, Stabilitas dan Kepemimpinan Indonesia:** Memperkuat supremasi hukum dan stabilitas, serta membangun kekuatan pertahanan berdaya gentar kawasan dan ketangguhan diplomasi; dan
5. **Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi:** Memperkuat ketahanan sosial budaya dan ekologi sebagai landasan dan modal dasar pembangunan.

Untuk mencapai Visi Indonesia Emas 2045 dilaksanakan delapan misi (agenda) pembangunan. Delapan agenda ini pada dasarnya terdiri dari 3 (tiga) kelompok yaitu:

a. Transformasi Indonesia 3 (tiga) Agenda, yaitu:

1. Transformasi Sosial, mewujudkan transformasi sosial untuk membangun manusia yang sehat, cerdas, kreatif, sejahtera, unggul, dan berdaya saing;
2. Transformasi Ekonomi, mewujudkan transformasi ekonomi untuk meningkatkan profuktivitas melalui peningkatan inovasi iptek, ekonomi produktif (termasuk industri manufaktur, ekonomi biru, pertanian, parwisata, ekonomi kreatif, UMKM dan koperasi, tenaga kerja, serta BUMN), penerapan ekonomi hijau, transformasi digital, integrasi ekonomi domestik dan konektivitas global, serta pembangunan perkotaan sebagai pusat pertumbuhan; dan
3. Transformasi Tata Kelola, mewujudkan transformasi tata kelola untuk membangun regulasi dan tata kelola yang berintegritas dan adaptif.

b. Landasan Transformasi 2 (dua) Agenda, yaitu:

1. Supremasi Hukum, Stabilitas, dan Kepeminpinan Indonesia, memantapkan agenda supremasi hukum, stabilitas, dan kepeminpinan Indonesia dengan memantapkan stabilitas ekonomi, politik, hukum dan keamanan nasional, serta memperkuat ketangguhan diplomasi Indonesia di tingkat global dan membangun kekuatan pertahanan berdaya gentar kawasan; dan
2. Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi, memantapkan ketahanan sosial budaya dan ekologi dengan memperkuat ketangguhan individu, keluarga, komunitas, masyarakat, pembangunan karakter, dan lingkungan yang mampu menyeimbangkan hubungan timbal balik antara sosial budaya dan ekologi, serta mengoptimalkan modal sosial budaya untuk tahan menghadapi berbagai bencana, perubahan dan guncangan, serta dapat berpartisipasi dalam pembangunan dan menjaga keberlanjutan sumber daya alam.

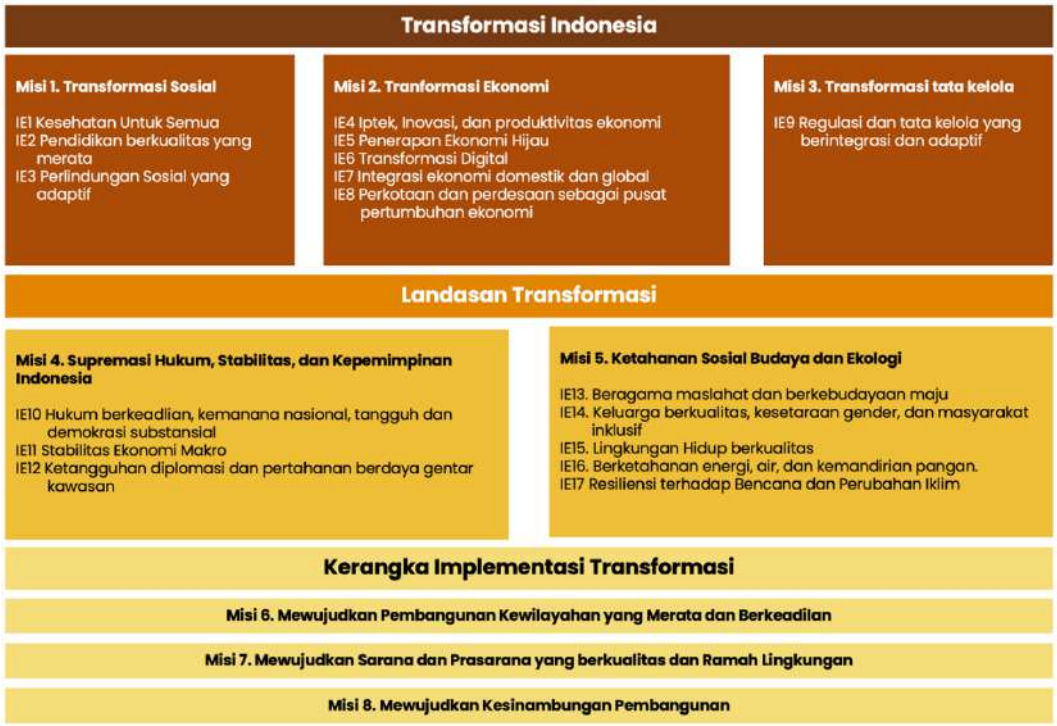
c. Kerangka Implementasi 3 (tiga) agenda, yaitu:

1. Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan, pembangunan kewilayahan diwujudkan untuk meningkatkan pemerataan dan keadilan pembangunan melalui penerjemahan agenda transformasi sosial, ekonomi, dan tata kelola, yang dilengkapi dengan landasan transformasi

supremasi hukum, stabilitas, dan kepeminpinan Indonesia,serta ketahanan sosial budaya dan ekologi. Penerjemahan tersebut dilakukan sesuai karakterisitik masing-masing wilayah;

2. Mewujudkan Sarana dan Prasarana yang Berkualitas dan Ramah Lingkungan, dukungan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan menjadi faktor kunci pengembangan wilayah sekaligus sebagai pilar pendukung agenda transformasi; dan
3. Mewujudkan Kesinambungan Pembangunan, kesinambungan pembangnan untuk mengawal pencapaian Indonesia emas yang diwujudkan melal ui kaidah pelaksanaan yang efektif serta pembiayaan pembangunan.

Kedelapan agenda tersebut dilaksanakan melalui tujuh belas arah kebijakan menuju Indonesia Emas 2045 (17 IE), seperti terlihat dalam gambar di bawah ini



***Gambar 2-1** Misi (Agenda) dan Arah (Tujuan) Pembangunan dalam RPJPN Tahun 2025-2045*

2.1.2 Visi Presiden dan Wakil Presiden Periode 2024 – 2029

Dalam rangka mewujudkan Visi Indonesia Emas 2045, Presiden dan Wakil Presiden terpilih periode 2025-2029 mewujudkannya kedalam Visi, Misi dan Program untuk periode 2025-2029 berikut:

Visi :

"Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045

Misi :

"AstaCita"

Dalam rangka mewujudkan Visi Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045, maka untuk mewujudkan visi tersebut dituangkan kedalam 8 misi (Astacita), yaitu sebagai berikut:

1) Memperkokoh ideologi Pancasila, demokrasi, dan HAM.
2) Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi kreatif, ekonomi hijau, dan ekonomi biru
3) Meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, dan melanjutkan pengembangan infrastruktur.
4) Memperkuat pembangunan SDM, sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda, dan penyandang disabilitas.
5) Melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri.
6) Membangun dari desa dan dari bawah untuk pemerataan ekonomi dan pemberantasan kemiskinan.
7) Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi dan narkoba.
8) Memperkuat penyelarasan kehidupan yang harmonis dengan lingkungan, alam, dan budaya, serta peningkatan toleransi antarumat beragama untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur.

Program Prioritas:

Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden akan dicapai dengan 17 program prioritas, yaitu sebagai berikut:

1) Mencapai swasembada pangan, energi, air
2) Penyempurnaan sistem penerimaan negara
3) Reformasi politik, hukum, dan birokrasi
4) Pencegahan dan pemberantasan korupsi
5) Pemberantasan kemiskinan
6) Pencegahan dan pemberantasan narkoba
7) Menjamin tersedianya pelayanan kesehatan bagi seluruh rakyat Indonesia: Peningkatan BPJS kesehatan dan penyediaan obat untuk rakyat
8) Penguatan pendidikan, sains dan teknologi, serta digitalisasi
9) Penguatan pertahanan keamanan negara dan pemeliharaan hubungan internasional yang kondusif
10) Penguatan kesetaraan gender dan perlindungan hak perempuan, anak, serta penyandang disabilitas
11) Menjamin pelestarian lingkungan hidup
12) Menjamin ketersediaan pupuk, benih, dan pestisida langsung ke petani.
13) Menjamin rumah murah dan sanitasi untuk masyarakat desa dan rakyat yang membutuhkan
14) Melanjutkan pemerataan ekonomi, penguatan UMKM dan pembangunan IKN
15) Melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi berbasiskan SDA dan maritim untuk membuka lapangan kerja yang seluas-luasnya dalam mewujudkan keadilan ekonomi
16) Memastikan kerukunan antar umat beragama, kebebasan beribadah, perawatan rumah ibadah
17) Pelestarian seni budaya, peningkatan ekonomi kreatif, dan peningkatan prestasi olahraga.

Program Hasil Terbaik:

Dalam 5 tahun, fondasi Indonesia Emas 2045 harus diwujudkan dengan 8 Program Hasil Terbaik Cepat yang dikawal langsung oleh Presiden dan Wakil Presiden, sebagai berikut:

1) Memberi makan siang dan susu gratis di sekolah dan pesantren, serta bantuan gizi untuk anak balita dan ibu hamil
2) Menyelenggarakan pemeriksaan kesehatan gratis, menurunkan kasus TBC 50% dalam lima tahun dan bangun RS lengkap berkualitas di kabupaten

3) Mencetak dan meningkatkan produktivitas lahan pertanian dengan lumbung pangan desa, daerah, dan nasional
4) Membangun sekolah-sekolah unggul terintegrasi di setiap kabupaten, dan memperbaiki sekolah-sekolah yg perlu renovasi
5) Melanjutkan dan menambahkan program kartu-kartu kesejahteraan sosial serta kartu usaha untuk menghilangkan kemiskinan absolut
6) Menaikkan gaji ASN (terutama guru, dosen, dan tenaga kesehatan), TNI/POLRI, dan pejabat negara
7) Melanjutkan pembangunan infrastruktur desa, Bantuan Langsung Tunai (BLT), dan menyediakan rumah murah bersanitasi baik untuk yang membutuhkan
8) Mendirikan Badan Penerimaan Negara dan meningkatkan rasio penerimaan negara PDB ke 23%.

***Gambar 2-2** Visi, Misi, Program Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029*

Untuk lebih detailnya terkait Visi, Misi, Program Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 khususnya yang terkait dengan bidang transportasi diresumekan pada tabel di bawah ini

***Table 2-2** Visi, Misi, Program Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029*

Astacita	Program	Rencana terkait Sektor Transportasi
Asta Cita 2 Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi kreatif, ekonomi hijau, dan ekonomi biru	Ekonomi Hijau	60. Akselerasi rencana **dekarbonisasi** untuk mencapai target net zero emission. 63. Melanjutkan program **biodiesel** dan bio-avtur dari kelapa sawit.
	Ekonomi Biru	69. Membangun armada transportasi laut rakyat untuk melayani pulaupulau terpencil dan terluar dengan harga terjangkau. 70. Pengembangan pelabuhan simpul transhipment sebagai tulang punggung pembangunan infrastruktur terhubung dengan simpul logistik di Kawasan Timur Indonesia yang dibangun untuk meningkatkan muatan balik. **71. Memperkuat kelembagaan dan regulasi pengelolaan pelabuhan dan logistik.** **79. Mensinergikan pembangunan jaringan transportasi (darat, laut, dan udara) dan pengembangan kawasan strategis yang dilakukan secara terintegrasi dalam suatu konsep perencanaan serta pengelolaan yang terpadu. Pembentukan kelembagaan integrator dari arus barang untuk mengkoordinasi layanan transportasi multimoda dan distribusi logistik.** 80. Melakukan pembangunan infrastruktur yang tepat guna untuk menopang industri berbasis pendekatan partisipatif.
Asta Cita 3 Meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, dan melanjutkan pengembangan infrastruktur	Melanjutkan Pembangunan Infrastruktur	25. Membangun dan memperbaiki jalan daerah yang tidak mampu ditangani oleh pemerintah daerah. 27. Mengembangkan pelabuhan simpul transhipment sebagai infrastruktur terhubung dengan simpul logistik di Kawasan Timur Indonesia yang dibangun untuk meningkatkan muatan balik. 28. Mengembangkan **pembangunan infrastruktur untuk meningkatkan konektivitas orang, barang, dan informasi**. 29. **Mensinergikan pembangunan jaringan transportasi (darat, laut, dan udara) dan pengembangan kawasan strategis** yang dilakukan secara terintegrasi dalam suatu konsep perencanaan serta pengelolaan yang terpadu.
Asta Cita 4 Memperkuat pembangunan sumber daya manusia (SDM), sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda, dan penyandang disabilitas	Menguatkan Peran Perempuan, Pemuda, dan Penyandang Disabilitas	47. Mendorong **pembangunan infrastruktur yang ramah bagi warga penyandang disabilitas, terutama untuk fasilitas-fasilitas umum**. 49. **Meningkatkan dan memperluas akses pelayanan** pendidikan, pekerjaan, kesehatan, **transportasi**, mendapatkan informasi, berkomunikasi, dan berpartisipasi politik **penyandang disabilitas** dalam setiap aspek kehidupan dalam masyarakat. 51. **Membangun sarana, prasarana, dan infrastruktur yang ramah bagi penyandang disabilitas**.
Asta Cita 5	Mengembangkan Hilirisasi	2. Membangun infrastruktur secara berkeadilan, dengan mengutamakan akses terhadap kawasan industri, lahan produksi pertanian, perikanan, dan perkebunan, dengan mengutamakan penyerapan tenaga kerja lokal.

Astacita	Program	Rencana terkait Sektor Transportasi
Melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri	untuk Pusat Pertumbuhan Ekonomi Baru	
	Melanjutkan Infrastruktur Penunjang Hilirisasi dan Industrialisasi	7. Mengembangkan infrastruktur dan jaringan jalan pada koridor utama dan koridor penghubung serta mendukung akses ke kawasan ekonomi dan simpul transportasi. 8. Mengembangkan konektivitas kereta api pada koridor logistik untuk angkutan barang. 9. Mendorong standarisasi infrastruktur dan fasilitas di seluruh pelabuhan dan bandara yang menjadi simpul utama. 10. Membangun pelabuhan gerbang ekspor-impor serta pusat alih muatan (transhipment hub) internasional, terutama pada pelabuhan-pelabuhan dengan pangsa angkutan ekspor-impor yang signifikan.
Asta Cita 6 Membangun dari desa dan dari bawah untuk pemerataan ekonomi dan pemberantasan kemiskinan	Pemerataan Ekonomi	14. Melanjutkan pembangunan Ibu Kota Negara (IKN) baru secara berkelanjutan.
	Memberantas Kemiskinan	21. Menyediakan transportasi publik murah bagi pekerja dan rakyat tidak mampu.
Asta Cita 7 Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi dan narkoba	Reformasi Hukum	14. Membangun pengendalian korupsi pada Sistem Logistik Nasional yang mengintegrasikan sektor perhubungan, perdagangan dengan pertanian, perikanan, kelautan dan pedesaan sehingga tidak saja mendorong ease of doing business, tetapi juga efisiensi pada biaya produksi. 16. Memberikan kepastian hukum untuk kendaraan roda dua sebagai transportasi umum, termasuk menjamin hak berserikat bagi pengemudi ojek online dan taksi online yang bermitra dengan perusahaan aplikasi, serta hak atas perjanjian kemitraan yang adil dan berkekuatan hukum.
	Reformasi Tata Kelola Pemerintahan	Hampir semua elemen RB terkait dengan program ini, sekitar 26 rencana aksi
Asta Cita 8 Memperkuat penyelarasan kehidupan yang harmonis dengan lingkungan alam dan budaya, peningkatan toleransi antar umat beragama utk mencapai masyarakat yg adil dan makmur	Penanganan Bencana	25. Membangun infrastruktur yang berorientasi pada kesiapan dan ketahanan untuk menghadapi situasi bencana.

2.1.3 Visi Kementerian Perhubungan 2025 - 2029

Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 tidak terlepas dari Visi Indonesia Emas 2045 serta Visi Presiden dan Wakil Presiden Periode 2025-2029 yaitu:

Visi Indonesia Emas 2045: **Negara Kesatuan Republik Indonesia Yang Bersatu, Berdaulat, Maju dan Berkelanjutan**[1)]

1) Negara Nusantara adalah negara kepulauan besar yang terletak di antara dua samudera besar, yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Indonesia akan menjadi negara tangguh pada Tahun 2045, yang memiliki kekuatan geopolitik, militer, dan geoekonomi serta peradaban maritim yang besar di kancah dunia;
   - Bersatu = Kesatuan kuat, Pancasila dan Bhineka Tunggal Ika.
   - Berdaulat = Ketahanan, kesatuan, mandiri, aman
   - Maju = Berdaya, modern, tangguh, inovatif, adil
   - Berkelanjutan = lestari dan seimbang antara pembangunan ekonomi, sosial, dan lingkungan

Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029: **Bersama Indonesia Maju**[2)] **Menuju Indonesia Emas 2045**

2) Bersama = Prabowo dan Gibran mengajak Putra Putri Terbaik Bangsa dari semua latar belakang yang memiliki kesamaan tekad untuk bekerja sama
   - Indonesia Maju = Membangun bangsa dengan dasar fondasi kuat yang dibangun oleh kepemimpinan Presiden Joko Widodo
   - Indonesia Emas = Negara yang setara dengan negara maju di tahun 2045 atau lebih cepat

Visi Kementerian Perhubungan:

"Transportasi Maju*) menuju Indonesia Emas 2045"

Visi Kementerian Perhubungan dirumuskan dengan metoda lingkup dipersempit (*task scoping*) sesuai lingkup tugas dan fungsi dalam Perpres No 23 Tahun 2022 yakni menyelenggarakan urusan pemerintahan di [3)]**bidang transportasi** untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara, yang mencakup penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan aksesibilitas, konektivitas, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi.

Kondisi **Transportasi maju** artinya tersedianya jaringan dan layanan transportasi yang modern, handal, inklusif, berdaya saing dan memberikan nilai tambah, dengan pemahaman kata kunci sebagai berikut:

1) Handal: tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah NKRI;
2) Inklusif: tersedianya layanan transportasi yang adil dan merata serta dapat diakses oleh semua golongan masyarakat;
3) Berdaya saing: tersedianya layanan transportasi yang efisien dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif, serta berdaya saing internasional; dan
4) Memberikan nilai tambah: mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional di segala bidang secara berkesinambungan dan berkelanjutan, serta berperan dalam pengembangan wilayah.

Pembangunan transportasi nasional merupakan salah satu strategi kebijakan untuk mewujudkan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif antar wilayah. Didasarkan pada Tema dan Agenda Pembangunan Nasional 2025 – 2029 dalam RPJPN 2025-2045 dan mendukung Visi Presiden 2025-2029 guna menjalankan agenda pembangunan transportasi termasuk menjalankan visi Kementerian Perhubungan 2025-2029, maka ditetapkan misi Kementerian Perhubungan. Misi ini sudah selaras dan sejalan dengan Arahan Presiden untuk melaksanakan pembangunan di Sektor Perhubungan dengan mengacu pada amanat yang tertuang dalam Asta Cita.

2.1.4 Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025 – 2029

Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 mempertimbangkan arah pembangunan nasional dan transportasi perkeretaapian sesuai muatan pokok Visi Indonesia Emas 2045 yang termuat di dalam Rancangan RPJPN 2045 dan Visi Presiden dan Wakil Presiden Tahun 2025-2029 Visi Rencana Induk Perkeretaapian (RIP) Nasional Tahun 2030 dan Visi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.

Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029:

"Perkeretaapian Maju dalam rangka mewujudkan Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045"

Penjelasan Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 sebagai berikut:

- Visi DJKA 2025-2029 sesuai lingkup tugas Ditjen Perkeretaapian dalam PM 17 Tahun 2022 yakni **menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian.**
- Pengakomodasian visi Kementerian Perhubungan dalam visi Ditjen Perkeretaapian 2025-2029 melalui frasa **"Transportasi Indonesia Maju"**, yang mana sesuai tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian menyelenggaraan **transportasi bidang perkeretaapian**.
- Pengakomodasian visi Pembangunan Nasional melalui frasa **"Menuju Indonesia Maju".**
- Pengakomodasin visi RIP Nasional 2030 melalui **frasa "Perkeretaapian Maju"** meliputi: **berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan mampu menjawab tantangan perkembangan".**

2.1.5 Visi Direktorat Sarana Perkeretaapian 2025 – 2029

Defisini Visi sesuai Pasal 1 (12) UU No. 5 Tahun 2005 adalah rumusan umum mengenai keadaan yang diinginkan pada akhir periode perencanaan. Jika ditinjau dari ruang lingkup perencanaan pembangunan nasional, maka rumusan visi, misi, tujuan, strategi, kebijakan, program, dan kegiatan pembangunan dalam dokumen Renstra K/L sesuai dengan tugas dan fungsi Kementerian/Lembaga yang disusun dengan berpedoman pada RPJM Nasional dan bersifat indikatif (Pasal 6 UU No. 5 Tahun 2005) serta selaras dengan proses perencanaan dan penganggaran pembangunan nasional (Pasal 3 PP No. 17 Tahun 2017).

Rumusan Visi Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025-2029 berdasarkan alur penyusunan muatan pokok Renstra K/L, merupakan hasil dari penurunan Visi Indonesia Emas 2045, Visi RIP Nasional Tahun 2030, Visi Presiden dan Wakil Presiden Terpilih Tahun 2025-2029, Rumusan Visi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029, dan Visi Ditjen Perkeretaapian Tahun 2025-2029 (seperti yang disampaikan dalam **Tabel II.1**), sehingga diperoleh rekomendasi Visi Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025-2029 sebagai berikut.

"Terwujudnya Sarana Perkeretaapian yang Maju menuju Indonesia Emas 2045"

Proses perumusan rekomendasi Visi Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025-2029 sebagai berikut:

- Pendekatan cascading/penurunan visi Direktorat Sarana Perkeretaapian 2025-2029 adalah metoda lingkup dipersempit (task scoping) sesuai lingkup tugas dalam Pasal 502 PM No. 17 Tahun 2022 yakni menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang sarana perkeretaapian.
- Pengakomodasian visi Kementerian Perhubungan melalui frase "Handal".
- Pengakomodasian visi Pembangunan Nasional melalui frase "Negara Kesatuan Republik Indonesia Yang Bersatu, Berdaulat, Maju, dan Berkelanjutan".
- Pengakomodasian visi RIP Nasional 2030 melalui frase "perkeretaapian yang berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan mampu menjawab tantangan perkembangan".

Penjelasan Visi Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025-2029 sebagai berikut:

- Handal, diindikasikan kualitas pelayanan transportasi kereta api yang aman, nyaman dengan konektivitas, kapasitas dan regularitas yang memadai, serta didukung oleh sarana, prasarana mencukupi dan terpelihara.
- Selamat, diindikasikan tercapainya standar keamanan tertinggi untuk melindungi penumpang, awak pada sarana perkeretaapian
- Berteknologi, diindikasikan menekankan pada pemanfaatan teknologi canggih dan inovatif untuk meningkatkan efisiensi, keamanan, dan kualitas layanan, sehingga mampu memenuhi kebutuhan yang terus berkembang
- Berdaya saing, menciptakan sistem transportasi kereta api yang efisien dan dapat bersaing dengan moda transportasi lainnya di pasar domestik maupun internasional.
- Bersinergi dengan industri, untuk membangun kemitraan yang kuat dan saling mendukung dengan berbagai sektor industri.

- mampu menjawab tantangan perkembangan, diindikasikan berkomitmen untuk selalu adaptif dan responsif terhadap perubahan di berbagai aspek, termasuk teknologi, kebutuhan pasar, regulasi, dan dinamika global.

2.2 MISI

2.2.1 Misi Indonesia Emas 2045

Untuk mencapai Visi Indonesia Emas 2045 dilaksanakan delapan misi pembangunan yakni:

1) Transformasi Sosial.
2) Transformasi Ekonomi.
3) Transformasi Tata Kelola.

Yang ditopang oleh 2 agenda Landasan Transformasi yaitu:

4) Supremasi Hukum, Stabilitas dan Kepemimpinan Indonesia
5) Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi.

Yang diimplementasikan secara menyeluruh melalui 3 agenda Kerangka Implementasi Transformasi yaitu:

6) Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan.
7) Mewujudkan Sarana dan Prasarana yang Berkualitas dan Ramah Lingkungan.
8) Mewujudkan Kesinambungan Pembangunan.

Delapan misi (agenda) pembangunan tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

1) Mewujudkan transformasi sosial untuk membangun manusia yang sehat, cerdas, kreatif, sejahtera, unggul, dan berdaya saing.
2) Mewujudkan transformasi ekonomi untuk meningkatkan produktivitas melalui peningkatan inovasi iptek, ekonomi produktif (termasuk industry manufaktur, ekonomi dan keuangan syariah, pertanian, ekonomi biru dan bioekonomi, pariwisata, ekonomi kreatif, UMKM dan koperasi, tenaga kerja, serta BUMN), penerapan ekonomi hijau, transformasi digital, integrase ekonomi domestik dan global, serta pembangunan perkotaan dan perdesaan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi.
3) Mewujudkan transformasi tata kelola untuk membangun regulasi dan tata kelola yang berintegritas dan adaptif.

4) Memantapkan supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia dengan memantapkan stabilitas ekonomi, politik, hukum dan keamanan nasional, serta memperkuat ketangguhan diplomasi Indonesia di tingkat global dan membangun kekuatan pertahanan berdaya gentar kawasan.
5) Memantapkan ketahanan sosial budaya dan ekologi dengan memperkuat ketangguhan individu, keluarga, komunitas, masyarakat, pembangunan karakter, dan lingkungan yang mampu menyeimbangkan hubungan timbal balik antara sosial budaya dan ekologi, serta mengoptimalkan modal social budaya untuk tahan menghadapi berbagai bencana, perubahan dan guncangan, serta dapat berpartisipasi dalam pembangunan dan menjaga keberlanjutan sumber daya alam.
6) Pembangunan kewilayahan diwujudkan untuk meningkatkan pemerataan dan keadilan pembangunan melalui penerjemahan agenda transformasi sosial, ekonomi, dan tata kelola, yang dilengkapi dengan landasan transformasi supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia, serta ketahanan sosial budaya dan ekologi. Penerjemahan tersebut dilakukan sesuai karakteristik masing-masing wilayah.
7) Dukungan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan menjadi faktor kunci pengembangan wilayah sekaligus sebagai pilar pendukung agenda transformasi.
8) Kesinambungan pembangunan untuk mengawal pencapaian Indonesia Emas yang diwujudkan melalui kaidah pelaksanaan yang efektif serta pendanaan pembangunan. Kedelapan misi (agenda) tersebut dilaksanakan melalui 17 (tujuh belas) arah (tujuan) pembangunan.

2.2.2 Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029

Pembangunan transportasi nasional merupakan salah satu strategi kebijakan untuk mewujudkan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif antar wilayah. Didasarkan pada Tema dan Agenda Pembangunan Nasional 2025 – 2029 dalam RPJPN 2025-2045 dan mendukung Visi Presiden 2025-2029 guna menjalankan agenda pembangunan transportasi termasuk menjalankan visi Kementerian Perhubungan 2025- 2029, maka ditetapkan misi Kementerian Perhubungan.

Misi Kementerian Perhubungan:

a) Misi 1. Mewujudkan transportasi nasional yang berkelanjutan.
b) Misi 2. Mewujudkan transformasi struktural dalam penyelenggaraan transportasi nasional.

M.1 Misi eksternal yang merepresentasikan upaya peningkatan kinerja sektor transportasi dalam mendukung pembangunan nasional di segala bidang.
M.2 Misi internal yang merepresentasikan upaya memperbaiki bisnis proses penyelenggaraan transportasi nasional.

2.2.3 Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029

Dalam mewujudkan Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 dalam menyelenggarakan transportasi perkeretaapian yang selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar disusun Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029. Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029:

a) Misi 1: Mewujudkan konektivitas, pelayanan dan keselamatan perkeretaapian yang maju.
b) Misi 2: Mewujudkan birokrasi dan layanan publik perkeretapian yang maju.

Misi 1 merupakan misi eksternal berkaitan dengan bidang tugas dan fungsi DJKA dalam menyediakan pelayanan transportasi perkeretaapian yang maju yakni: berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan mampu menjawab tantangan perkembangan.

Misi 2 merupakan misi internal berkaitan dengan perbaikan birokrasi dan layanan publik dalam penyelenggaraan perkeretaapian yang didukung oleh kualitas kompetensi sumber daya manusia, kelembagaan, regulasi dan teknologi.

2.2.4 Misi Direktorat Sarana Perkeretaapian 2025-2029

Pengertian Misi sesuai Pasal 1 (13) UU No. 5 Tahun 2005 adalah rumusan umum mengenai upaya-upaya yang akan dilaksanakan untuk mewujudkan visi. Jika ditinjau dari alur penyusunan muatan pokok Renstra K/L, maka rumusan misi Direktorat Sarana Perkeretaapian selaras dengan lingkup penyelenggaraan 9 fungsi (pasal 498 dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan), terdiri dari:

1. **Penyiapan perumusan kebijakan** di bidang sarana perkeretaapian yang mencakup pengembangan, pengadaan, pengawasan, kelaikan dan sertifikasi sarana, pengelolaan sarana perkeretaapian milik negara, pemberian tanda kelaikan sarana, fasilitas pengujian, serta pengawasan perawatan dan pemeriksaan sarana perkeretaapian;
2. **Penyiapan pelaksanaan kebijakan** di bidang sarana perkeretaapian yang mencakup pengembangan, pengadaan, pengawasan, kelaikan dan sertifikasi sarana, pengelolaan sarana perkeretaapian milik negara, pemberian tanda kelaikan sarana, fasilitas pengujian, serta pengawasan perawatan dan pemeriksaan sarana perkeretaapian;
3. **Penyiapan penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria** di bidang sarana perkeretaapian yang mencakup pengembangan, pengadaan, pengawasan, kelaikan dan sertifikasi sarana, pengelolaan sarana perkeretaapian milik negara, pemberian tanda kelaikan sarana, fasilitas pengujian, serta pengawasan perawatan dan pemeriksaan sarana perkeretaapian;
4. **Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi** di bidang sarana perkeretaapian yang mencakup pengembangan, pengadaan, pengawasan, kelaikan dan sertifikasi sarana, pengelolaan sarana perkeretaapian milik negara, pemberian tanda kelaikan sarana, fasilitas pengujian, serta pengawasan perawatan dan pemeriksaan sarana perkeretaapian;
5. **Penyiapan pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan** di bidang sarana perkeretaapian yang mencakup pengembangan, pengadaan, pengawasan, kelaikan dan sertifikasi sarana, pengelolaan sarana perkeretaapian milik negara, pemberian tanda kelaikan sarana, fasilitas pengujian, serta pengawasan perawatan dan pemeriksaan sarana perkeretaapian; dan
6. **Penyiapan pelaksanaan** urusan tata usaha, keuangan, sumber daya manusia, pengumpulan dan pengolahan data, dan rumah tangga Direktorat.

Selaras dengan perumusan visi, Misi Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025-2029 berdasarkan alur penyusunan muatan pokok Renstra K/L, merupakan hasil dari Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029, Misi RIP Nasional 2030, dan

Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029, sehingga diperoleh rekomendasi Misi Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025-2029 sebagai berikut.

a) Misi 1. Mewujudkan sarana perkeretaapian yang menunjang konektivitas dan layanan perkeretaapian.
b) Misi 2. Mewujudkan kinerja birokrasi dan layanan publik yang handal.

Misi 1 merupakan misi eksternal berkaitan dengan bidang tugas dan fungsi Direktorat Sarana Perkeretaapian dalam menyediakan pelayanan transportasi perkeretaapian yang maju yakni: berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan mampu menjawab tantangan perkembangan.

Misi 2 merupakan misi internal berkaitan dengan perbaikan birokrasi dan layanan publik dalam penyelenggaraan perkeretaapian yang didukung oleh kualitas kompetensi sumber daya manusia, kelembagaan, regulasi dan penerapan teknologi.

2.3 TUJUAN

2.3.1 Tujuan Pembangunan Nasional 2045

Implementasi visi dan misi pembangunan nasional 2025-2045 tersebut diwujudkan dalam 17 arah tujuan pembangunan nasional sebagai berikut:

Table 2-3 *Tujuan Pembangunan Nasional Tahun 2025 - 2045*

	Misi (8 Agenda) Pembangunan Nasional	17 Arah Pembangunan Indonesia Emas
Transformsi Indonesia	Misi 1 Transformasi Sosial	IE1. Kesehatan untuk semua IE2. Pendidikan berkualitas yang merata IE3. Perlindungan sosial yang adaptif
	Misi 2 Transformasi Ekonomi	IE4. IPTEK, Inovasi dan Produktivitas Ekonomi IE5. Penerapan Ekonomi Hijau IE6. Transformasi Digital IE7. Integrasi Ekonomi Domestik dan Global IE8. Perkotaan dan Perdesaan sebagai Pusat Pertumbuhan Ekonomi
	Misi 3 Transformasi Tata Kelola	IE9. Regulasi dan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif

	Misi (8 Agenda) Pembangunan Nasional	17 Arah Pembangunan Indonesia Emas
Landasan Transformasi	Misi 4 Supremasi Hukum, Stabilitas dan Kepemimpinan Indonesia	IE10. Hukum, Berkeadilan, Keamanan Nasional, Tangguh dan Demokrasi Substansial IE11. Stabilitas Ekonom Makro IE12. Ketangguhan Diplomasi dan Pertahanan Berdaya Gentar Kawasan
	Misi 5 Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi	IE13. Beragama Maslahat dan Berkebudayaan Maju IE14. Keluarga Berkualitas, Kesetaraan Gender dan Masyarakat Inklusif IE15. Lingkungan Hidup Berkualitas IE16. Berketahanan Energi, Air dan Kemandirian Pangan IE17. Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim
Kerangka Implementasi Transformasi	Misi 6 Mewujudkan Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan	
	Misi 7 Mewujudkan Sarana dan Prasarana yang Berkualitas dan Ramah Lingkungan	
	Misi 8 Mewujudkan Kesinambungan Pembangunan	

Misi pembangunan nasional bidang transportasi diwujudkan melalui:

a) Misi 2 Transformasi Ekonomi melalui penerapan ekonomi hijau, transformasi digital, integrasi ekonomi domestik dan global.
b) Misi 3 Transfomasi Tata Kelola melalui regulasi dan tata kelola yang berintegritas dan adaptif.
c) Misi 5 Ketahanan Sosial udaya dan Ekologi melalui resiliensi terhadap bencana dan perubahan iklim.

2.3.2 Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

Untuk mewujudkan misi Kementerian Perhubungan, dicapai melalui beberapa tujuan yaitu:

a) T.1 Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029.
b) T.2 Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing.

c) T.3 Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas.
d) T.4 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif.

Tujuan ke-1 (T.1) merupakan tujuan pada Level *Stakeholders Perspectives* yang berkaitan dengan perwujudan visi transportasi yang diselenggarakan Kementerian Perhubungan yang diharapkan mampu memberikan nilai tambah dalam mendukung pembangunan nasional di segala bidang. Nilai tambah tersebut umumnya diwujudkan dalam bentuk dukungan terhadap komponen pembangunan yang berkelanjutan, yakni: menurunnya biaya logistik nasional (Sasaran Nasional 20). dan menurunkan emisi gas rumah kaca (Sasaran Nasional 45).
Tujuan ke-2 (T.2) merupakan tujuan pada Level *Customer Perspectives* yang berkaitan dengan perwujudan visi transportasi yang diselenggarakan Kementerian Perhubungan yang diharapkan mampu memberikan pelayanan yang handal, inklusif, dan berdaya saing.
Tujuan ke-3 (T.3) merupakan tujuan pada Level Internal *Business Perspectives* yang berkaitan dengan proses penyediaan sarana, prasarana, dan pelayanan transportasi nasional yang didasarkan kepada perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan yang cepat, akurat, dan manfaat yang didukung oleh pemanfaatan teknologi yang tepat guna dan dilakukan oleh SDM transportasi yang kompeten.
Tujuan ke-4 (T.4) merupakan tujuan pada Level *Learning and Growth Perspectives* yang berkaitan dengan penyediaan sumber daya internal di lingkungan Kementerian Perhubungan agar mampu merumuskan, menetapkan dan melaksanakan kebijakan transportasi secara efektif. Sumber daya yang menjadi input bagi pelaksanaan program/kegiatan Kementerian Perhubungan mencakup penyediaan pendanaan, kelembagaan dan SDM aparatur, regulasi, sistem informasi dan teknologi, serta sarana bantu kerja yang memadai.

2.3.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029

Tujuan dan sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 tidak terlepas dari penurunan/*cascading* tujuan dari Kementerian Perhubungan. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari masing-masing misi pembangunan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan memperhatian visi yang sudah ditetapkan.

Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 sebagai berikut:

a) T.1 Terwujudnya nilai tambah transportasi perkeretaapian dalam mendukung pencapaian sasaran nasional dalam RPJPN 2025-2045.
b) T.2 Terwujudnya transportasi perkeretaapian yang terhubung, terintegrasi serta memenuhi kebutuhan pelayanan dan keselamatan yang berkelanjutan.
c) T.3 Terwujudnya kebijakan transportasi perkeretaapian yang berkualitas.
d) T.4 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Penjelasan mengenai Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 sebgai berikut:

a) Tujuan 1 (T.1) merupakan tujuan pada tingkatan *Stakeholders Perspectives* yang mengakomodir perspektif/kepentingan pemangku kepentingan (pengguna, operator, masyarakat dan lainnya) di bidang transportasi perkeretaapian yang diharapkan mampu memberikan nilai tambah dalam mendukung pembangunan nasional yang sesuai arahan Kementerian Perhubungan diwujudkan dalam bentuk dukungan terhadap komponen pembangunan yang berkelanjutan, yakni: menurunnya biaya logistik nasional (Sasaran Nasional 20). dan menurunkan emisi gas rumah kaca (Sasaran Nasional 45).
b) Tujuan 2 (T.2) merupakan tujuan pada tingkatan *Customer Perspectives* yang berkaitan dengan perwujudan visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian yang berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau, inklusif dan mampu menjawab tantangan perkembangan sesuai visi RIP Nasional 2030.
c) Tujuan 3 (T.3) merupakan tujuan pada tingkatan *Internal Business Perspectives* yang berkaitan dengan proses penyelenggaraan perkeretaapian yang berupa keberhasilan pelaksanaan kebijakan, strategi, program, dan kegiatan penyelenggaraan perkeretaapian yang berkualitas yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang didukung oleh perencanaan yang baik, kolaboratif, koordinasi, pendanaan, hingga implementasi kebijakan yang efektif dan efisien dan didukung oleh pemanfaatan teknologi yang optimal.

d) Tujuan 4 (T.4) merupakan tujuan pada *Level Learning and Growth Perspectives* yang berkaitan dengan penyediaan sumber daya internal yang mencakup penyediaan pendanaan, kelembagaan dan organisasi, sumber daya manusia aparatur, regulasi, sistem informasi serta prasarana dan sarana pendukung di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam rangka menjalankan tugas menyelenggarakan perumusan, perencanaan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian sesuai tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 hanya akan dimuat T.2, T.3, dan T.4 karena sesuai dengan prinsip penjenjangan kinerja (Permen PAN RB No 89 Tahun 2021 tentang Penjenjangan Kinerja Instansi Pemerintah), maka kewajiban K/L (termasuk unit kerja di bawahnya) hanya sampai *level outcome* (*customer perspectives*) sedangkan T.1 (pada *level stakeholders' perspectives*) akan diupayakan untuk dimuat dalam RPJPN 2025-2045 dan RPJMN 2020-2025.

2.3.4 Tujuan Direktorat Sarana Perkeretaapian 2025-2029

Tujuan dan sasaran Direktorat Sarana Perkeretaapian 2025-2029 tidak terlepas dari penurunan/cascading tujuan dari Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari masing-masing misi pembangunan Direktorat Sarana Perkeretaapian dengan memperhatian visi yang sudah ditetapkan.

Tujuan Direktorat Sarana Perkeretaapian 2025-2029 sebagai berikut:

T1. Terwujudnya sarana perkeretaapian yang maju

T2. Terlaksananya penyelenggaraan sarana perkeretaapian yang mendukung konektivitas dan layanan perkeretaapian

T3. Terwujudnya tata kelola pemerintahan yang sesuai dengan prinsip-prinsip *Good Governance* dan *Clean Government* di lingkungan Direktorat Sarana Perkeretaapian Sasaran

2.4 SASARAN STRATEGIS

2.4.1 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045

Sasaran pembangunan nasional tahun 2025-2045 di dalam RPJPN Tahun 2025-2029 terdiri 45 sasaran pembangunan. Sasaran pembangunan nasional yang berkaitan langsung terhadap tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan adalah Sasaran Nasional 20 Biaya Logistik (target tahun 2045 menjadi 8% PDB) dan Sasaran Nasional 45 Penurunan Emisi GRK (target tahun 2045 menjadi 51,51% kumulatif dan 80,98% tahunan).

2.4.2 Sasaran Prioritas Nasional 2025-2029

Dalam menjalankan Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 dijabarkan melalui 8 misi utama yang disebut dengan Asta Cita. Dari 8 misi Asta Cita, terdapat beberapa misi yang perlu didukung bidang infrastruktur (dalam hal ini Kementerian Perhubungan dan lebih spesifik Direktorat Jenderal Perkeretaapian)

Terdapat arahan dari prioritas nasional yang menjadi penugasan Direktorat Jenderal Perkeretaapian berdasarkan Prioritas Nasional (PN) Asta Cita yakni sebagai berikut:

1) PN 02–Memantapkan Sistem Pertahanan Keamanan Negara dan Mendorong Kemandirian Bangsa melalui Swasembada Pangan, Energi, Air, Ekonomi Syariah, Ekonomi Digital, Ekonomi Hijau dan Ekonomi Biru.
2) PN 03 –Melanjutkan Pengembangan Infrastruktur dan Meningkatkan Lapangan Kerja yang Berkualitas, Mendorong Kewirausahaan, Mengembangkan Industri Kreatif serta Mengembangkan Agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi.
3) PN 05–Melanjutkan Hilirisasi dan Mengembangkan Industri Berbasis Sumber Daya Alam untuk Meningkatkan Nilai Tambah di Dalam Negeri.
4) PN 06–Membangun dari Desa dan Dari Bawah untuk Pertumbuhan Ekonomi dan Pemberantasan Kemiskinan.
5) PN 07–Memperkuat Reformasi Politik, Hukum dan Birokrasi serta Memperkuat Pencegahan dan Pemberantasan Korupsi, Narkoba, Judi dan Penyelundupan.

Penugasan Direktorat Jenderal Perkeretaapian di jabarkan dalam bentuk Program Prioritas (PP), Kegiatan Prioritas (KP) dan Proyek Prioritas (ProP) dengan indikator kinerja dan target pencapaian indikator kinerja tahun 2025 dan 2029.

Table 2-4 *Sasaran Pembangunan Nasional 2025 - 2029*

8 Misi	17 Arah Pembangunan (IE)	45 Sasaran Pembangunan	Baseline 2025	Target 2045
M1 Transformasi sosial	IE1 Kesehatan untuk Semua	Sasaran 1-4 (UHH, KIA, TBC, JKSN)		
	IE2 Pendidikan Berkualltas yang Merata	Sasaran 5-7 (Hasil Pembelajaran , APK-PT, % penyerapan lulusan PMT)		
	IE3 Perlindungan Sosial yang Adapttf	Sasaran 8-10 (Kemiskinan, Jamsostek, % disabilitas bekerja sektor formal)		
M2 Transformasi ekonomi	IE4 Iptek, Inovasi, dan Produktivitas Ekonomi	11. Produktivitas Industri dan Pertanian		
		12. Pengembangan Pariwisata		
		13. Proporsi PDB Ekonomi Kreatif (%)		
		14. Produktivitas UMKM, Koperasi, BUMN		
		15. Penciptaan lapangan kerja yang baik		
		16. TPAK Perempuan		
		17. Tingkat penguasaan iptek		
	IE5 Penerapan Ekonomi Hijau	18. Tingkat Penerapan Ekonomi Hijau (IEH, %EBT)		
	IE6 Transformasi Digital	19. Indeks Daya Saing Digital Global		
	IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global	**20. Biaya Logistik (% PDB)**	**13,5**	**8,0**
		21. Pembentukan Modal Tetap Bruto (%)		
		22. Ekspor Barang dan Jasa (% PDB)		
	IE8 Perkotaan dan Perdesaan sebagai Pusat Pertumbuhan Ekonomi	23. Kota & Desa Maju, Inklusif, Berkelanjutan (PDB Metro, Akses Hunian, Desa Mandiri)		
M3 Transformasi tata kelola	IE9 Regulasi & Tata kelola yg Berintegritas dan Adaptif	Sasaran 24-27 (IMH, SPBE, IPP, IPAK)		
M4 Supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia	IE10 Hukum Berkeadilan, Keamanan Nasional Tangguh, Demokrasi Substansial	Sasaran 28-30 (IPH, rasa Aman, Indeks Demokrasi)		
	IE11 Stabilitas Ekonomi Makro	Sasaran 31-34 (Rasio Pajak, Inflasi, Intermediasi Keuangan, Inklusi Keuangan)		
	IE12 Ketangguhan Diplomasi dan Pertahanan Berdaya Gentar Kawasan	Sasaran 35-26 (Asia ower Index (Diplomatic Influence & Military Capability)		
M5 Ketahanan sosial budaya dan ekologi	IE13 Beragama Maslahat dan Berkebudayaan Maju	Sasaran 37-38 (IKP, IKUB)		
	IE14 Keluarga Berkualitas, Kesetaraan Gender, dan Masyarakat Inklusif	39. IPKK		
		40. Indeks Ketimpangan Gender		

8 Misi	17 Arah Pembangunan (IE)	45 Sasaran Pembangunan	Baseline 2025	Target 2045
	IE15 LIngkuan Hidup Berkualitas	Sasaran 41-42 (IPKH, KLH)		
	IE16 Berketahanan Energi, Air, dan Kemandirian Pangan	43. Ketahanan Energi, Air, Pangan		
	IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim	44. Proporsi Kerugian Ekonomi Langsung akibat Bencana (%PDB)		
		45. Penurunan Emisi GRK (%): Kumulatif/Tahunan	**28,12/36,65**	**51,51/80,98**
M6 Mewujudkan pembangunan kewilayahan yang merata dan berkeadilan M7 Mewujudkan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan		Indeks Williamson	0,778	0,750
		Kontribusi KTI terhadap PDB (persen)	21,5	28,5
		Stok Infrastruktur terhadap PDB (persen)	**46,0**	**62,0**
M8 Mewujudkan kesinambungan pembangunan				

2.4.1 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029

Sasaran strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai sebagai suatu *outcome/impact* dari beberapa program yang dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan. Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan merupakan penjabaran dari tujuan yang berada pada 3 level *Customer Perspective* (CP), (*Internal Business Perspectives*/IBP) dan (*Learning and Growth Perspectives*/LGP).

Table 2-5 *Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029*

Tujuan	Sasaran Strategis
T.1 Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	a) SS 1 Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional b) SS2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi nasional c) SS3 Meningkatnya keselamatan transportasi nasional
T.2 Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	a) SS4 Meningkatnya kualitas kebijakan transportasi nasional b) SS5 Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten
T.3 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan	a) SS6 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan

Sasaran Strategis SS1, SS2, dan SS3 mewakili 3 kegiatan utama Kementerian Perhubungan sesuai tugas dan fungsi dalam Perpres No 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan, yakni: (1) konektivitas, aksesibilitas, dan kapasitas (2) pelayanan, dan (3) keselamatan dan keamanan transportasi. Ketiga sasaran strategis tersebut berada pada level *Customer Perspective* (CP) yang merepresentasikan hasil/outcome kinerja Kementerian Perhubungan dalam menyediakan pelayanan publik (*public service*) di bidang transportasi. Sasaran Strategis SS1, SS2, SS3 merupakan penurunan langsung dari Kementerian Perhubungan ke unit kerja eselon I (termasuk dalam hal ini Direktorat Jenderal Perkeretaapian).

Sasaran Strategis SSp4 dan SSp5 mewakili bisnis proses (*Internal Business Perspectives*/IBP) di Kementerian Perhubungan yang merupakan dukungan teknis (*technical support*) untuk menghasilkan kinerja pelayanan transportasi pada SS1,

SS2 dan SS3. Bisnis proses utama dari Kementerian Perhubungan terkait teknis penyediaan layanan transportasi adalah merumuskan, menetapkan, dan melaksanakan kebijakan transportasi yang berkualitas yang diejawantahkan melalui penyediaan sarana, prasarana, jaringan pelayanan sesuai standar teknis yang berlaku serta mengembangkan SDM transportasi yang berkompeten untuk melaksanakan pelayanan transportasi secara prima. Sasaran Strategis SSp4 dan SSp5 merupakan penurunan tidak langsung dari Kementerian Perhubungan ke unit kerja eselon I (termasuk dalam hal ini Direktorat Jenderal Perkeretaapian) sesuai kegiatan yang dilaksanakan.

Sasaran Strategis SSp6 mewakili upaya Kementerian Perhubungan untuk menyediakan sumber daya dan pranata kerja yang baik sebagai landasan (*Learning and Growth Perspectives*/LGP) yang merupakan duukungan manajemen (management support) agar mampu menjalankan bisnis proses secara akuntabel sesuai prinsip good governance. Keberhasilan Kementerian Perhubungan dalam melaksanakan dukungan manajemen.

2.4.3 Sasaran Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029

Sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 merupakan penjabaran dari tujuan penyelenggaraan perkeretaapian dalam menyelesaikan isu-isu strategis dalam pelaksanaan penyelenggaraan perkeretaapian. Sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian mempertimbangkan sasaran strategis di Kementerian Perhubungan yang mana sasaran menggambarkan fokus utama menyelesaikan isu strategis dan permasalahan perkeretaapian berkaitan dengan meningkatkan konektivitas dan aksesibilitas, efisiensi dan efektivitas pelayanan, serta keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian.

Sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029:

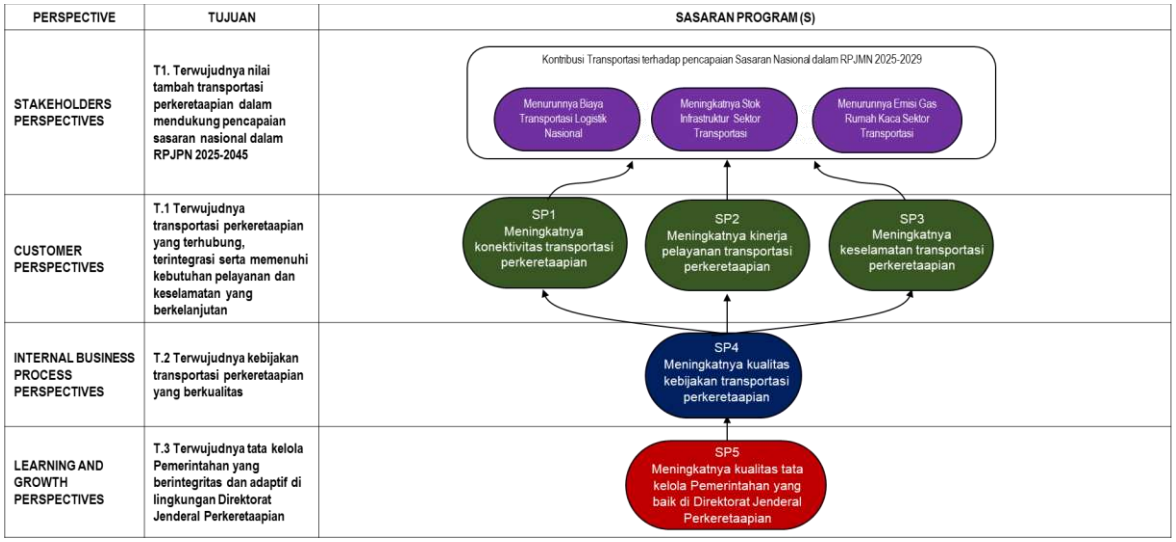
1) Sasaran Program 1 (SP1): Meningkatnya konektivitas transportasi perkeretaapian.
2) Sasaran Program 2 (SP2): Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian.
3) Sasaran Program 3 (SP3): Meningkatnya keselamatan transportasi perkeretaapian.

4) Sasaran Program 4 (SP4): Meningkatnya kualitas kebijakan transportasi perkeretaapian.
5) Sasaran Program 5 (SP5): Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Berikut disampaikan penjelasan masing-masing tujuan sebagai berikut:

1) Sasaran Program 1 (SP1), Sasaran Program 2 (SP2) dan Sasaran Program 3 (SP3) merupakan sasaran untuk mewujudkan tujuan pada tingkatan *Customer Perspectives* yang berkaitan dengan perwujudan konektivitas, pelayanan dan keselamatan transportasi perkeretaapian.
2) Sasaran Program 4 (SP4) merupakan sasaran untuk mewujudkan tujuan pada tingkatan Internal *Business Perspectives* yang berkaitan dengan proses penyelenggaraan perkeretaapian yang didasarkan kepada kualitas kebijakan transportasi perkeretaapian yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian.
3) Sasaran Progam 5 (SP5) merupakan sasaran untuk mewujudkan tujuan pada *Level Learning and Growth Perspectives* yang berkaitan dengan penyediaan sumber daya internal yang mencakup penyediaan pendanaan/anggaran, aset, kelembagaan dan organisasi, sumber daya manusia aparatur, sistem informasi serta prasarana dan sarana pendukung di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Tujuan dan sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 disampaikan dalam bentuk gambaran peta strategi (*strategy map*) yang menunjukkan hubungan antara tujuan dan sasaran serta struktur dan hubungan antar sasaran dari berbagai perspektif.



***Gambar 2-3** Visi, Peta Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029*

2.4.4 Sasaran Kegiatan Direktorat Sarana Perkeretaapian 2025-2029

Analisis terhadap sasaran kegiatan merupakan langkah krusial dalam penyusunan rencana strategis kementerian/lembaga. Analisis ini dapat memastikan bahwa setiap sasaran yang ditetapkan memiliki relevansi dengan visi, misi, dan tujuan organisasi secara keseluruhan. Selain itu, analisis juga membantu mengidentifikasi indikator kinerja kunci (KPI) yang tepat untuk mengukur pencapaian setiap sasaran. Dengan demikian, analisis ini dapat memantau secara berkala progres pelaksanaan rencana strategis dan melakukan penyesuaian jika diperlukan.

Salah satu alat yang efektif untuk menganalisis sasaran kegiatan adalah *balanced scorecard*. Alat ini memungkinkan untuk melihat kinerja organisasi dari berbagai perspektif, yaitu keuangan, pelanggan, proses bisnis internal, dan pembelajaran dan pertumbuhan. *Balanced scorecard* dapat mengidentifikasi keterkaitan antara berbagai sasaran dan memastikan bahwa upaya yang dilakukan untuk mencapai satu sasaran tidak mengorbankan sasaran lainnya. Selain itu, *balanced scorecard* juga membantu dalam mengukur kinerja secara lebih holistik dan objektif. Berikut merupakan sasaran kegiatan Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025-2029 berdasarkan hasil analisis *Balanced Scorecard (BSC)* terdiri dari:

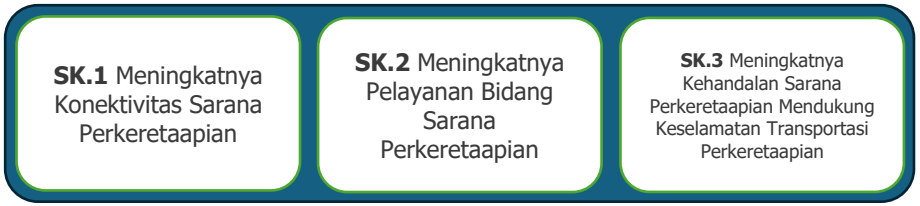
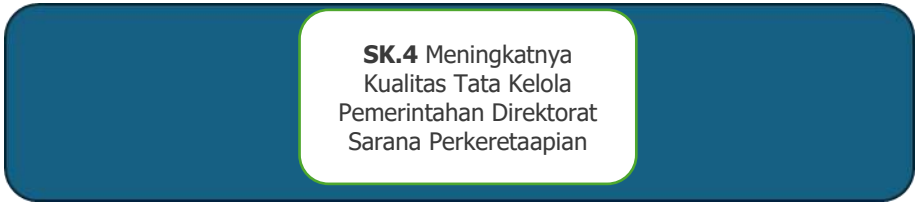
SK.1 Meningkatnya Konektivitas Sarana Perkeretaapian

SK.2 Meningkatnya Pelayanan Bidang Sarana Perkeretaapian

SK.3 Meningkatnya Kehandalan Sarana Perkeretaapian Mendukung Keselamatan Transportasi Perkeretaapian

SK.4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Sarana Perkeretaapian

Table 2-6 *Peta Strategis Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025-2029*

PERSPEKTIF	TUJUAN	STRATEGIC MAP
Customer Perspective	T1. Terwujudnya sarana perkeretaapian yang maju T2. Terlaksananya penyelenggaraan sarana perkeretaapian yang mendukung konektivitas dan layanan perkeretaapian	
Learning and Grwoth	T.3 Terwujudnya tata kelola pemerintahan yang sesuai dengan prinsip-prinsip Good Governance dan Clean Government di lingkungan Direktorat Sarana Perkeretaapian Sasaran	

2.4.5 Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan Direktorat Sarana Perkeretaapian 2025-2029

Indikator Kinerja Kegiatan Program (IKK) Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025-2029 dirumuskan dengan menerapkan *SMART Analysis* yakni dengan memeriksa apakah rekomendasi indikator tersebut memenuhi kriteria berikut ini:

1) *Specific*: Indikator harus dibuat secara jelas dan spesifik, sehingga maksud atau pemahaman terhadap indikator tersebut tidak menyebar ke pengertian hal lain yang tidak sesuai.
2) *Measurable*: indikator tersebut harus bisa diukur secara kualitatif dan/atau kuantitatif, dan akan lebih baik lagi jika terdapat standar sebagai acuan penilaiannya.
3) *Achievable*: target capaian indikator dapat dicapai dengan sumberdaya yang tersedia dan menjadi tantangan bagi organisasi sehingga menginspirasi seluruh elemen organisasi untuk mencapainya.
4) *Realistic*: selain harus bisa tercapai sesuai target waktu dan kapasitas sumberdaya, penetapan target capaian atas indikator juga harus realistis dan berorientasi pada hasil.
5) *Time Sensitive*: setiap indikator harus memiliki target waktu pencapaian dan memiliki kecendurungan berubah siring waktu, sehingga dapat digunakan sebagai untuk mengukur keberhasilan pencapaianya.

Dengan menerapkan kriteria SMART tersebut diatas, maka pada **Tabel 2.6** disampaikan rekomendasi rumusan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025-2029.

Table 2-7 *Indikator Kinerja Kegiatan Direktorat Sarana Perkeretaapian*

No	Indikator Kinerja Kegiatan	Definisi Operasional	Metode Perhitungan
1	Persentase Pemenuhan Perencanaan Teknis Bidang Konektivitas Sarana Perkeretaapian	Jumlah perencanaan teknis bidang sarana/ fasilitas sarana perkeretaapian mendukung konektivitas sesuai dengan rencana peningkatan konektivitas pada periode Renstra 2025-2029. Yang termasuk perencanaan teknis bidang sarana/ fasilitas sarana yakni: • Spesifikasi teknis • Dokumen rencang bangun • Dokumen rekayasa • Dokumen sispro (sistem prosedur) pemeriksaan sarana • Dokumen sispro (sistem prosedur) perawatan sarana • Persetujuan pengoperasian fasilitas perawatan sarana • Penetapan identitas sarana • Ijin Pembangunan fasilitas perawatan • Studi (DED, dll)	Persentase Pemenuhan Perencanaan Teknis Bidang Konektivitas Sarana Perkeretaapian = (*Jumlah Baseline Perencanaan Teknis bidang sarana/fasilitas sarana yang telah disusun dan di sahkan s.d. tahun berjalan* + *Target Perencanaan Teknis bidang sarana /fasilitas sarana yang telah disusun dan disahkan di tahun berjalan*) / (*Jumlah Baseline Perencanaan Teknis bidang sarana/fasilitas sarana yang telah disusun dan di sahkan s.d. tahun berjalan* + *Jumlah Kebutuhan Perencanaan Teknis bidang sarana / fasilitas sarana yang disusun dan disahkan dari Tahun 2025 s.d. 2029*) x **100 %**

<table>
<tr><th>No</th><th>Indikator Kinerja Kegiatan</th><th>Definisi Operasional</th><th>Metode Perhitungan</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>• Persetujuan pengoperasian peralatan khusus</td><td></td></tr>
<tr><td>2</td><td>Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik yang diselenggarakan oleh Direktorat Sarana Perkeretaapian</td><td>Rata-rata capaian Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik yang diselenggarakan oleh Direktorat Sarana Perkeretaapian sesuai Permenpan No. 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat (Nilai skala 1-4)</td><td>
<table>
<tr><th>NILAI PERSEPSI</th><th>NILAI INTERVAL (NI)</th><th>NILAI INTERVAL KONVERSI (NIK)</th><th>MUTU PELAYANAN (x)</th><th>KINERJA UNIT PELAYANAN (y)</th></tr>
<tr><td>1</td><td>1,00 – 2,5996</td><td>25,00 – 64,99</td><td>D</td><td>Tidak baik</td></tr>
<tr><td>2</td><td>2,60 – 3,064</td><td>65,00 – 76,60</td><td>C</td><td>Kurang baik</td></tr>
<tr><td>3</td><td>3,0644 – 3,532</td><td>76,61 – 88,30</td><td>B</td><td>Baik</td></tr>
<tr><td>4</td><td>3,5324 – 4,00</td><td>88,31 – 100,00</td><td>A</td><td>Sangat baik</td></tr>
</table>
Sumber: Permenparn14 tahun 2017</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Persentase Pemenuhan Sertifikasi Kelaikan Sarana Perkeretaapian</td><td>Merupakan parameter untuk mengukur kelaikan sarana perkeretaapian berupa sarana yang sudah disertifikasi.
Jumlah sarana perkeretaapian di wilayah 1 dan wilayah 2 yang dilakukan sertifikasi kelaikan pada tahun berjalan dibandingkan</td><td>Persentase Pemenuhan Sertifikasi Kelaikan Sarana Perkeretaapian = Jumlah Sarana yang sudah tersertifikasi Kelaikan pada tahun berjalan / Jumlah Sarana aktif di Wilayah I dan Wilayah II x 100%</td></tr>
</table>

No	Indikator Kinerja Kegiatan	Definisi Operasional	Metode Perhitungan
		dengan total sarana aktif di wilayah 1 dan wilayah 2.	
4	Persentase Pemenuhan NSPK bidang Sarana Perkeretaapian	NSPK baseline ditambah dengan NSPK target pada tahun berjalan dibandingkan dengan NSPK baseline ditambah dengan jumlah target NSPK tahun 2025-2029.	$\text{Persentase Pemenuhan NSPK Bidang Sarana Perkeretaapian} = \frac{\textit{Jumlah NSPK bidang Sarana Perkeretaapian yang telah disusun dan ditetapkan s.d. tahun berjalan} + \textit{Target Penyusunan NSPK bidang Sarana Perkeretaapian pada Tahun berjalan}}{\textit{Jumlah NSPK bidang Sarana Perkeretaapian yang telah disusun dan ditetapkan s.d. tahun berjalan} + \textit{Jumlah target NSPK bidang Sarana Perkretaapian periode Renstra 2025-2029}} \times 100\ \%$

No	Indikator Kinerja Kegiatan	Definisi Operasional	Metode Perhitungan
5	Persentase Pemenuhan sarana perkeretaapian milik negara mendukung Keselamatan	Penjumlahan antara pemenuhan kebutuhan sarana perkeretaapian milik negara sampai tahun berjalan dengan bobot 50% dan pemenuhan pengoperasian sarana perkeretaapian pada tahun berjalan dengan bobot 50%	**Persentase Pemenuhan Sarana Perkretaapian Milik Negara Mendukung Keselamatan** = ***Persentase Kebutuhan Sarana Perkeretaapian Milik Negara*** + ***Persentase Pengoperasian Sarana Perkeretaapian Milik Negara*** Persentase Pemenuhan Kebutuhan Sarana Perkretaapian Milik Negara = (*Jumlah Sarana Milik Negara Direktorat Sarana Perkeretaapian s.d. Tahun Berjalan* + *Jumlah Realisasi Pengadaan / Revitalisasi Sarana Milik Negara*) / (*Jumlah Sarana Milik Negara Direktorat Sarana Perkeretaapian s.d. Tahun Berjalan* + *Jumlah Realisasi Pengadaan / Revitalisasi Sarana Milik Negara periode Renstra 2025-2029*) x 50% Persentase Pemenuhan Pengoperasian Sarana Perkretaapian Milik Negara = *Jumlah Realisasi Pengoperasian Sarana Milik Negara pada Tahun Berjalan* / *Jumlah Target Pengoperasian Sarana Milik Negara periode Renstra 2025-2029* x 50 %

No	Indikator Kinerja Kegiatan	Definisi Operasional	Metode Perhitungan
6	Persentase sarana perkeretaapian yang telah ditindaklanjuti sesuai hasil rampcheck	Jumlah sarana perkeretapian yang telah ditindaklanjuti perbaikan/pemenuhan sesuai hasil rampcheck dibandingkan dengan jumlah sarana perkeretaapian yang dilakukan rampcheck dengan hasil tidak baik/temuan major/butuh perbaikan pada tahun berjalan.	Persentase Sarana Perkeretaapian yang telah Ditindaklanjuti sesuai Hasil Rampcheck = (Jumlah Sarana yang Telah Ditindaklanjuti Perbaikan/Pemenuhan sesuai Hasil Rampcheck pada Tahun Berjalan) / (*Jumlah Sarana yang dilakukan Rampcheck dengan Hasil Tidak Baik/Temuan Major/Butuh Perbaikan pada tahun Berjalan*) x **100%**
7	Persentase pengawasan perawatan sarana dan tempat perawatan sarana perkeretaapian	Merupakan salah satu parameter untuk mengetahui perawatan sarana dan tempat perawatan sarana perkeretaapian	Persentase pengawasan perawatan sarana dan tempat perawatan sarana perkeretaapian = Persentase Pengawasan Perawatan Sarana + Persentase Pengawasan Tempat Perawatan Sarana Persentase Pengawasan Perawatan Sarana = (*Jumlah hasil temuan yang telah ditindaklanjuti pada kegiatan pengawasan Perawatan Sarana Perkeretaapian pada tahun berjalan*) / (*Jumlah hasil temuan pada kegiatan pengawasan perawatan sarana perkeretaapian pada tahun berjalan yang tidak sesuai sispro*) x 50% Persentase Pengawasan Tempat Perawatan Sarana = (*Jumlah hasil temuan yang telah ditindaklanjuti pada kegiatan pengawasan Tempat Perawatan Sarana Perkeretaapian pada tahun berjalan*) / (*Jumlah hasil temuan pada kegiatan pengawasan tempat perawatan sarana perkeretaapian pada tahun berjalan yang tidak sesuai PM 18 tahun 2019*) x 50%

No	Indikator Kinerja Kegiatan	Definisi Operasional	Metode Perhitungan
8	Nilai AKIP Direktorat Sarana Perkeretaapian	Nilai AKIP Direktorat Sarana Perkeretaapian (Nilai skala 1-100) diperoleh berdasarkan hasil evaluasi oleh Tim di tingkat Ditjen Perkeretaapian terhadap penilaian mandiri (self assesment) implementasi penyelenggaraan SAKIP yang dilaksanakan pada tahun berjalan	Nilai AKIP Direktorat Sarana Perkeretaapian (Nilai skala 1-100) Sumber : Permen Pan RB No 14 tahun 2017
9	Tingkat Penerapan Manajemen Risiko Direktorat Sarana	Tingkat Penerapan Manajemen Risiko Direktorat Sarana Perkeretaapian	Penilaian Tingkat Manajemen Risiko Level 1-5 mengacu pada Peraturan Itjen Nomor 1 Tahun 2024 Tentang Pedoman Penilaian Manajemen Risiko Dalam Mendukung Pengawasan Internal Berbasis Risiko Di Lingkungan Kementerian Perhubungan
10	Nilai Kinerja Anggaran Direktorat Sarana Perkeretaapian	Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Direktorat Sarana Perkeretaapian merupakan Nilai Kinerja Anggaran (NKA) mengacu pada PMK Nomor 22/PMK.02/2021 yang nilainya dapat diperoleh pada Dashboard Aplikasi SMART Unit Kerja (skala 0-100%) dengan perhitungannya terdiri dari: • Capaian Output sebesar 43,5 persen; • Efisiensi sebesar 28,6 persen;	Persentase Kualitas Pelaksanaan Anggaran berupa NKA dikelompokkan pada kategori: Lebih dari 90% : Kategori Sangat Baik; 80% - 90% : Kategori Baik; 60% - 80% : Kategori Cukup; 50% - 60% : Kategori Kurang; Kurang dari 50% : Kategori Sangat Kurang. Sumber: PMK Nomor 22/PMK.02/2021

No	Indikator Kinerja Kegiatan	Definisi Operasional	Metode Perhitungan
		• Konsistensi penyerapan anggaran terhadap perencanaan sebesar 18,2 persen; Penyerapan Anggaran sebesar 9,7 persen	
11	Persentase realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Direktorat Sarana Perkeretaapian	Jumlah realisasi PNBP Direktorat Sarana Perkeretaapian dibandingkan dengan target PNBP pada tahun berjalan	$\text{Persentase Realisasi PNBP DSP} = \frac{\text{Realisasi PNBP DSP pada Tahun Berjalan}}{\text{Target PNBP DSP pada Tahun Berjalan}} \times 100\%$
12	Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Direktorat Sarana Perkeretaapian	Nilai Pengawasan Kearsipan Internal diperoleh Keputusan Kepala Arsip Nasional Republik Indonesia 130 Tahun 2025 Tentang Perubahan Kepka Nomor 250 Tahun 2024 tentang Instrumen Pengawasan atas Penyelenggaraan Kearsipan	Nilai Pengawasan Kearsipan Internal diperoleh Keputusan Kepala Arsip Nasional Republik Indonesia 130 Tahun 2025 Tentang Perubahan Kepka Nomor 250 Tahun 2024 tentang Instrumen Pengawasan atas Penyelenggaraan Kearsipan

BAB 3. ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Nasional

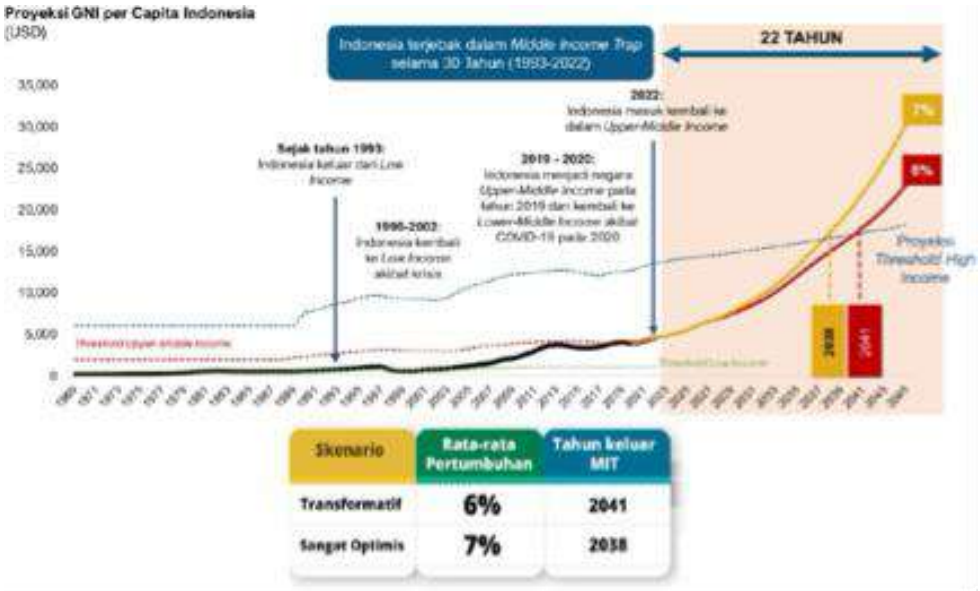
3.1.1 Arah Kebijakan dan Dukungan Sektor Transportasi dalam RPJPN 2025 - 2029

Visi Indonesia Emas 2045 adalah: "Negara Kesatuan Republik Indonesia yang Bersatu, Berdaulat, Maju, dan Berkelanjutan". Adapun pengertian dari masing-masing frasa dalam visi tersebut Transportasi secara strategis mendukung Arah Pembangunan RPJPN 2025-2045 yang berfokus pada Transformasi Ekonomi terutama pada penerapan ekonomi hijau, integrasi ekonomi domestik dan global serta perkotaan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi.

Pembangunan nasional bidang transportasi diwujudkan melalui Transformasi Ekonomi melalui penerapan ekonomi hijau, transformasi digital, integrasi ekonomi domestik dan global. Pembangunan ekonomi Indonesia selama dua puluh tahun ke depan akan menghadapi perubahan besar yang menuntut dilakukannya transformasi ekonomi. Beberapa perubahan besar tersebut adalah perubahan struktur penduduk, kemajuan teknologi, perubahan iklim, pergeseran geopolitik, dan geoekonomi. Di samping itu, transformasi ekonomi juga merupakan kunci untuk mewujudkan Indonesia ke luar dari jebakan negara berpendapatan menengah (Middle Income Trap atau MIT). Perekonomian juga akan lebih diarahkan untuk berorientasi ekspor nilai tambah tinggi. Pelaksanaan transformasi ekonomi akan membuat negara dan masyarakat beradaptasi dengan perubahan

tersebut dan perekonomian menjadi lebih efisien dan produktil sehingga memperkuat sektorsektor ekonomi yang potensial untuk tumbuh dan berkembang. Transformasi ekonomi secara bertahap akan mengubah struktur ekonomi Indonesia dari yang berbasis pada komoditas bernilai tambah rendah, menjadi berbasis pada industri yang bernilai tambah tinggi didukung oleh teknologi dan inovasi sehingga lebih produktif, efisien, dan berdaya saing tinggi. Transformasi ekonomi dilakukan melalui berbagai kebijakan pemerintah dan reformasi struktural, termasuk pengembangan sektor ekonomi, terutama industry manufaktur dan pertanian, penerapan transformasi hijau dan biru, penerapan teknologi informasi, investasi yang besar dalam riset dan inovasi, serta didukung pembangunan infrastruktur. Transformasi ekonomi tidak bisa terjadi dengan cepat dan mudah, sehingga diperlukan kolaborasi dari berbagai pihak tidak hanya pemerintah, tetapi juga sektor swasta, masyarakat, dan lembaga pendukung lainnya untuk menjamin pertumbuhan yang tinggi dan inklusif. Di sisi pemerintah, perlu adanya komitmen dan kebijakan yang tepat untuk mendukung transformasi ekonomi yang inklusif dan berkelanjutan.

Indonesia telah terjebak sebagai negara berpendapatan menengah (MIT) selam 30 tahun, dan harus meningkatkan produktivitas untuk keluar dari MIT. Saat ini produktivitas ekonomi lndonesia yang salah satunya tercermin dari Total Factor Productiuity (TFP) berada pada posisi terendah di antara negara Wers. Melalui peningkatan produktivitas, diharapkan ekonomi dapat tumbuh rata-rata sebesar 6,0- 7,0% per tahun agar Indonesia dapat keluar dari MIT sebelum Tahun 2045 Indonesia memiliki Visi menjadi negara maju pada tahun 2045, termasuk dalam PDB lima besar tertinggi dunia dan penurunan emisi GRK hingga 93,5%. Dibutuhkan pertumbuhan yang inklusif dan berkelanjutan, termasuk sektor transportasi. Agenda transformasi ekonomi Indonesia 2045 diharapkan Indonesia keluar dari middle income trap (MIT) dengan angka PDB perkapita sebesar 155.287 USD. Dukungan transportasi terhadap sasaran visi RPJPN 2025-2045 diwujudkan dengan penurunan intensitas emisi GRK (%) menjadi 93,5% di tahun 2045 dan penurunan biaya logistik (% terhadap PDB) menjadi 8%.



***Gambar 3-1** Trajektori GNI per Kapita Indonesia (USD)*

Berikut disampaikan tahapan transformasi ekonomi dalam RPJPN 2025-2029, terutama tahap 1 2025-2029 dengan tema penguatan transformasi. Fokus pada tahap 1 ini adalah hilirisasi sumber daya alam serta penguatan riset inovasi dan produktivitas tenaga kerja.

***Gambar 3-2** Tahapan Transformasi Ekonomi*

Fokus penyediaan infrastruktur dikembangkan pada efisien dan efektivitas pergerakan orang maupun barang dengan mengadopsi prinsip smart logistics. Program pembangunan infrastruktur ke depannya menganut konsep green and sustainable infrastructure yang mengintegrasikan keseimbangan manfaat dan dampak infrastruktur terhadap ekonomi, sosial, dan lingkungan dengan didukung oleh kapasitas tata kelola yang mumpuni.

Arah kebijakan pembangunan sarana dan prasarana dalam mendukung transformasi sosial diantaranya adalah:

1) Infrastruktur pendukung pengembangan manusia dan Pendidikan dilakukan melalui Penyediaan sarana prasarana dasar (air minum, sanitasi, dan persampahan) yang merata dalam rangka pemenuhan SPM di seluruh pelosok negeri.
2) Pemenuhan Infrastruktur dan Layanan Dasar Perumahan dan Kawasan Permukiman.
3) Pemenuhan konektivitas fisik khususnya simpul transportasi dan penghubung jalan, serta konektivitas digital untuk seluruh kelompok masyarakat;
4) Mewujudkan Pemerataan Pelayanan Tenaga Listrik.
5) Perluasan jangkauan dan kepastian keandalan konektivitas digital.

Arah kebijakan sektor transportasi dalam RPJPN 2025-2045 difokuskan pada efisiensi jaringan pelayaran dan penerbangan sebagai backbone konektivitas yang terintegrasi secara domestik dan terhubung secara global, penguatan integrasi antar moda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi logistik dan mobilitas penumpang dan Mewujudkan smart cities dan angkutan umum massal perkotaan yang berkelanjutan.

Arahan kebijakan pembangunan sektor transportasi difokuskan pada 3 (tiga) tataran transportasi berikut ini:

1) Efisiensi jaringan angkutan pelayaran dan penerbangan sebagai tulang punggung konektivitas yang terpadu secara domestik dan terhubung secara global, melalui:
    a. Pengembangan infrastruktur dan layanan pelabuhan simpul untuk meningkatkan efisiensi layanan pelayaran (termasuk ukuran kapal yang lebih besar dan rute hub and spoke).
    b. Pengembangan kawasan ekonomi pada backup area dan hinterland pelabuhan, serta konektivitas hinterland untuk meningkatkan produktivitas ekonomi wilayah;
    c. Pengembangan pelabuhan simpul transhipment serta simpul logistik di Kawasan Timur Indonesia untuk meningkatkan muatan balik.

d. Penataan kelembagaan dan regulasi pengelolaan pelabuhan dan logistik diantaranya menyelaraskan pendapatan dari jasa labuh dengan pengelolaan pengerukan alur dan kolam.
e. Kebijakan tarif yang tepat untuk meningkatkan daya saing pelabuhan pada skala regional dan domestik.
f. Efisiensi layanan jasa pelabuhan melalui pengembangan sistem informasi dan pengelolaan tenaga kerja bongkar muat (TKBM).
g. Mendorong pemanfaatan teknologi sarana secara terpadu dan lebih efisien, termasuk pemanfaatan kapal LoLo (Lift On-Lift Off) untuk angkutan barang jarak jauh, serta mengoptimalkan peran kapal RoRo (Roll On-Roll Off) untuk angkutan barang dan penumpang jarak dekat dan menengah.
h. Pengembangan kelembagaan untuk pengadaan dan pengelolaan aset kapal laut dan kapal penyeberangan untuk menjamin keberlanjutan layanan dari aspek teknis dan keselamatan pelayaran.
i. Pengembangan infrastruktur dan fasilitas pada bandara simpul utama, termasuk pengembangan kapasitas runway dan terminal selaras dengan pertumbuhan permintaan.
j. Pengembangan kawasan ekonomi, termasuk aerocity pada hinterland bandara untuk meningkatkan produktivitas ekonomi wilayah melalui keterpaduan infrastruktur bandara dan kawasan ekonomi.
k. Pengembangan infrastruktur dan layanan udara untuk mendukung aksesibilitas di Kawasan Timur Indonesia dan 3TP, termasuk melalui pengembangan airstrip, layanan angkutan udara keperintisan untuk penumpang dan barang.
l. Pengembangan teknologi seaplane untuk mendukung aksesibilitas pada provinsi perairan, sebagai bagian dari konektivitas multimoda dan antarmoda yang terpadu.

2) Penguatan integrasi antar moda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi logistik dan mobilitas penumpang, melalui:
a. Sinergi perencanaan transportasi pengembangan kawasan strategis.
b. Pembentukan lembaga integrator untuk koordinasi layanan transportasi multimoda dan distribusi logistik.

c. Mendorong standardisasi infrastruktur dan fasilitas di seluruh pelabuhan dan bandara yang menjadi simpul utama.
d. Mengembangkan infrastruktur dan jaringan jalan pada koridor utama dan koridor penghubung serta mendukung akses ke kawasan ekonomi dan simpul transportasi; dan
e. Mengembangkan konektivitas kereta api pada koridor logisitik untuk angkutan barang dan penumpang melalui peningkatan kualitas pelayanan, keamanan, dan keselamatan perkeretaapian; serta meningkatkan aksesibilitas penumpang terhadap layanan kereta api melalui mekanisme pelayanan publik wajib (PSO);
f. Mengembangkan skema pembiayaan untuk jalan daerah termasuk dana preservasi jalan dan pengadaan sarana angkutan.
g. Mengembangkan kebijakan tarif dan pengembangan skema pembiayaan yang berkelanjutan untuk pengadaan sarana angkutan.
h. Menyinergikan pembangunan jaringan transportasi (darat, laut, dan udara) dan pengembangan kawasan strategis dilakukan secara terintegrasi dalam suatu konsep perencanaan serta pengelolaan yang terpadu. Adanya kelembagaan yang dapat menjadi integrator dari arus barang untuk mengkoordinir layanan transportasi multimoda dan distribusi logistik.
i. Pengembangan konsep tata ruang untuk pembangunan jembatan gerak yang menghubungkan jaringan transportasi darat (kereta api dan jalan) dengan transportasi laut dan udara dalam rangka meningkatkan efisiensi logistik dan menyatukan jaringan transportasi darat nasional yang menyatu dan tidak terpisahkan.

3) Mewujudkan smart cities dan angkutan massal yang berkelanjutan, melalui:
a. Mendorong penyusunan rencana mobilitas perkotaan di wilayah metropolitan, kota besar dan kota sedang yang terstandarserta mengimplementasikan pendekatan Transport Demand Management, termasuk perencanaan aspek penataan angkutan logistik perkotaan.
b. Pengembangan skema integrasi pendanaan dan kelembagaan pengelolaan dan pengoperasian angkutan umum massal di wilayah metropolitan.

c. Pengembangan skema integrasi pendanaan dan kelembagaan pengelolaan dan pengoperasian angkutan umum massal di wilayah metropolitan.
d. Mendorong e-mobility serta pengembangan ekosistem kendaraan berbasis EBT.

3.1.2 Arah Kebijakan Pembangunan Transportasi dalam RPJMN 2025 - 2029

Dokumen RPJPN Tahun 2025-2045 merupakan pedoman bagi perencanaan pembangunan jangkan menengah untuk mewujudkan Indonesia Emas 2045. Tahapan periodisasi pembangunan jangka menengah dimanifestasikan terbagi ke dalam 4 (empat) tema besar, yaitu: (1) Tahap 1: 2025-2029 Perkuatan Fondasi Transformasi, (2) Tahap 2: 2030-2034 Akselerasi Transformasi, (3) Tahap 3: 2035-2039 Ekspansi Global dan (4) Tahap 4 2040-2045 Perwujudan Indonesia Emas.
Tema pembangunan jangka menengah tahap pertama RPJPN 2025-2045 adalah Penguatan Fondasi Transformasi dengan fokus agenda pembangunan tahun 2025-2029 yang meliputi:

1) Transformasi sosial: penuntasan pemenuhan pelayanan dasar kesehatan pendidikan, dan perlindungan sosial, serta peningkatan kualitas SDM untuk membentuk manusia produktif.
2) Transformasi ekonomi: hilirisasi sumber daya alam serta penguatan riset inovasi dan produktivitas tenaga kerja.
3) Transformasi tata kelola: kelembagaan tepat fungsi dan kolaboratif, peningkatan kualitas ASN, regulasi yang efektif, digitalisasi pelayanan publik, peningkatan integritas partai politik, dan pemberdayaan masyarakat sipil.
4) Supremasi Hukum, Stabilitas, dan Kepemimpinan Indonesia: memperkuat supremasi hukum dan stabilitas, serta membangun kekuatan pertahanan berdaya gentar kawasan dan ketangguhan diplomasi.
5) Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi: memperkuat ketahanan sosial budaya dan ekologi sebagai landasan dan modal dasar pembangunan.

Dua puluh upaya transformatif super prioritas (Game Changer) merupakan arah besar dan penggerak utama transformasi yang dapat menghadapi dinamika isu pembangunan serta gerbang utama dalam mencapai cita-cita bangsa dalam 20

tahun mendatang. Game Changer berimplikasi secara signifikan terhadap pencapaian sasaran visi dan perlu dituntaskan segera dalam setiap tahapan pembangunan.

***Table 3-1** Upaya Transformatif Super Prioritas 2025 – 2029*

Transformasi	Upaya Transformatif
Transformasi Sosial	1) Pecepatan wajib belajar 13 tahun (1 tahun pra-sekolah dan 12 tahun pendidikan dasar dan pendidikan menengah) 2) Peningkatan partisipasi pendidikan tinggi dan lullusan STEAM berkualitas termasuk pemanfaatan dana abadi pendidikan 3) Restrukturisasi kewenangan pengelolaan pendidikan dan kesehatan seperti guru, tenaga medis dan tenaga kesehatan 4) Investasi pelayanan kesehatan primer, penuntasan stunting dan eliminasi penyakit menular dan penyakit tropis terabaikan (terutama: tuberkolosis dan kusta) 5) Penuntasan kemiskinan dengan satu sistem regsoses dan perlindungan sosial adaptif terintegrasi
Transformasi Ekonomi	6) Peningkatan anggaran IPTEKIN nasional menuju komersialisasi oleh industri 7) Industrialisasi: hilirisasi industri berbasis sumber daya alam unggulan, industri padat karya terampil, padat teknologi dan inovasi, serta berorientasi ekspor 8) Percepatan transisi energi berkeadilan mennuju pemanfaatan energi baru dan terbarukan secara berkelanjutan didukung jaringan listrik terintegrasi serta transportasi hijau 9) *Superplatform* untuk percepatan transformasi digital dan produksi talenta digital 10) Integrasi infrastruktur konektivitas dengan kawasan pertumbuhan ekonomi 11) Pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN)
Transformasi Tata Kelola	12) Pembentukan lembaga tunggal pengelola regulasi, manajemen ASN (terutama *single salary* dan sistem pensiun), serta pemberantasan korupsi 13) Penguatan integritas partai politik
Supremasi Hukum, Stabilitas, dan Kepemimpinan Indonesia	14) Transformasi sistem penuntutan menuju *single prosecution system* dan transformasi lembaga kejaksaan sebagai *Advocaat General* 15) Transformasi industri pertahanan menuju kemandirian melalui skema inovatif untuk adopsi teknologi dan penguatan *value chain* industri nasional 16) Transformasi perencanaan dan fiskal: perencanaan dan

Transformasi	Upaya Transformatif
	pengendalian pebangunan berbasisi risiko, penerapan aturan fiskal adaptif, reformasi APBN serta transformasi kelembagaan perencanaan dan fiskal 17) Reformasi subsidi terutama energi terbarukan dan pupuk tepat sasaran
Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi	18) Penguatan karakteri dan jati diri bangsa 19) Reformasi pengelolaan sampah terintegrasi dari hulu ke hilir 20) Ketahanan energi dan air serta kemandirian pangan dengan pendekatan terpadu FEW Nexus (*food, energi, water*)

3.2 Arahan Kebijakan dan Strategis Kementerian Perhubungan

Pemetaan isu strategis dan lingkungan strategis untuk menghasilkan arah kebijakan pembangunan transportasi nasional untuk perioda 2025-2029. Secara umum, lingkungan strategis dipilah menjadi 3 bagian sesuai dengan aspek pembangunan yang berkelanjutan yakni dari aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan. Sedangkan isu strategis secara umum dipisahkan berdasarkan transportasi perkotaan, transportasi dalam pulau, transportasi antar pulau dalam negeri, transportasi internasional. Arah kebijakan tersebut untuk selanjutnya akan didetailkan ke dalam sejumlah aktivitas/inisiatif strategis berupa indikasi kegiatan priroritas yang akan dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan selama perioda 2025-2029.

***Table 3-2** Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Program Kementerian Perhubungan*

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SS1 Meningkatnya konektivitas dan aksesibilitas transportasi nasional	AK.1 Peningkatan konektivitas internasional untuk mendukung daya saing ekonomi dan kedaulatan nasional	- Meningkatkan standar teknis dan pelayanan *Pelabuhan Hub Internasional* (PHI) Kuala Tanjung, Tanjung Priok dan Bitung sesuai perkembangan kebutuhan pelayaran internasional - Mengembangkan konektivitas terhadap jaringan utama internasional (*international core route*) - Menguatkan konektivitas terhadap jaringan penerbangan internasional pada bandara internasional - Mendorong pelaku nasional menjadi pemain global melalui aliansi strategis pada jaringan pelabuhan, pelayaran, bandara, dan penerbangan global
	AK.2 Peningkatan efektivitas konektivitas backbone antar pulau dan sistem pendukungnya untuk mewujudkan pemerataan pembangunan	- Mengharominisasikan standar teknis dan integrasi pelayanan pada jaringan pelabuhan utama (*Integrated Port Network*) - Mengembangkan Simpul Distribusi Utama Baru Nasional (Superhub IKN, Pelabuhan/Bandara Hub) - Menata kembali jaringan pelayaran nasional sesuai konsep pendulum nusantara yang berpola *loop* - Mengintegrasikan sistem jaringan perintis angkutan laut, darat, dan udara untuk menjamin pemerataan konektivitas ke seluruh wilayah NKRI - Optimalisasi sistem *direct-line* (tol laut dan pendukungnya: jembatan udara, *long distance ferry*, subsidi angkutan barang) untuk menurunkan biaya logistik barang pokok dan penting ke DTPK
	AK.3 Peningkatan efisiensi sistem distribusi dalam pulau untuk mengurangi biaya transportasi dan logistik	- Memgembangkan jaringan logistik pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Papua) yang menghubungkan secara efektif antar pusat kegiatan, pusat produksi, dan simpul transportasi - Revitalisasi sistem pengusahaan angkutan umum penumpang dan barang moda jalan - Menuntaskan pengintegrasian jaringan jalur kereta api Trans Sumatera - Mengembangkan akses jalur kereta api dan/atau akses jalan Kelas I dari Kawasan Industri, Kawasan Tambang, dan Kawasan Pertanian berskala Besar - Optimalisasi pemanfaatan kereta api Pulau Jawa untuk logistik barang khusus (semen, batu dan pasir, batu bara, besi baja, dll) yang berpotensi menyebabkan ODOL di jalan (termasuk pengembangan stasiun barang dan dry port moda kereta api)
	AK.4 Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi	- Mengembangkan sistem angkutan massal pada seluruh PKN sesuai klasifikasi ukuran kotanya - Menguatkan sistem integrasi pendukung angkutan massal (fasilitas integrasi, sistem feeder, sistem pembayaran terintegrasi, jalur - Reorientasi tata ruang perkotaan (TOD, mix-use, urban renewal) - Menerapkan *Intelligent Transport System* untuk pengaturan lalu lintas dan angkutan perkotaan
	AK.5 Peningkatan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi	- Memanfaatkan teknologi untuk penyediaan konektivitas ke seluruh NKRI (sea plane, drone, dll) - Optimalisasi pengelolaan sistem PSO angkutan umum perkotaan yang lebih tepat sasaran - Mendukung pengembangan sistem angkutan umum kawasan perdesaan - Memfasilitasi pengembangan layanan angkutan khusus (bus sekolah, kapal rumah sakit, pesawat siaga, kapal ternak, kapal pelra, kapal rede, dlsb)
SS2 Meningkatnya kinerja pelayanan	AK.6 Peningkatan kualitas pelayanan angkutan publik	- Meningkatkan standar regularitas/reliabilitas dan kualitas pelayanan angkutan kelas ekonomi/perintis bersubsidi untuk golongan ekonomi/wilayah tertentu - Memberikan dukungan pengoperasian angkutan massal perkotaan kepada Daerah (program BTS)

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
transportasi	sebagai bagian dari pelayanan dasar	
	AK.7 Peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan pada sistem utama melalui digitalisasi untuk mendukung daya saing	• Pemenuhan standar pelayanan pada pelabuhan hub internasional dan bandara internasional • Optimalisasi pemanfaatan teknologi untuk peningkatan kualitas dan integrasi pelayanan pada sistem angkutan penumpang • Optimalisasi integrasi pelayanan transportasi unimodal dan multimoda barang (termasuk: INSW, NLE, Airport Cargo-Village, Market Place *Trucking*, dlsb)
SS3 Meningkatnya Keselamatan transportasi	AK.8 Pemenuhan (*compliancy*) standar teknis sarana dan prasarana transportasi	• Meningkatkan kinerja pelaksanaan pengujian dan perizinan sarana dan prasarana • Meningkatkan kinerja monitoring dan audit keselamatan sarana dan prasarana • Meningkatkan efektivitas pelaksanaan SOP tanggap darurat gangguan sarana dan prasarana • Meningkatkan teknologi dan sistem informasi dalam pendataan dan ketanggapan penanganan ganguan keselamatan
	AK.9 Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan keselamatan transportasi	• Meningkatkan *safety awareness* dan peran masyarakat dlm peningkatan keselamatan transportasi • Meningkatkan kepatuhan Operator Transportasi untuk melakukan seft-assessment keselamatan • Optimalisasi koordinasi antar K/L terkait dan Pemda dalam peningkatan keselamatan • Meningkatkan efektivitas penegakan aturan keselamatan transportasi
SS4 Menurunnya dampak lingkungan Sektor transportasi	AK.10 Percepatan transformasi energi di sector	• Mendukung percepatan peralihan kepada kendaraan listrik dan moda *non-motorized* • Mendukung transformasi energi di sektor pelayaran dan penerbangan • Perluasan penerapan elektrifikasi perkeretaapian
	AK.11 Peningkatan penerapan konsep transportasi ramah lingkungan	• Modernisasi/refurbishments teknologi sarana prasarana (dalam rangka efisiensi, transformasi energi, mengurangi emisi, dan adaptif terhadap perubahan iklim) • Mendorong penerapan kensep eco/greenbuilding/system pada simpul transportasi
SS5 Meningkatnya kualitas kebijakan di Bidang transportasi	AK.12 Peningkatan kualitas perencanaan kebijakan transportasi	• Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam pelaksanaan *agenda setting* (identifikasi permasalahan dan kebutuhan rumusan)kebijakan Transportasi • Meningkatkan kualitas formulasi kebijakan yang bersifat evidence based dan inovatif yang berorientasi keluar/*stakeholders* dan ke depan (*outward looking* dan *forward looking*)
	AK.13 Peningkatan ffektivitas implementasi kebijakan transportasi	• Mengoptimalkan pengorganisasian, komunikasi, monitoring dan evaluasi dalam implementasi kebijakan bidang transportasi • Melaksanakan evaluasi atas efisiensi, efektivitas, dampak dan kemanfaatan, penerimaan stakeholders, serta responsivitas dari implementasi kebijakan bidang transportasi

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SS6 Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten	AK.14 Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang *link and match* Dengan kebutuhan industri dan pengembangan sarana prasarana transportasi	• Penyusunan *Training Needs Analysis* (TNA) dan *Grand Design* SDM Transportasi • Meningkatkan jenis Pendidikan dan Pelatihan Kerjasama Vokasi bidang transportasi sesuai dengan kebutuhan Industri, swasta, BUMN dan Luar Negeri • Penguatan SDM Transportasi berbasis wilayah dan kemasyarakatan (termasuk di dalamnya pola pembibitan, diklat pemberdayaan masyarakat (DPM), • fasilitasi diklat operator di daerah, akses diklat ke daerah 3TP/DTPK, afirmasi bagi daerah tertentu/beasiswa)
	AK.15 Peningkatan kualitas Pelaksanaan pendidikan dan pelatihan di lingkungan Kementerian Perhubungan	• Peningkatan standar pelaksanaan diklat, melalui penerapan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI), pengembangan Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP), serta Pembentukan Lembaga Akreditasi Mandiri (LAM) • Peningkatan kualitas dan relevansi kurikulum diklat, penyediaan tenaga pendidik yang berkompeten, serta penyediaan fasilitas yang mendukung, peningkatan • kerjasama dan penelitian) • Peningkatan efektivitas pelaksanaan diklat pembentukan karakter SDM Transportasi dan *Leadership Training Program*
SS7 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik	AK.16 Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelengaraan transportasi	• Meningkatkan peran regulasi sebagai pendorong transformasi struktural penyelenggaraan sector transportasi yang modern, berdaya saing, dan berkelanjutan • Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam penyelengaraan transportasi nasional
	AK.17 Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan	• Peningkatan kualitas pengelolaan sumber daya dan akuntabilitas kinerja pemerintahan di Lingkungan Kementerian Perhubungan • Transformasi kinerja kelembagaan Kementerian Perhubungan menuju good governance yang didorong oleh pemanfataan teknologi

3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025 – 2029

Pada **Tabel 3.3** menyampaikan rekomendasi arah kebijakan dan strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 untuk setiap Sasaran Program (SP) berdasarkan hasil analisis yang memetakan perkembangan lingkungan strategis dan isu strategis menjadi elemen kelemahan, kekuatan, peluang, dan tantang yang perlu diantisipasi oleh jajaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian melalui pelaksanaan sejumlah inisiatif strategis (strategi dan kebijakan).

Arah kebijakan dan strategi yang disiapkan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam rangka mendukung agenda pembangunan nasional dan mendukung pencapaian tujuan Kementerian Perhubungan serta mendorong terwujudnya tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Arah kebijakan Direktorat Jenderal Perkeretaapian adalah sebagai berikut:

1) Tujuan 1 (T.1) Terwujudnya perkeretaapian yang terhubung, terintegrasi serta memenuhi kebutuhan pelayanan dan keselamatan yang berkelanjutan dengan arah kebijakan, yakni:
   a. Arah kebijakan dalam rangka mencapai sasaran meningkatnya konektivitas transportasi perkeretaapian melalui pembangunan jaringan kereta api antar kota, perkotaan, logistik dan reaktivitas jalur kereta api mati.
   b. Arah kebijakan dalam rangka mencapai sasaran meningkatnya kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian melalui peningkatan kapasitas lintas jalur kereta api eksisting, peningkatan penerapan teknologi perkeretaapian dalam pelayanan kereta api, peningkatan sistem monitoring, evaluasi dan pelaporan kinerja pelayanan perkeretaapian, peningkatan subsidi pelayanan kereta api, peningkatan akses layanan kereta api yang inklusif bagi berkebutuhan khusus dan responsif gender dan peningkatan fasilitas keterpaduan/integrasi di stasiun kereta api.
   c. Arah kebijakan dalam rangka mencapai sasaran meningkatnya keselamatan transportasi perkeretaapian melalui peningkatan pengawasan dan evaluasi kinerja keselamatan kereta api, peningkatan pengawasan kelaikan sarana dan prasarana perkeretaapian, peningkatan pemenuhan fasilitas pengujian dan perawatan perkeretaapian,

peningkatan pemeliharaan peralatan dan pengujian prasarana dan sarana perkeretaapian, peningkatan sertifikasi kelaikan sarana dan prasarana perkeretaapian, peningkatan sertifikat kompetensi SDM perkeretaapian, pemenuhan aspek keselamatan perlintasan sebidang dan peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang.

2) Tujuan 2 (T.2) Terwujudnya bisnis proses dalam penyelenggaraan bidang transportasi perkeretaapian yang berkualitas dengan arah kebijakan dalam rangka mencapai sasaran meningkatnya kualitas manajemen serta pengaturan penyelenggaraan transportasi perkeretaapian melalui peningkatan manajemen penyelenggaraan transportasi perkeretaapian, peningkatan pengelolaan sistem informasi dan teknologi transportasi perkeretaapian, peningkatan pengelolaan komunikasi dan informasi publik transportasi perkeretaapian, peningkatan legislasi dan litigasi transportasi perkeretaapian.
3) Tujuan 3 (T.3) Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang berkualitas dengan arah kebijakan dalam rangka mencapai sasaran meningkatnya kualitas pengelolaan sumber daya Direktorat Jenderal Perkeretaapian melalui peningkatan pengelolaan organisasi dan SDM transportasi perkeretaapian dan peningkatan pengelolaan perencanaan, keuangan, BMN dan umum transportasi perkeretaapian.

Table 3-3 *Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Bidang Transportasi Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029*

Sasaran Strategis (SS)	Arah Kebijakan (AK)	Strategi Implementasi
Sasaran Strategis 1 (SS1) Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional	Arah Kebijakan 2 (AK2) Peningkatan efektivitas konektivitas *backbone* antar pulau untuk mewujudkan pemerataan pembangunan	• Mengintegrasikan sistem jaringan perintis angkutan laut, darat, dan udara untuk menjamin pemerataan konektivitas ke seluruh wilayah NKRI. • Penyusunan Perpres tentang Pengembangan dan Pengelolaan Kawasan Pelabuhan sebagai Simpul Logistik.
	Arah Kebijakan 3 (AK3) Peningkatan efisiensi sistem distribusi *hinterland* dalam pulau untuk mengurangi biaya logistik	• Memgembangkan jaringan logistik pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Papua) yang menghubungkan secara efektif antar pusat kegiatan, pusat produksi, dan simpul transportasi • Menuntaskan pengintegrasian jaringan jalur kereta api Trans Sumatera. • Mengembangkan akses jalur kereta api dan/atau akses jalan Kelas I dari Kawasan Industri, Kawasan Tambang, dan Kawasan Pertanian berskala Besar • Optimalisasi pemanfaatan kereta api Pulau Jawa untuk logistik barang khusus (semen, batu dan pasir, batu bara, besi baja, dll) yang berpotensi menyebabkan ODOL di jalan (termasuk pengembangan stasiun barang dan *dry port* moda kereta api) • Pengembangan kawasan sekitar Pelabuhan Utama sebagai Simpul Logistik. • Dukungan konektivitas transportasi kereta api menuju IKN dari kawasan sekitar
	Arah Kebijakan 4 (AK4) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi	• Mengembangkan sistem angkutan massal berbasis rel pada seluruh PKN sesuai klasifikasi ukuran kotanya.

		• Menguatkan sistem integrasi pendukung angkutan massal berbasis rel (fasilitas integrasi,sistem *feeder*, sistem pembayaran berintegrasi,jalur). • Dukungan pengembangan *Intelligent Transport System* pada KIPP IKN terutama pada transportasi perkeretaapian. • Dukungan pengembangan jaringan angkutan massal berbasis kereta api di KIPP IKN.
	Arah Kebijakan 5 (AK5) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi	• Meningkatkan pemberian subsidi pelayanan transportasi perkeretaapian yang lebih tepat sasaran. • Meningkatkan kualitas dan efektifitas pelayanan angkutan kereta api.
	Arah Kebijakan 6 (AK6) Peningkatan integrasi prasarana, jaringan, dan pelayanan transportasi	• Pengembangan fasilitas integrasi antarmoda disimpul perkeretaapian. • Dukungan sektor perkeretaapian daam *National Logistic Ecosystem (NLE)*
Sasaran Strategis 2 (SS2) Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi	Arah Kebijakan 7 (AK7) Peningkatan kualitas pelayanan angkutan publik sebagai bagian dari pelayanan dasar	• Meningkatkan standar regularitas/reliabilitas dankualitas pelayanan angkutan kelasekonomi/perintis bersubsidi untuk golongan ekonomi/wilayah tertentu pada transportasi perkeretaapian. • Optimalisasi pengelolaan sistem PSO angkutan umum perkotaan kereta api commuter yang lebih tepat sasaran. • Melakukan survei kepuasan masyarakat sebagaipengguna (customers satisfaction index) terhadap pelayanan transportasi perkeretaapian untuk mengetahui sebesar baik dan puas masyarakat terhadap layanan transportasi perkeretaapian yang sudah disediakan oleh pemerintah
	Arah Kebijakan 8 (AK8) Peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan melalui digitalisasi	• Optimalisasi pemanfaatan teknologi untuk peningkatan kualitas dan integrasi pelayanan pada sistem angkutan penumpang kereta api.

		• Optimalisasi integrasi pelayanan transportasi unimodal dan multimoda barang
	Arah Kebijakan 9 (AK9) Peningkatan aksesibilitas publik terhadap pelayanan jasa transportasi yang inklusif dan berkeadilan	• Dukungan pembangunan fasilitas kesetaraan gender di simpul transportasi perkeretaapian, berupa ruang Ibu Menyusui, bangunan toilet wanita, tempat parkir khusus wanita, Ruang *Playground* (ruang bermain anak). • Penerapan GEDSI di bidang transportasi perkeretaapian. • Meningkatkan efektivitas dan integrasi jaringan transportasi perkeretaapian dalam mewujudkan aksesibilitas yang inklusif dan konektivitas yang handal dan berdaya saing. • Penerapan SPM perkeretaapian untuk penumpang ramah perempuan, anak dan berkebutuhan khusus. • Perluasan jaringan pelayanan transportasi perkeretaapian yang terintegrasi yang memenuhi standar fasilitas pelayanan bagi penyandang disabilitas. • Pembentukan satuan tugas pelayanan penyandang disabilitas pada setiap simpul transportasi perkeretaapian.
	Arah Kebijakan 10 (AK10) Percepatan transisi energi serta penerapan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim	• Meningkatkan dan menambah porsi energi baru dan terbarukan dalam bauran listrik PLN melalui pemanfaatan bahan bakar alternatif pada sarana perkeretaapian. • Meningkatkan akselerasi rencana dekarbonisasi untuk mencapai target *net zero emission* melalui pemanfaatan tenaga surya dan/atau elektrifikasi operasional sarana prasarana transportasi perkeretaapian. • Melakukan pemanfaatan bio diesel untuk angkutan kereta api
Sasaran Strategis 3 (SS3) Meningkatnya keselamatan transportasi	Arah Kebijakan 11 (AK11) Pemenuhan (*compliancy*) standar teknis sarana dan prasarana transportasi	• Meningkatkan kinerja pelaksanaan pengujian dan perizinan sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian. • Meningkatkan kinerja monitoring dan audit keselamatan sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian.

		• Meningkatkan efektivitas pelaksanaan SOP tanggap darurat gangguan sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian. • Meningkatkan teknologi dan sistem informasi dalam pendataan dan ketanggapan penanganan ganguan keselamatan transportasi perkeretaapian. • Membangun infrastruktur transportasi perkeretaapian yang berorientasi pada kesiapan dan ketahanan untuk menghadapi situasi bencana
	Arah Kebijakan 12 (AK12) Peningkatan efektivitas koordinasi, pengawasan, dan pengendalian di lapangan	• Meningkatkan pengawasan dan pengendalian melalui optimalisasi simpul transportasi perkeretaapian sebagai fungsi pengawasan keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian. • Meningkatkan pelaksanaan dan implementasi prosedur pengawasan dan pengendalian keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian. • Melakukan simplifikasi aplikasi untuk memudahkan melakukan pengawasan terhadap kegiatan pengawasan dan pengendalian keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian
	Arah Kebijakan 13 (AK13) Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan keselamatan transportasi	• Meningkatkan *safety awareness* dan peran masyarakat dlm peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian. • Meningkatkan kepatuhan Operator Transportasi perkeretaapian untuk melakukan *seft-assessment* keselamatan. • Optimalisasi koordinasi antar K/L terkait dan Pemda dalam peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian. • Meningkatkan efektivitas penegakan aturan keselamatan transportasi perkeretaapian.
Sasaran Strategis 6 (SSp6) Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang	Arah Kebijakan 20 (AK20) Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelengaraan transportasi	• Meningkatkan peran regulasi sebagai pendorong transformasi struktural penyelenggaraan sektor transportasi perkeretaapian yang modern, berdaya saing, dan berkelanjutan.

baik di Kementerian Perhubungan		• Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam penyelengaraan transportasi perkeretaapian nasional. • Meningkatkan sinergi antarlembaga birokrasi dan antar daerah
	Arah Kebijakan 21 (AK21) Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan	• Peningkatan kualitas pengelolaan sumber daya dan akuntabilitas kinerja pemerintahan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian. • Transformasi kelembagaan Direktorat Jenderal Perkeretaapian menuju *Good Governance* yang didorong oleh pemanfataan teknologi. • Penyederhanaan dan pengintegrasian sistem informasi di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian. • Pelaksanaan transformasi digital untuk mendorong penerapan SPBE *dan smart government* di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian. • Peningkatan penerapan perizinan berusaha berbasis resiko (PPBR) dibidang transportasi perkeretaapian. • Peningkatan pencatatan dan optimalisasi pemanfaatan asset Direktorat Jenderal Perkeretaapian. • Peningkatan integritas, profesionalisme dan budaya kerja serta penerapan sistem merit dalam pengelolaan ASN Direktorat Jenderal Perkeretaapian. • Peningkatan kualitas manejemen kinerja dan manajemen resiko di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian, termasuk pembentukan SDU (*Special Delivery Unit*) untuk memastikan tercapainya target kinerja dan kemanfaatan hasil pembangunan bidang transportasi perkeretaapian

3.4 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025 - 2029

Arah kebijakan dan strategi yang disiapkan Direktorat Sarana Perkeretaapian dalam rangka mendukung agenda pembangunan nasional dan mendukung pencapaian tujuan Kementerian Perhubungan dan Direktorat Jenderal Perkeretaapian serta mendorong terwujudnya tujuan Direktorat Sarana Perkeretaapian. Arah kebijakan Direktorat Sarana Perkeretaapian adalah sebagai berikut:

Sasaran Kegiatan 1 (SK.1) Meningkatnya rekomendasi kebijakan bidang saran/fasilitas sarana yang mendukung konektivitas perkeretaapian:

AK.1 Peningkatan Efektivitas Perumusan Kebijakan Sarana Perkeretaapian.

AK.2 Penguatan Kolaborasi dengan Pemangku Kepentingan (Regulator: Kemenhub, BRIN, Kemenperin, Kemendagri, Pemprov, Pemkot, Pemkab: Operator sarana; KAI, KCI, KCIC, MRT, LRT Palembang, LRT Jabodebek, LRT Jakpro,; Produsen saran: INKA)

AK3. Penyusunan NSPK Regulasi terkait sarana perkeretaapian yang adaptif dengan perkembangan teknologi

Sasaran Kegiatan 2 (SK.2) Meningkatnya kapasitas sarana perkeretaapian yang mendukung layanan perkeretaapian:

AK.4 Peningkatan Ketersediaan dan Kapasitas Sarana Perkeretaapian

AK.5 Penguatan Fungsi Sarana untuk Mendukung Konektivitas

AK.6 Peningkatan Keberlanjutan Sarana Perkeretaapian

AK.7 Penguatan Pelayanan Logistik dalam Mendukung Konektivitas Nasional

Sasaran Kegiatan 3 (SK.3) Meningkatnya kinerja pelayanan publik Direktorat Saran Perkeretaapiana:

AK.8 Peningkatan Standar Pelayanan Publik

AK.9 Penguatan Sistem Digitalisasi Layanan

Sasaran Kegiatan 4 (SK.4) Meningkatnya pengawasan dan kelaikan perkeretaapian:

AK.10 Penguatan Sistem Pengawasan Sarana Perkeretaapian

AK.11 Peningkatan Pengujian Kelaikan Sarana Perkeretaapian

AK.12 Pengembangan Sistem Monitoring Berbasis Teknologi

Sasaran Kegiatan 5 (SK.5) Meningkatnya tata kelola pemerintahan Dit. Sarana Perkeretaapian:

AK 13. Peningkatan pengelooan perencanaan, evaluasi dan monitoring progam kerja Direktorat sarana Perkeretaapian

AK 14. Peningkatan pengelolaan BMN di lingkungan Direktorat sarana Perkeretaapian

AK 15. Peningkatan pemenuhan kebutuhan jumlah dan kompetensi (teknis dan administratif) SDM DSP sesuai standar kompetensi/ keahlian khusus organisasi

AK 16. Peningkatan pengelolaan layanan publik di Lingkungan Direktorat sarana Perkeretaapian

***Table 3-4** Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025-2029*

Sasaran Kegiatan	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SK.1 Meningkatnya konektivitas sarana perkeretaapian	AK1. Peningkatan Efektivitas Perumusan Kebijakan Sarana Perkeretaapian.	• Pelaksanaan studi dan analisis kondisi sarana perkeretaapian yang mencakup usia operasional, kapasitas, efisiensi, dan tingkat utilisasi sarana. • Peningkatan sistem digitalisasi data sarana perkeretaapian untuk mendukung proses pengambilan kebijakan. • Peningkatan publikasi rekomendasi kebijakan yang dihasilkan dengan melibatkan portal publik dan laporan reguler kepada stakeholders utama.
	AK2. Penguatan Kolaborasi dengan Pemangku Kepentingan (Regulator: Kemenhub, BRIN, Kemenperin, Kemendagri, Pemprov, Pemkot, Pemkab: Operator sarana; KAI, KCI, KCIC, MRT, LRT Palembang, LRT Jabodebek, LRT Jakpro,; Produsen saran: INKA)	• Optimalisasi kolaborasi dengan pemangku kepentingan (Regulator: Kemenhub, BRIN, Kemenperin, Kemendagri, Pemprov, Pemkot, Pemkab: Operator sarana; KAI, KCI, KCIC, MRT, LRT Palembang, LRT Jabodebek, LRT Jakpro,; Produsen saran: INKA)
SK.2 Meningkatnya kinerja pelayanan publik direktorat sarana	AK3. Peningkatan Standar Pelayanan Publik	• Penyusunan SOP pelayanan publik Direktorat Sarana • Sosialisasi SOP pelayanan publik Direktorat Sarana
	AK4. Penguatan Sistem Digitalisasi Layanan	• Peningkatan platform digital berbasis interoperabilitas untuk mempermudah pengajuan, pengelolaan, dan tindak lanjut layanan sarana perkeretaapian • Peningkatan integrasi layanan publik Direktorat Sarana ke dalam aplikasi atau portal terpadu milik Kementerian Perhubungan
SK.3 Meningkatnya Kehandalan Sarana Perkeretaapian Mendukung	AK5. Peningkatan Ketersediaan dan Kapasitas Sarana Perkeretaapian	• Peningkatan Sarana Perkeretaapian seperti lokomotif modern dan kereta penumpang yang sesuai dengan pertumbuhan demand transportasi. • Peremajaan dan merekondisi sarana tua dengan mengadopsi standar teknologi terbaru.

Sasaran Kegiatan	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
Keselamatan Transportasi Perkeretaapian	AK6. Penguatan Fungsi Sarana untuk Mendukung Konektivitas	• Peningkatan integrasi antar-moda transportasi di stasiun kereta. • Optimalisasi kerja sama dengan BUMN, BUMD, dan perusahaan swasta untuk mendukung pengadaan dan pengelolaan sarana perkeretaapian.
	AK7. Peningkatan Keberlanjutan Sarana Perkeretaapian	• Pelaksanaan mekanisme monitoring berkala terhadap kinerja sarana perkeretaapian dengan menggunakan indikator seperti tingkat keterisian (load factor), waktu operasional, frekuensi perjalanan.
	AK8. Penguatan Pelayanan Logistik dalam Mendukung Konektivitas Nasional	• Optimalisasi peluang investasi bagi sektor swasta untuk mendukung pengembangan sarana perkeretaapian yang strategis. • Peningkatan sarana perkeretaapian untuk daerah-daerah yang membutuhkan akses transportasi kereta api, terutama di wilayah hinterland, kawasan industri, dan pelabuhan barang.
	AK9. Penyusunan NSPK Regulasi terkait sarana perkeretaapian yang adaptif dengan perkembangan teknologi	• Penyusunan NSPK
	AK.10 Penguatan Sistem Pengawasan Sarana Perkeretaapian	• Penyusunan standar kelaikan sarana perkeretaapian yang sesuai dengan perkembangan teknologi
	AK.11 Peningkatan Pengujian Kelaikan Sarana Perkeretaapian	• Pengembangan fasilitas laboratorium atau peralatan pengujian kelaikan modern yang dapat mendukung kegiatan inspeksi teknis dan pengawasan di lapangan. • Peningkatan Kolaborasi dengan Stakeholder dalam melakukan pengujain kelaikan sarana perkeretaapian • Sosialisasi regulasi dan pentingnya kelaikan sarana kepada operator kereta api

Sasaran Kegiatan	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
	AK.12 Pengembangan Sistem Monitoring Berbasis Teknologi	• Pengembangan sistem berbasis aplikasi untuk mendokumentasikan dan memantau hasil pengawasan kelaikan sarana perkeretaapian
SK.5 Meningkatnya tata kelola pemerintahan Dit. Sarana Perkeretaapian	AK 13. Peningkatan pengelooan perencanaan, evaluasi dan monitoring program kerja Direktorat Sarana Perkeretaapian	• Penyusunan dokumen perencanaan dan pelaporan kinerja secara terintegrasi • Peningkatan SDM DSP di bidang administratif ketatausahaan
	AK 14. Peningkatan pengelolaan BMN di lingkungan Direktorat Sarana Perkeretaapian	• Peningkatan penatausahaan serta kualitas pengelolaan dan pemanfaatan BMN di lingkungan DSP
	AK 15. Peningkatan pemenuhan kebutuhan jumlah dan kompetensi (teknis dan administratif) SDM DSP sesuai standar kompetensi/ keahlian khusus organisasi	• Peningkatan pemenuhan kebutuhan jumlah dan kompetensi SDM aparatur dan teknis di lingkungan DSP. • Pengembangan pola dan kurikulum pendidikan dan pelatihan perkeretaapian. • Modernisasi layanan sumber daya manusia melalui transformasi digital
	AK 16. Peningkatan pengelolaan layanan publik di Lingkungan Direktorat Sarana Perkeretaapian	• Pengembangan sistem informasi dan teknologi informasi administrasi dan teknis di lingkungan DSP • Pengintegrasian sistem dan pengelolaan database/big data DSP

3.5 Kerangka Regulasi Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025 - 2029

Kerangka regulasi bidang sarana perkeretaapian bertujuan untuk memastikan penyelenggaraan sarana perkeretaapian telah memiliki aspek regulasi yang sudah sesuai dengan kebutuhan. Dalam rangka mencapai tujuan dan sasaran program Direktorat Sarana Perkeretaapian, diusulkan beberapa regulasi yang menjadi bidang tugas dan yang terkait dengan bidang tugas Direktorat Sarana Perkeretaapian untuk ditetapkan dalam program legislasi tahun 2025 - 2029. Regulasi bidang sarana perkeretaapian yang dibutuhkan penyesuaian/revisi/ perbaikan dalam rangka mendukung pemenuhan tujuan dan sasaran Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025-2029, sebagai berikut:

a. Revisi Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian
   Urgensi perkembangan teknologi sarana perkeretaapian, pengaturan pengoperasian kereta api dengan sistem pengoperasian teknologi baru dan penyempurnaan/pendetailan pengaturan manajemen keselamatan perkeretaapian.
b. Revisi Regulasi Bidang Perkeretaapian Penguatan aspek regulasi bidang perkeretaapian dengan menyempurnaan dan melengkapi norma/standar/pedoman/kriteria sesuai perkembangan/kebutuhan penyelenggaraan perkeretaapian terkait perkembangan penerapan teknologi baru untuk bidang sarana perkeretaapian.
b. Regulasi Pendukung Transformasi Kelembagaan Bidang Perkeretaapian
   Perubahan dan penguatan kelembagaan dan organisasi di Direktorat Sarana Perkeretaapian perlu didukung dengan adanya penyiapan berbagai reguasi terkait dengan bisnis proses, struktur organisasi tata kerja, peta jabatan, dan regulasi pendukung lainnya. Dukungan regulasi yang kuat diharapkan dapat memberikan kepastian dan arah perubahan kelembagaan yang tepat dengan memperhatikan berbagai ketentuan teknis dan administratif yang ada.

Table 3-5 *Kebutuhan Regulasi Bidang Sarana Perekeretaapian*

NO	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/ institusi	Target Penyelesaian
1	Kajian Penyusunan Pedoman Rancang Bangun dan Rekayasa Komponen Sarana Perkeretaapian	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kemenhub, Kemenhumkam, Seskab	2025-2029
2	Kebijakan Alternatif Skema Pengadaan Sarana Perkeretaapian	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kemenhub, Kemenhumkam, Seskab	2025-2029
3	Kajian Teknologi Gerbong Angkutan Kendaraan (ROLA)	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kemenhub, Kemenhumkam, Seskab	2025-2029
4	Studi pemilihan spesifikasi teknis sarana dengan gradien dan lengkung tertentu	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kemenhub, Kemenhumkam, Seskab	2025-2029
5	Kajian Teknis penerus gaya traksi sarana perkeretaapian	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kemenhub, Kemenhumkam, Seskab	2025-2029
6	Studi Standar Spesifikasi teknis kereta induksi linear	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kemenhub, Kemenhumkam, Seskab	2025-2029
7	Studi Standar spesifikasi kereta levitasi magnetic	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kemenhub, Kemenhumkam, Seskab	2025-2029
8	Kajian Spesifikasi teknis Kereta Gantung	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029

NO	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/ institusi	Target Penyelesaian
				Kemenhub, Kemenhumkam, Seskab	
10		Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
11	Kajian Kebutuhan dan Pemilihan Lokasi tempat Perawatan Sarana Perkeretaapian	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
12	Studi Kajian Pelaksanaan Standarisasi dan Sertifikasi Peralatan Perawatan di Tempat Perawatan Sarana Perkeretaapian	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
13	Kajian Standard Crash Energy Management pada Sarana Perkeretaapian	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
14	Kajian green energy sarana perkeretaapian	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
15	Studi Road Map Pengembangan Teknologi dan Industri Sarana Perkeretaapian	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
16	Studi Penyusunan Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Spesifikasi Teknis Autonomus Rail Rapid Transit (ART) dan Automated Guideway Transit (AGT)	Mendukung pelaksaan tugas dan fungsi jabatan fungsional inspektur sarana perkeretaapian	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kemenhub, Kemenhumkam, Seskab	2025-2029
17	Studi Penyusunan Peraturan Menteri Perhubungan / Peraturan Direktoran Jenderal Perkeretaapian tentang tata cara inspeksi tempat perawatan dan pemeriksaan sarana perkertaapian	Mendukung pelaksaan tugas dan fungsi jabatan fungsional inspektur sarana perkeretaapian	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kemenhub, Kemenhumkam, Seskab	2025-2029
18	Kajian evaluasi konstruksi sebagai pedoman rekayasa sarana perkeretaapian	1. Sebagai pedoman dalam menindaklanjuti PM 16 tahun 2022 tentang standar rancang bangun dan rekayasa sarana perkeretaapian 2. Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan.	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
19	Kajian evaluasi komponen sebagai pedoman rekayasa sarana perkeretaapian	1. Sebagai pedoman dalam menindaklanjuti PM 16 tahun 2022 tentang standar rancang bangun dan rekayasa	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029

NO	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/ institusi	Target Penyelesaian
		sarana perkeretaapian 2. Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan.			
20	Studi Penilaian Kelaikan Tentang Standar dan Tata Cara Pengujian Trem	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
21	Studi Penilaian Kelaikan tentang Standar dan Tata Cara Pengujian Kereta Api Levitasi Magnetik	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
22	Studi Penilaian Kelaikan tentang Standar dan Tata Cara Pengujian Kereta Api Monorel	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
23	Studi Penilaian Kelaikan tentang Standar dan Tata Cara Pengujian Kereta Api Motor Induksi Linier	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
24	Studi Penerapan Energi Terbarukan pada sektor Sarana Perkeretaapian	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
25	Studi standar dan tata cara pengujian dan sertifikasi pada sarana perkeretaapian pada sarana dengan energi terbarukan	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
26	Studi standar dan tata cara perawatan pada sarana perkeretaapian pada sarana dengan energi terbarukan	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
27	Studi Roadmap Kelaikan Sarana Perkeretaapian Berdasarkan perkembangan teknologi sarana perkeretaapian	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
28	Studi Kajian Teknis Standar dan Tata Cara Inspeksi Sarana Perekeretaapian	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
29	Penyusunan Sistem dan Prosedur Perawatan Kereta Inspeksi	Sebagai Pedoman dan Panduan dalam Pelaksanaan Perawatan Kereta Inspeksi dan Kereta Ukur Milik Negara	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
30	Penyusunan Sistem dan Prosedur Perawatan Railways Crane Milik Negara	Sebagai Pedoman dan Panduan dalam Pelaksanaan Perawatan Crane Milik Negara	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029

NO	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/ institusi	Target Penyelesaian
31	Penyusunan Sistem dan Prosedur Perawatan dan Pemeriksaan MTT	Sebagai Pedoman dan Panduan dalam Pelaksanaan Perawatan MTT Milik Negara	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
32	Penyusunan Sistem dan Prosedur Perawatan Lori dan TMC	Sebagai Pedoman dan Panduan dalam Pelaksanaan Perawatan Lori dan TMC	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
33	Penyusunan Sistem dan Prosedur Perawatan Kereta Kedinasan	Sebagai Pedoman dan Panduan dalam Pelaksanaan Perawatan Kereta Kedinasan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
34	Kajian Perencanaan Kebutuhan Sumber Daya Manusia SDM Pengoperasian Sarana Perkeretaapian Milik Negara	Kajian perencanaan SDM diperlukan untuk memastikan bahwa unit organisasi yang terkait dengan pengelolaan SMN memiliki jumlah SDM yang tepat dengan kualifikasi yang sesuai untuk setiap tugas, jenjang karir yang jelas, serta adanya landasan regulasi yang tepat.	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
35	Studi Perencanaan dan Kebutuhan Fasilitas Tempat Penyimpanan (Stabling) Sarana Perkeretaapian Milik Negara	Sebagai pedoman dalam perencanaan dan penyediaan tempat stabling Sarana Milik Negara yang lokasinya tersebar di wilayah Jasa, Sumatra dan Sulawesi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
36	Kajian Evaluasi dan Perencanaan Kebutuhan Sarana Perkeretaapian Milik Negara di Wilayah Sumatera	Sebagai Evaluasi dan Dasar dalam Pengadaan Sarana yang Akan Datang di Wilayah Sumatera	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
37	Kajian Evaluasi dan Perencanaan Kebutuhan Sarana Perkeretaapian Milik Negara di Wilayah Jawa dan Sulawesi	Sebagai Evaluasi dan Dasar dalam Pengadaan Sarana yang Akan Datang di Wilayah Jawa dan Sulawesi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
38	Kajian analisa harga satuan komponen perawatan kereta ukur, kereta inspeksi, lori inspeksi, dan TMC	Sebagai Dasar dan Pedoman dalam Penyusunan Anggaran Perawatan Kereta Ukur, Kereta Inspeksi, Lori Inspeksi, dan Track Motor Car	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
39	Kajian analisa harga satuan komponen perawatan Railways Crane, Gerbong Datar, Kereta Penolong dan Kereta Kedinasan	Sebagai Dasar dan Pedoman dalam Penyusunan Anggaran Perawatan Railways Crane, Gerbong Datar, Kereta Penolong dan Kereta Kedinasan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
41	Technical assistance perawatan Sarana Milik Negara (Kereta Inspeksi, Kereta Ukur, Kereta Kedinasan, Crane, Lori dan TMC)	Penyusunan Bahan dan Data Perawatan Sebagai Dasar dalam Pelaporan Kegiatan Perawatan Sarana Milik Negara	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029

NO	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/ institusi	Target Penyelesaian
43	Studi Penyusunan Standar Dan Tata Cara Pengujian Dan Sertifikasi Kelaikan Kendaraan Yang Berjalan Di Jalur KA (Railroad)	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
45	Kajian Tentang Standar dan Tata Cara Pengujian Integrasi Sub System Sarana Pada Sarana Otomatis	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
47	Kajian tentang Standar dan Tata Cara Pengujian Uji Pembebanan Statis dan Dinamis pada Sarana Perkeretaapian	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
49	Kajian Tata Cara Pemberian Izin Pengoperasian Pada Peralatan Khusus	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
51	Studi Penyusunan Konsep SNI yang Bersumber dari JIS E4041 : 2019 dan IEC 61133 - 2016(Testing of Rolling Stock on Completion of Construcktion and Before Entry Into Service	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
53	Studi tentang Standar Minimal Pelaksanaan Uji Rancang Bangun dan Rekayasa pada Sarana yang Mengalami Perubahan Spesifikasi Teknis (Rekayasa)	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
55	Kajian tentang Standar, Tatacara dan persyaratan teknis Pengujian Berat, Emisi Gas Buang dan Kelistrikan pada Sarana Perkeretaapian	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
57	Kajian tentang Standar, Tata Cara dan persyaratan teknis Pengujian Rangka Bawah dan Pengujian Keretakan pada Sarana Perkeretaapian	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
59	Studi Kelayakan Tempat Pengujian Sarana Perkeretaapian di Sulawesi Selatan	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029

NO	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/ institusi	Target Penyelesaian
61	Studi Kelayakan Tempat Pengujian Sarana Perkeretaapian di Jawa	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
63	Studi Standar Persyaratan Teknis Perubahan Spesifikasi Teknis / Modifikasi Sarana Perkeretaapian Yang Perlu Dilakukan Uji Pertama	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
65	Studi Penentuan Lokasi Pengujian Dinamis pada Wilayah Sulawesi Selatan	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
67	Studi Penentuan Lokasi Pengujian Dinamis pada Wilayah Jawa	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029

3.6 Kerangka Kelembagaan Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025 – 2029

Direktorat Sarana Perkeretaapian sebagai unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan dalam melaksanakan tugas dan fungsi regulator transportasi di bidang sarana perkeretaapian perlu didukung organisasi, proses bisnis dan sumber daya aparatur yang tepat dari segi kuantitas dan kualitas. Arah kebijakan dari sisi kelembagaan berkaitan erat dengan perbaikan proses bisnis yang diarahkan untuk berbasis digital. Organisasi diharapkan adaptif terhadap perubahan kondisi eksternal, melakukan penyesuaian sesuai kebutuhan dengan tetap menjaga efisiensi dan efektivitas struktur organisasi.

Arah kebijakan kelembagaan Direktorat Sarana Perkeretaapian 2025-2029 dilakukan langkah- langkah:

a. *Reengineering* tugas dan fungsi serta restrukturisasi organisasi pusat untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas.
b. Implementasi program zona integritas (WBK/WBBM) untuk mewujudkan tata kelola yang bersih dan transparan.
c. Rationalisasi birokrasi melalui optimalisasi jabatan fungsional, menuju organisasi yang lebih *agile* dan *flat* untuk meningkatkan kecepatan pelayanan serta profesionalisme pegawai.
d. Transformasi budaya organisasi melalui inisiatif efisiensi, program budaya kerja baru, dan penerapan konsep *digital workplace*, inovasi, serta *green office*.
e. Digitalisasi organisasi Direktorat Sarana Perkeretaapian melalui pemanfaatan teknologi informasi.
f. Peningkatan Kompetensi SDM sesuai dengan kualifikasi dan kompetensi jabatan.

***Gambar 3-3** Struktur Organisasi Direktorat Sarana Perkeretaapian*

Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan

3.7 Manajemen Risiko

Dalam rangka mencapai target kinerja organisasi secara efektif dan efisien diperlukan adanya penerapan manajemen risiko yang pelaksanaannya lebih lanjut mengikuti ketentuan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Identifikasi Indikasi Risiko adalah proses yang bertujuan untuk mengenali dan menentukan risiko yang berpengaruh terhadap pencapaian Sasaran Strategis Direktorat Sarana Perkeretaapian. Risiko Sasaran Strategis Direktorat Sarana Perkeretaapian merupakan efek dari ketidakpastian terhadap pencapaian Sasaran Strategis. Maka pada **Tabel 3-6** disampaikan Identifikasi Risiko Sasaran Strategis Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025-2029.

Table 3-6 *Identifikasi Risiko Sasaran Strategis Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025-2029*

NO	IDENTIFIKASI RISIKO	URAIAN MITIGASI RISIKO	PENANGGUNGJAWAB RISIKO
SK1. Meningkatnya Konektivitas Sarana Perkeretaapian			
1.	Dokumen perencanaan teknis tidak lengkap / tidak terstandardisasi	• Dilakukan standarisasi format dan struktur dokumen perencanaan teknis melalui penyusunan pedoman baku dan daftar periksa (checklist) kelengkapan dokumen. • Menerapkan proses telaah teknis pra-persetujuan (technical review) secara sistematis untuk memastikan kesesuaian substansi perencanaan sebelum tahap pelaksanaan.	Subdirektorat Pengembangan Sarana, Subdirektorat Pengawasan dan Pengendalian Fasilitas Perawatan Sarana
2.	Kualitas keluaran dokumen desain rendah	• Diterapkan mekanisme penjaminan mutu (Quality Assurance) dan pengendalian mutu (Quality Control) melalui proses *peer review.* • Pemeriksaan oleh pihak independen, serta penggunaan teknologi permodelan (BIM/3D clash detection) untuk mengurangi kesalahan desain.	
3.	Dokumen perencanaan teknis tidak ditetapkan/ tidak sesuai ketentuan	• Melakukan perencanaan waktu (timeline) kegiatan secara rinci dengan identifikasi potensi hambatan sejak awal. • Meningkatkan koordinasi dan komunikasi antarunit kerja serta dengan instansi terkait. • Memastikan ketersediaan dan validitas data dasar sebelum proses penyusunan dokumen dimulai. • Melakukan monitoring dan evaluasi berkala atas progres penyusunan dokumen perencanaan teknis	
SK.2 Meningkatnya Pelayanan Bidang Sarana Perkeretaapian			
1.	Terjadinya anomali hasil nilai IKM akibat kurangnya responden terhadap Survey Kepuasan Masyarakat (SKM) yang diberikan oleh Direktorat Sarana Perkeretaapian	• Melaksanakan survei kepuasan masyarakat secara berkala untuk memantau tren persepsi publik	Direktorat Sarana Perkeretaapian
2.	Kurangnya monitoring dan evaluasi berkala terhadap pelayanan publik	• Meningkatkan pelaksanaan monitoring dan evaluasi secara rutin terhadap pelaksanaan pelayanan publik, dengan indikator yang terukur dan laporan tindak lanjut yang terdokumentasi.	

NO	IDENTIFIKASI RISIKO	URAIAN MITIGASI RISIKO	PENANGGUNGJAWAB RISIKO
3.	Ketidakpuasan masyarakat akibat persepsi negatif atau miskomunikasi	• Ketidakpuasan masyarakat akibat persepsi negatif atau miskomunikasi	
SK.3 Meningkatnya Kehandalan Sarana Perkeretaapian Mendukung Keselamatan Transportasi Perkeretaapian			
1.	Keterlambatan proses sertifikasi kelaikan sarana	• Memperkuat koordinasi dengan Balai Uji serta Operator sarana agar proses sertifikasi berjalan tepat waktu.	Subdirektorat Kelaikan Sarana Wilayah I, Subdirektorat Kelaikan Sarana Wilayah II
2.	Aplikasi Sertifikasi Kelaikan sarana perkeretaapian bekerja lambat atau tidak responsif	• Melakukan Pemeliharaan sistem secara berkala	
3.	Laporan sertifikasi yang dihasilkan tidak tepat waktu dan tidak relevan	• Melakukan pengumpulan data secara akurat dan efiisien	
4.	Proses penerbitan sertifikat belum dapat dilaksanakan	• Penyampaian notifikasi kepada Balai Pengujian guna percepatan pengunggahan laporan hasil pengujian.	
5.	Evaluasi yang dilakukan tidak komprehensif / tidak menyeluruh	• Pelaksanaan evaluasi dilakukan dalam beberapa tahapan dan lebih rinci	
6.	Pengawasan yang tidak efektif dan tumpang tindih	• Meningkatkan komunikasi dan koordinasi antara instansi terkait	
7.	Proses sertifikasi membutuhkan waktu lama	• Memantau proses sertifikasi secara berkala	
8.	Ketidaksesuaian dokumen teknis sarana dengan standar kelaikan	• Menyelenggarakan bimbingan teknis dan sosialisasi mengenai persyaratan serta standar kelaikan sarana kepada pemangku kepentingan industri perkeretaapian.	
9.	Kurangnya koordinasi antara Direktorat, Balai Pengujian, dan operator	• Menetapkan mekanisme koordinasi formal dan jadwal rapat teknis rutin antarinstansi, serta menerapkan sistem pelaporan berbasis data yang terintegrasi.	
10.	Kurangnya monitoring dan evaluasi pelaksanaan sertifikasi	• Meningkatkan kegiatan monitoring dan evaluasi berkala terhadap seluruh proses sertifikasi kelaikan sarana dengan indikator capaian dan tindak lanjut yang terukur.	

NO	IDENTIFIKASI RISIKO	URAIAN MITIGASI RISIKO	PENANGGUNGJAWAB RISIKO
11.	Keterlambatan penyusunan dan pembaruan NSPK	• Menyusun jadwal kerja penyusunan NSPK secara rinci • Memperkuat koordinasi antarunit teknis, serta menetapkan tenggat waktu dan mekanisme monitoring progres penyusunan.	Direktorat Sarana Perkeretaapian
12.	Keterbatasan SDM yang memahami substansi teknis NSPK bidang sarana	• Melaksanakan pelatihan penyusunan regulasi teknis dan penguatan kapasitas SDM, termasuk melalui bimbingan teknis, mentoring, dan kerja sama dengan pakar eksternal.	
13.	Lemahnya mekanisme pengawasan dan evaluasi penerapan NSPK	• Menyusun sistem pemantauan dan evaluasi penerapan NSPK secara berkala, dilengkapi dengan indikator kinerja dan laporan hasil pengawasan yang terdokumentasi.	
14.	Keterlambatan proses pengadaan sarana milik negara	• Melaksanakan perencanaan pengadaan lebih awal • Memperkuat koordinasi antara PPK, ULP, dan penyedia • Memastikan seluruh dokumen administrasi dan teknis telah lengkap sebelum proses lelang dimulai.	Subdirektorat Pengelolaan Sarana Milik Negara
15.	Kualitas sarana yang diterima tidak sesuai spesifikasi teknis	• Memperketat pengawasan mutu dengan melibatkan tenaga ahli dan lembaga penguji independent • Memastikan pengujian penerimaan (factory acceptance test dan site acceptance test) dilakukan secara menyeluruh.	
16.	Ketidaksiapan penyedia barang/jasa (vendor) dalam memenuhi jadwal kontrak	• Melakukan evaluasi kinerja penyedia secara ketat pada tahap prakualifikasi • Menetapkan klausul penalti dan jaminan pelaksanaan dalam kontrak • Melakukan monitoring rutin terhadap progres penyediaan barang.	
17.	Gangguan operasional sarana milik negara akibat kerusakan teknis	• Melaksanakan pemeliharaan rutin sesuai jadwal • Melakukan inspeksi teknis berkala • Memperbaharui komponen kritis secara terencana berdasarkan hasil evaluasi kondisi sarana.	
18.	Kegagalan sistem pengendalian dan monitoring operasional	• Meningkatkan sistem monitoring real-time untuk sarana • Memperbaharui perangkat kontrol secara berkala • menyediakan pusat kendali operasional yang aktif 24 jam.	
19.	Keterlambatan dalam proses perizinan atau administrasi operasional	• Melakukan koordinasi intensif dengan instansi terkait • menyiapkan seluruh dokumen perizinan sejak awal tahun anggaran • menggunakan sistem digitalisasi dokumen operasional.	

NO	IDENTIFIKASI RISIKO	URAIAN MITIGASI RISIKO	PENANGGUNGJAWAB RISIKO
20.	Keterlambatan tindak lanjut hasil rampcheck oleh operator	• Melaksanakan monitoring berkala terhadap hasil rampcheck dan progres tindak lanjutnya • Menetapkan batas waktu penyelesaian temuan • Meningkatkan koordinasi antara Direktorat dan operator sarana melalui sistem pelaporan daring.	Subdirektorat Kelaikan Sarana Wilayah I, Subdirektorat Kelaikan Sarana Wilayah II
21.	Temuan rampcheck bersifat berat dan membutuhkan waktu lama untuk diperbaiki	• Menetapkan prioritas tindak lanjut berdasarkan tingkat risiko keselamatan • Menyiapkan anggaran khusus untuk perbaikan besar • Menyusun rencana perbaikan bertahap dengan pengawasan ketat.	
22.	Kurangnya kepatuhan operator terhadap hasil rampcheck	• Meningkatkan pengawasan dan evaluasi kepatuhan operator melalui inspeksi lanjutan • Memberikan sanksi administratif bagi operator yang tidak patuh • Mendorong budaya keselamatan melalui pembinaan dan sosialisasi.	
23.	Sarana yang sudah tidak layak operasi masih digunakan sementara perbaikan belum dilakukan	• Menetapkan larangan operasi terhadap sarana yang tidak laik sesuai hasil rampcheck • Menyediakan sarana cadangan untuk menghindari gangguan layanan • Mempercepat proses perbaikan.	
24.	Gangguan operasional akibat cuaca ekstrem atau kondisi lingkungan	• Menetapkan jadwal rampcheck alternatif pada kondisi cuaca ekstrem • Menyiapkan lokasi pemeriksaan tertutup • Meningkatkan kesiapsiagaan petugas lapangan.	
25.	Risiko keselamatan petugas saat melakukan pemeriksaan rampcheck	• Memastikan seluruh petugas rampcheck menggunakan APD lengkap • Memperbarui SOP keselamatan kerja • Melakukan briefing keselamatan sebelum pemeriksaan.	
SK.4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Sarana Perkeretaapian			
1.	Rendahnya kualitas perencanaan dan pengukuran kinerja	• Menyusun pedoman pengukuran kinerja yang baku • Melakukan reviu dan penyelarasan sasaran, indikator, serta target kinerja secara berkala agar sesuai dengan prinsip SMART dan RPJMN • Melakukan audit data kinerja secara berkala. • Melibatkan seluruh unit kerja dalam proses perencanaan untuk memastikan relevansi dan keterukuran. • Meningkatkan kapasitas SDM dalam penyusunan indikator dan pengumpulan data	Direktorat Sarana Perkeretaapian

NO	IDENTIFIKASI RISIKO	URAIAN MITIGASI RISIKO	PENANGGUNGJAWAB RISIKO
2.	Ketidaksesuaian antara perencanaan dan pelaksanaan program/kegiatan	• Melakukan pengendalian pelaksanaan kegiatan secara berkala melalui rapat monitoring kinerja • Memperkuat mekanisme pengendalian internal agar setiap kegiatan relevan dengan sasaran strategis.	
3.	Kurangnya koordinasi antar unit dalam proses penyusunan dan evaluasi kinerja	• Membentuk tim koordinasi SAKIP Direktorat • Melaksanakan rapat koordinasi dan evaluasi minimal triwulanan • Mengintegrasikan hasil rapat ke dalam laporan kinerja.	
4.	Ketidaksesuaian target kinerja dengan kondisi realisasi anggaran	• Melakukan revisi target kinerja sesuai kondisi riil melalui mekanisme revisi DIPA • Memastikan keselarasan antara kinerja fisik dan realisasi anggaran.	
5.	Kurangnya pemahaman dan kompetensi pegawai dalam penerapan manajemen risiko	• Melaksanakan program pelatihan dan bimbingan teknis secara berkala terkait manajemen risiko bagi seluruh pegawai • Memastikan adanya sertifikasi kompetensi bagi pejabat pengelola risiko.	
6.	Keterbatasan sumber daya (waktu, anggaran, dan tenaga) dalam pelaksanaan kegiatan manajemen risiko	• Mengintegrasikan kegiatan manajemen risiko ke dalam proses perencanaan dan penganggaran tahunan agar mendapat dukungan sumber daya yang memadai.	
7.	Tidak sinkronnya pelaksanaan manajemen risiko dengan sistem pengendalian internal pemerintah (SPIP)	• Mengintegrasikan penerapan manajemen risiko ke dalam kerangka SPIP melalui koordinasi antara tim risiko, SPI, dan bagian perencanaan • Memastikan penyelarasan indikator dan pelaporan.	
8.	Perencanaan anggaran tidak tepat sasaran atau tidak sesuai kebutuhan program	• Melakukan penyusunan anggaran berbasis kinerja dan kebutuhan riil program dengan memperkuat koordinasi antar unit • Memastikan setiap kegiatan didukung data dan analisis kebutuhan yang valid	
9.	Keterlambatan realisasi kegiatan dan penyerapan anggaran	• Menyusun jadwal kegiatan secara rinci sejak awal tahun • Memperkuat fungsi monitoring pelaksanaan kegiatan • Melakukan percepatan proses administrasi pengadaan serta penyerapan anggaran pada semester I.	
10.	Ketidaksesuaian antara output kegiatan dan realisasi anggaran	• Melakukan evaluasi rutin terhadap keterkaitan antara output kegiatan dan serapan anggaran • Memperkuat peran pengendalian internal dalam memantau realisasi capaian	

NO	IDENTIFIKASI RISIKO	URAIAN MITIGASI RISIKO	PENANGGUNGJAWAB RISIKO
11.	Tidak optimalnya monitoring dan evaluasi realisasi anggaran	• Menetapkan jadwal monitoring dan evaluasi realisasi anggaran secara berkala (bulanan/triwulanan) • Menindaklanjuti temuan Monev dengan langkah korektif segera.	
12.	Ketidaktepatan penentuan indikator dan target kinerja anggaran	• Melakukan review dan sinkronisasi indikator serta target kinerja anggaran dengan dokumen perencanaan strategis (Renstra, RKT) • Melibatkan unit teknis dalam proses penyusunan target kinerja.	
13.	Sistem aplikasi keuangan mengalami gangguan atau tidak stabil	• Berkoordinasi dengan unit dan instansi terkait untuk memastikan kesiapan system • Melakukan backup data secara berkala • Menyiapkan alternatif manual sementara bila terjadi gangguan sistem	
14.	Realisasi PNBP tidak mencapai target yang telah ditetapkan	• Melakukan analisis tren penerimaan PNBP secara berkala dan menyesuaikan target dengan potensi riil; • memperluas layanan yang menghasilkan PNBP • meningkatkan efisiensi proses pelayanan untuk menarik lebih banyak pengguna jasa.	
15.	Terlambatnya persetujuan usulan target PNBP	• Melakukan koordinasi dengan Bandara Penerimaan dan Satker PPSP	
16.	Perubahan struktur organisasi atau kebijakan internal yang memengaruhi proses PNBP	• Melakukan review terhadap SOP PNBP setiap kali terjadi perubahan organisasi • Memastikan seluruh pegawai memahami peran serta tanggung jawab dalam proses pengelolaan PNBP.	
17.	Ketersediaan Media penyimpanan arsip (tidak memadai)	• Melakukan digitalisasi arsip	
18.	Ketidaksesuaian Arsip yang diciptakan dengan standar	• Melakukan sosialisasi atau bimtek mengenai penciptaan arsip	
19.	Kesalahan dokumentasi arsip	• Meningkatkan kompetensi pengelola arsip	
20.	Pengelolaan arsip tidak sesuai dengan ketentuan kearsipan nasional	• Menyelenggarakan sosialisasi dan pelatihan rutin mengenai peraturan kearsipan nasional dan pedoman internal • Memastikan penerapan standar dilakukan secara konsisten di seluruh unit kerja.	
21.	Keterbatasan sarana dan prasarana pendukung pengelolaan arsip	• Mengusulkan pengadaan sarana dan prasarana kearsipan dalam perencanaan anggaran tahunan • Memastikan perawatan dan pemutakhiran fasilitas dilakukan secara berkala	

NO	IDENTIFIKASI RISIKO	URAIAN MITIGASI RISIKO	PENANGGUNGJAWAB RISIKO
22.	Proses pemindahan arsip inaktif ke pusat arsip tidak berjalan efektif	• Menetapkan jadwal tetap pemindahan arsip inaktif • memperkuat koordinasi antar unit dengan melibatkan petugas arsip serta bagian tata usaha untuk memastikan kelancaran proses.	
23.	Kurangnya kesadaran akan pentingnya pengelolaan arsip sebagai bagian tata kelola pemerintahan	• Membangun budaya tertib arsip melalui kampanye internal, integrasi aspek kearsipan dalam penilaian kinerja • memberikan penghargaan bagi unit kerja yang menerapkan pengelolaan arsip terbaik.	

BAB 4. TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 Target Kinerja

Indikator Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) adalah alat ukur yang mengidentifikasikan keberhasilan pencapaian hasil (outcome) dari suatu program di Direktorat Sarana Perkeretaapian. Target indikator kinerja kegiatan Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025-2029 disampaikan dalam Tabel 4.1

***Table 4-1** Target Kinerja (Persentase)*

SK	Sasaran Kegiatan	IKK	Indikator Kinerja Kegiatan	Baseline Target	Target Kinerja				
				2024	2025	2026	2027	2028	2029
SK1	Meningkatnya konektivitas sarana perkeretaapian	IKK1	Persentase Pemenuhan Perencanaan Teknis Bidang Konektivitas Sarana Perkeretaapian	66,67%	61,806%	72,917%	81,944%	90,972%	100%
SK2	Meningkatnya pelayanan bidang sarana perkeretaapian	IKK2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik yang Diselenggarakan Direktorat Sarana Perkeretaapian	3,5	3,7	3,71	3,72	3,73	3,74
SK3	Meningkatnya Kehandalan Sarana Perkeretaapian Mendukung Keselamatan Transportasi Perkeretaapian	IKK3	Persentase Pemenuhan Sertifikasi Kelaikan Sarana Perkeretaapian	80,90%	80,24%	80,94%	81,61%	81,92%	82,22%
		IKK4	Persentase pemenuhan NSPK Bidang Sarana Perkeretaapian	100%	37,03%	59,25%	74,1%	87,65%	100%
		IKK5	Persentase pemenuhan sarana perkeretaapian milik negara	83,86%	71,014%	73,19%	89,9%	92,75%	100%
		IKK6	Persentase sarana perkeretaapian yang telah ditindaklanjuti sesuai hasil rampcheck	90,00%	91%	91%	92%	92%	93%
		IKK7	Persentase pengawasan perawatan sarana dan tempat perawatan sarana perkeretaapian yang ditindaklanjuti	(IKK baru)	100%	100%	100%	100%	100%
SK4	Meningkatnya Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Sarana Perkeretaapian	IKK8	Nilai AKIP Direktorat Sarana Perkeretaapian	80,6	81,2	81,25	81,3	81,35	81,4
		IKK9	Tingkat Penerapan Manajemen Risiko	15	13,5	13,75	14	14,25	14,5

SK	Sasaran Kegiatan	IKK	Indikator Kinerja Kegiatan	Baseline Target	Target Kinerja				
				2024	2025	2026	2027	2028	2029
			Direktorat Sarana Perkeretaapian						
		IKK10	Nilai Kinerja Anggaran Direktorat Sarana Perkeretaapian	86,40%	86,7	86,75	86,8	86,85	86,9
		IKK11	Persentase realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Direktorat Sarana Perkeretaapian.	1,4 M	1,45 M	1,5 M	1,55 M	1,6 M	1,65 M
		IKK12	Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Direktorat Sarana Perkeretaapian	79,52	60	65	70	75	80

***Table 4-2** Target Kinerja (Volume)*

SK	Sasaran Kegiatan	IKK	Indikator Kinerja Kegiatan	Baseline Target	Target Kinerja				
				2024	2025	2026	2027	2028	2029
SK1	Meningkatnya konektivitas sarana perkeretaapian	IKK1	Persentase Pemenuhan Perencanaan Teknis Bidang Konektivitas Sarana Perkeretaapian		12	16	13	13	13
				Spesifikasi Teknis Sarana					
				71	6	6	6	6	6
				Rancang Bangun					
				2	3	3	3	3	3
				Rekayasa					
				3	3	3	3	3	3
				DED					
				1		4	1	1	1
SK2	Meningkatnya pelayanan bidang sarana perkeretaapian	IKK2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik yang Diselenggarakan Direktorat Sarana Perkeretaapian	3,5	3,7	3,71	3,72	3,73	3,74
SK3	Meningkatnya Kehandalan Sarana Perkeretaapian Mendukung Keselamatan Transportasi Perkeretaapian	IKK3	Persentase Pemenuhan Sertifikasi Kelaikan Sarana Perkeretaapian	Sarana Aktif Wilayah I dan II					
				13030	14082	14332	14582	14832	15082
				Target Sertifikasi Wilayah I					
					5300	5450	5600	5750	5900
				Target Sertifikasi Wilayah II					
					6000	6150	6300	6400	6500
		IKK4	Persentase pemenuhan NSPK Bidang Sarana Perkeretaapian	30	6	12	12	11	10
		IKK5	Persentase pemenuhan sarana perkeretaapian milik negara		Pengoperasian (unit)				
					20	20	20	20	20
				SMN Dit. Sarana	Pengadaan (unit)				
				29	0	3	23	4	10

SK	Sasaran Kegiatan	IKK	Indikator Kinerja Kegiatan	Baseline Target	Target Kinerja				
				2024	2025	2026	2027	2028	2029
		IKK6	Persentase sarana perkeretaapian yang telah ditindaklanjuti sesuai hasil rampcheck	90,00%	91%	91%	92%	92%	93%
		IKK7	Persentase pengawasan perawatan sarana dan tempat perawatan sarana perkeretaapian	(IKK baru)	100%	100%	100%	100%	100%
SK4	Meningkatnya Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Sarana Perkeretaapian	IKK8	Nilai AKIP Direktorat Sarana Perkeretaapian	80,6	81,2	81,25	81,3	81,35	81,4
		IKK9	Tingkat Penerapan Manajemen Risiko Direktorat Sarana Perkeretaapian	15	13,5	13,75	14	14,25	14,5
		IKK10	Nilai Kinerja Anggaran Direktorat Sarana Perkeretaapian	86,40%	86,7%	86,75%	86,8%	86,85%	86,9%
		IKK11	Persentase realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Direktorat Sarana Perkeretaapian.	1,4 M	1,45 M	1,5 M	1,55 M	1,6 M	1,65 M
		IKK12	Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Direktorat Sarana Perkeretaapian	79,52	60	65	70	75	80

4.2 Kerangka Pendanaan

4.2.1 Kebutuhan Pendanaan

Dalam rangka mencapai keberhasilan tujuan dan sasaran program digunakan indikator kinerja kegiatan Direktorat Sarana Perkeretaapian yang telah ditetapkan, diperlukan dukungan pendanaan dari berbagai sumber. Indikasi kebutuhan pendanaan untuk mencapai tujuan dan sasaran kegiatan Direktorat Sarana Perkeretaapian 2025-2026 terangkum dalam Tabel 4.3.

4.2.2 Strategi Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Perkeretaapian Melalui Skema Pembiayaan Kreatif

Pembiayaan kreatif merupakan terminologi yang relatif baru dalam pembiayaan infrastruktur di Indonesia. Menurut Peraturan Menteri Keuangan Nomor 220 Tahun 2022 tentang Dukungan Pemerintah untuk Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha Serta Pembiayaan Kreatif Dalam Rangka Percepatan Penyediaan Infrastruktur di Ibu Kota Nusantara, Pembiayaan Kreatif didefinisikan sebagai "berbagai skema pembiayaan yang bersumber dari dana swasta maupun dana dari

para pemangku kepentingan non pemerintah yang dapat dikombinasikan dengan dana yang berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara maupun Barang Milik Negara".

Berdasarkan definisi-definisi di atas, pada prinsipnya komponen pembiayaan kreatif adalah kombinasi dari dana dari swasta, organisasi non pemerintah, dan dana publik/pemerintah. Atau bisa juga disebut sebagai "Sinergi Pendanaan".

a. Sumber Dana/Biaya

Secara sederhana, sumber dana untuk pembangunan infrastruktur termasuk di dalamnya adalah infrastruktur perkeretaapian terbagi ke dalam enam sumber, yaitu: APBN, APBD, BUMN, BUMD, Perusahaan Swasta dan campuran atau kombinasi di antara ke-5 nya.

Pada APBN, dapat dirinci lagi sumber perolehan dananya, yaitu dari pendapatan negara (pajak dan bukan pajak), hibah luar negeri, dan utang. Untuk utang, terbagi lagi ke dalam surat utang negara (SUN) dan surat berharga syariah negara (SBSN) / Sukuk Negara, serta pinjaman luar negeri dan pinjaman dalam negeri. Secara spesifik, pembiayaan proyek infrastruktur dapat didanai melalui sumber Sukuk Negara atau yang dikenal dengan nama Project Based Sukuk (PBS).

Pada APBD, sumber perolehannya adalah dapat berasal dari Pendapatan Asli Daerah (PAD), Dana Perimbangan, Lain-Lain Pendapatan Yang Sah, dan Pinjaman Daerah. Untuk Dana Perimbangan akan dapat dirinci lagi yaitu,

1) Dana Alokasi Umum
2) Dana Alokasi Khusus
3) Dana Bagi Hasil (pajak dan bukan pajak).

Untuk Lain-Lain Pendapatan yang Sah, adalah meliputi:

1) Pendapatan Hibah
2) Pendapatan Dana Darurat
3) Dana Bagi Hasil Pajak dari Provinsi kepada Kabupaten/Kota
4) Bantuan Keuangan dari Provinsi atau dari Pemerintah Daerah lainnya
5) Dana Penyesuaian
6) Dana Otonomi Khusus.

Terkait dengan pemerintah daerah dan pengelolaan APBD, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah telah pula memberi penekanan yang kuat tentang pembiayaan kreatif. Hal itu diatur pada BAB VII pasal 167 terkait Sinergi Pendanaan yang didefinisikan sebagai sinergi sumber-sumber pendanaan dari APBD dan selain APBD dalam rangka pelaksanaan program prioritas nasional dan/atau daerah yang dilakukan dalam rangka percepatan penyediaan infrastruktur dan/atau program prioritas lainnya sesuai dengan urusan yang menjadi kewenangan daerah. Sinergi pendanaan tersebut pada prinsipnya bersifat opsional dan diatur untuk mendorong pemerintah daerah dalam melakukan pembiayaan kreatif.

Pendanaan dari APBD dapat berasal dari Pendapatan Asli Daerah (PAD), Transfer ke Daerah (TKD), dan/atau Pembiayaan Utang Daerah sedangkan pendanaan selain dari APBD dapat berupa kerja sama dengan pihak swasta, badan usaha milik negara, BUMD, dan/atau pemerintah daerah lainnya. Dalam rangka mendukung Sinergi Pendanaan dimaksud, Pemerintah Pusat juga dapat menyinergikan dengan belanja kementerian/lembaga dan/atau tugas pembantuan.

Seperti yang telah disampaikan sebelumnya, dalam UU HKPD, pembiayaan kreatif telah diatur melalui Sinergi pendanaan yang dimaksudkan untuk mendorong dan memberikan insentif bagi pemerintah daerah untuk melakukan pembiayaan kreatif. Insentif dimaksud diberikan dalam bentuk belanja K/L dan/atau tugas pembantuan untuk mendanai sebagian infrastruktur yang diusulkan. Lebih lanjut, dengan adanya UU HKPD sebagai dasar hukum, pemerintah pusat juga akan lebih nyaman dalam memberikan sosialisasi kepada daerah, termasuk sosialisasi untuk mengatasi tantangan-tantangan di atas.

Sebelum menyelenggarakan sinergi pendanaan, pemerintah daerah perlu membuat dokumen perencanaan atas infrastruktur-infrastruktur yang akan dibangun, termasuk usulan pembiayaannya yang dapat terdiri dari APBD, selain APBD, dan belanja kementerian/lembaga dan/atau tugas pembantuan. Dokumen perencanaan tersebut akan ditetapkan dengan Peraturan Kepala Daerah untuk kemudian disampaikan kepada Menteri Keuangan. Selanjutnya, Kementerian Keuangan akan membahas dokumen perencanaan dimaksud dengan K/L terkait di tingkat pemerintah pusat seperti Kementerian Dalam Negeri, Bappenas, dan K/L teknis terkait. Dalam hal disetujui, peserta rapat akan menandatangani berita

acara sebagai komitmen K/L terkait untuk mendanai sebagian infrastruktur yang diusulkan. Hal dimaksud diharapkan dapat memberikan insentif dan menarik pemerintah daerah untuk melaksanakan pembiayaan kreatif.

Selain menyediakan insentif, pemerintah pusat (Kementerian Keuangan) juga memberikan edukasi berupa sosialisasi kepada pemerintah daerah terkait UU HKPD. Sosialisasi ini merupakan hal yang penting mengingat terdapat aturan-aturan baru di dalam UU HKPD, salah satunya terkait sinergi pendanaan melalui skema pembiayaan kreatif. Melalui edukasi tersebut, pemerintah daerah diharapkan dapat memahami maksud dan tujuan dari skema pembiayaan kreatif serta memahami bagaimana skema pembiayaan kreatif dapat membantu menyelesaikan permasalahan infrastruktur di daerah.

Kementerian Keuangan bersama-sama dengan Kementerian Dalam Negeri dan Bappenas juga dapat melakukan pendampingan kepada pemerintah daerah melalui kegiatan pemantauan dan evaluasi sesuai kewenangan masing-masing. Pemantauan dan evaluasi tersebut dapat berupa kunjungan lapangan dan pengecekan penganggaran kewajiban pemerintah daerah di dalam APBD terkait pembayaran kewajiban kepada investor. Sementara itu, untuk BUMN, BUMD, dan Swasta, pada prinsipnya sumber perolehan dananya adalah dapat berasal dari modal sendiri, laba ditahan, dan pinjaman pihak ketiga baik itu melalui penerbitan obligasi maupun dari perbankan/lembaga keuangan. Dari rincian sumber dana tersebut di atas maka terlihat bahwa pembangunan infrastruktur, termasuk infrastruktur perkeretaapian sebenarnya memiliki banyak sumber pembiayaan yang dapat digunakan.

b. Jenis Biaya

Adapun dari sisi jenis biaya, maka pembangunan infastruktur, termasuk infrastruktur perkeretaapian adalah terdiri dari:

1) Biaya investasi pengadaan dan penyiapan lahan
2) Biaya investasi infrastruktur prasarana
3) Biaya investasi infrastruktur sarana
4) Biaya pengoperasian dan pemeliharaan (setelah infrastruktur tersedia & bersifat rutin)
5) Biaya investasi kembali prasarana dan sarana (di masa pengoperasian)

***Table 4-3** Pagu Indikatif Renstra Direktorat Sarana Perkeretaapian Tahun 2025 - 2029*

Program/ Kegiatan	Pagu Indikatif				
	2025	2026	2027	2028	2029
022.03.GA Program Infrastruktur Konektivitas	**3.773.171**	**116.077.400**	**119.400.400**	**183.675.250**	**145.690.875**
4642 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Perkeretaapian	3.773.171	111.577.400	117.900.400	182.175.250	144.190.875
4643 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	0	4.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000
022.08.WA Program Dukungan Manajemen	**17.265.483**	**94.906.000**	**98.138.536**	**104.695.310**	**107.615.417**
4600 Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Perkeretaapian	**0**	**7.000.000**	**5.500.000**	**4.000.000**	**4.100.000**
4601 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian	17.265.483	66.111.000	71.238.736	78.790.510	82.105.317
4602 Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Perkeretaapian	0	21.795.000	21.399.800	21.904.800	21.410.100
Total	**20.998.654**	**210.983.400**	**217.538.936**	**288.370.560**	**253.306.292**

BAB 5. PENUTUP

Rencana Strategis Direktorat Sarana Perkeretaapian tahun 2025-2029 merupakan penjabaran dari visi, misi, tujuan, dan sasaran kegiatan Direktorat Sarana Perkeretaapian dalam mendukung agenda pembangunan nasional. Rencana Strategis Direktorat Sarana Perkeretaapian disusun dengan mengacu pada RPJPN 2005-2025, Rancangan Teknokratik RPJMN 2025-2029 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Rencana strategis Direktorat Sarana Perkeretaapian tahun 2025-2029 dibuat sebagai pedoman dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Direktorat Sarana Perkeretaapian dalam mewujudkan visinya dalam bidang sarana yaitu "Terwujudnya Sarana Perkeretaapian yang Maju menuju Indonesia Emas 2045".

Visi Direktorat Sarana Perkeretaapian tersebut kemudian dijabarkan ke dalam misi Direktorat Sarana Perkeretaapian untuk 5 (lima) tahun kedepan yaitu: **Misi 1.** Mewujudkan sarana perkeretaapian yang menunjang konektivitas dan layanan perkeretaapian dan **Misi 2.** Mewujudkan kinerja birokrasi dan layanan publik yang handal. Selanjutnya berdasarkan visi dan misi tersebut ditetapkan tujuan yang ingin dicapai oleh Direktorat Sarana Perkeretaapian dalam mewujudkan sarana perkeretaapian yang maju. Adupun tujuan yang ingin dicapai oleh Direktrorat Sarana Perkeretaapian dalam kurun waktu 5 (lima) tahun yang akan datang yaitu: 1) Terwujudnya sarana perkeretaapian yang maju; 2) Terlaksananya penyelenggaraan sarana perkeretaapian yang mendukung konektivitas dan layanan perkeretaapian; 3) Terwujudnya tata kelola pemerintahan yang sesuai dengan prinsip-prinsip Good Governance dan Clean Government di lingkungan Direktorat Sarana Perkeretaapian.

Sebagai upaya dalam mencapian tujuan yang telah ditentukan, Direktorat Sarana Perkeretaapian menetapkan sasaran kegiatan yang terbagi ke dalam 5 (lima) sasaran kegiatan yang ingin dicapai, yaitu:

1. Meningkatnya rekomendasi kebijakan bidang sarana/fasilitas sarana perkeretaapian yang mendukung konektivitas perkeretaapian

2. Meningkatnya kapasitas sarana perkeretaapian yang mendukung layanan perkeretaapian
3. Meningkatnya kinerja pelayanan publik Direktorat Sarana Perkeretaapian
4. Meningkatnya pengawasan dan kelaikan sarana perkeretaapian
5. Meningkatnya tata kelola pemerintahan Direktorat Sarana Perkeretaapian

Pencapaian dari masing-masing sasaran kegiatan tersebut dapat diukur dengan adanya indikator- indikator yang telah disusun. Adapun dalam mencapai sasaran kegiatan tersebut Direktorat Sarana melaksanakan 11 (sebelas) program yang merupakan penjabaran dari sasaran strategis. Lingkup dari program-program yang dilaksanakan mencakup kegiatan-kegiatan dalam rangka mendukung peningkatan sarana perkeretaapian oleh Direktorat Sarana Perkeretaapian.

Melalui rencana strategis ini, Direktorat Sarana Perkeretaapian berkomitmen untuk terus meningkatkan kualitas sarana perkeretaapian. Dengan langkah-langkah yang terukur, inovasi yang berkelanjutan, dan kolaborasi yang erat dengan seluruh pemangku kepentingan, kami yakin dapat mewujudkan transportasi kereta api yang menjadi kebanggaan bangsa. Rencana strategis ini merupakan tonggak awal dalam perjalanan menuju masa depan perkeretaapian yang lebih baik.

LAMPIRAN I – MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN

KODE	URAIAN	Program/Sasaran/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/ Indikator	SATUAN	TARGET					INDIKASI (ribuan)					INDIKASI TOTAL (ribuan)
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
022.03.GA	**Program Infrastruktur Konektivitas**								**3.733.171**	**116.077.400**	**119.400.400**	**183.675.250**	**145.690.875**	**568.577.096**
	Sasaran Kegiatan	**Meningkatnya konektivitas sarana perkeretaapian**												
	Indikator Kinerja Kegiatan	**Persentase Pemenuhan Perencanaan Teknis Bidang Konektivitas Sarana Perkeretaapian**		61,81%	72,92%	81,94%	90,97%	100%						
	Sasaran Kegiatan	**Meningkatnya pelayanan bidang sarana perkeretaapian**												
	Indikator Kinerja Kegiatan	**Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik yang Diselenggarakan Direktorat Sarana Perkeretaapian**		3,70	3,71	3,72	3,73	3,74						
	Sasaran Kegiatan	**Meningkatnya Kehandalan Sarana Perkeretaapian Mendukung Keselamatan Transportasi Perkeretaapian**												
	Indikator Kinerja Kegiatan	**Persentase Pemenuhan Sertifikasi Kelaikan Sarana Perkeretaapian**		80,24%	80,94%	81,61%	81,92%	82,22%						
	Sasaran Kegiatan	**Meningkatnya Kehandalan Sarana Perkeretaapian Mendukung Keselamatan Transportasi Perkeretaapian**												
	Indikator Kinerja Kegiatan	**Persentase pemenuhan NSPK Bidang Sarana Perkeretaapian**		37,03%	59,25%	74,10%	87,65%	100%						
	Sasaran Kegiatan	**Meningkatnya Kehandalan Sarana Perkeretaapian Mendukung Keselamatan Transportasi Perkeretaapian**												
	Indikator Kinerja Kegiatan	**Persentase pemenuhan sarana perkeretaapian milik negara**		71,01%	73,19%	89,90%	92,75%	100%						
4643	**Infrastruktur Konektivitas**								**-**	**4.500.000**	**1.500.000**	**1.500.000**	**1.500.000**	**9.000.000**

KODE	URAIAN	Program/Sasaran/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/ Indikator	SATUAN	TARGET					INDIKASI (ribuan)					INDIKASI TOTAL (ribuan)
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
	Transportasi Perkeretaapian													
	Sasaran Kegiatan	**Meningkatnya konektivitas sarana perkeretaapian**												
	Indikator Kinerja Kegiatan	**Persentase Pemenuhan Perencanaan Teknis Bidang Konektivitas Sarana Perkeretaapian**		**61,81%**	**72,92%**	**81,94%**	**90,97%**	**100%**						
ABF		Kebijakan Bidang Sarana dan Prasarana												
ABF.005		Studi Lingkungan												
		Detail Engineering Design Tempat Perawatan KRL Rangkasbitung	dokumen	-	1	-	-	-	0	1.500.000	0	0	0	1.500.000
		Detail Engineering Design Tempat Perawatan KRL Bandung	dokumen	-	-	1	-	-	0	0	1.500.000	0	0	1.500.000
		Detail Engineering Design Tempat Perawatan KRL Surabaya	dokumen	-	-	-	1	-	0	0	0	1.500.000	0	1.500.000
		Detail Engineering Design Tempat Perawatan KRL Bogor	dokumen	-	-	-	-	1	0	0	0	0	1.500.000	1.500.000
		Studi penyusunan AMDAL tempat penyimpanan Sarana Milik Negara di Sumatera Utara	dokumen	-	1	-	-	-	0	1.000.000	0	0	0	1.000.000
		Studi penyusunan AMDAL tempat penyimpanan Sarana Milik Negara di Sumatera Selatan	dokumen	-	1	-	-	-	0	1.000.000	0	0	0	1.000.000
ABF.007		Rancangan Rinci (Detailed Design/Enginering Design												
		Review DED Stabling SMN di Sumatera	dokumen	-	1	-	-	-	0	1.000.000	0	0	0	1.000.000
4642	**Keselamatan dan Keamanan Transportasi Perkeretaapian**								**3.733.171**	**111.577.400**	**117.900.400**	**182.175.250**	**144.190.875**	**559.577.096**
	Sasaran Kegiatan	**Meningkatnya Kehandalan Sarana Perkeretaapian Mendukung Keselamatan Transportasi Perkeretaapian**												
	Indikator Kinerja Kegiatan	**Persentase pemenuhan NSPK Bidang Sarana Perkeretaapian**		37,03%	59,25%	74,10%	87,65%	100%						

KODE	URAIAN	Program/Sasaran/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/ Indikator	SATUAN	TARGET					INDIKASI (ribuan)					INDIKASI TOTAL (ribuan)
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
	Sasaran Kegiatan	**Meningkatnya Kehandalan Sarana Perkeretaapian Mendukung Keselamatan Transportasi Perkeretaapian**												
	Indikator Kinerja Kegiatan	**Persentase pemenuhan sarana perkeretaapian milik negara**		71,01%	73,19%	89,90%	92,75%	100%						
	Sasaran Kegiatan	**Meningkatnya Kehandalan Sarana Perkeretaapian Mendukung Keselamatan Transportasi Perkeretaapian**												
	Indikator Kinerja Kegiatan	**Persentase Pemenuhan Sertifikasi Kelaikan Sarana Perkeretaapian**		80,24%	80,94%	81,61%	81,92%	82,22%						
AFA		Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria												
AFA.002		Pedoman Teknis Bidang Sarana Perkeretaapian (NSPK)												
		Kajian Penyusunan Pedoman Rancang Bangun dan Rekayasa Komponen Sarana Perkeretaapian	dokumen		1					1.500.000				1.500.000
		Kebijakan Alternatif Skema Pengadaan Sarana Perkeretaapian	dokumen				1					1.000.000		1.000.000
		Kajian Teknologi Gerbong Angkutan Kendaraan (ROLA)	dokumen					1					1.200.000	1.200.000
		Studi pemilihan spesifikasi teknis sarana dengan gradien dan lengkung tertentu	dokumen		1					1.500.000				1.500.000
		Kajian Teknis penerus gaya traksi sarana perkeretaapian	dokumen	-	-	1	-	-	0	0	1.500.000	0	0	1.500.000
		Studi Standar Spesifikasi teknis kereta induksi linear	dokumen	-	-	-	1	-	0	0	0	1.500.000	0	1.500.000
		Studi Standar spesifikasi kereta levitasi magnetic	dokumen	-	-	-	-	1	0	0	0	0	1.500.000	1.500.000
		Kajian Spesifikasi teknis Kereta Gantung	dokumen	-	-	-	-	1	0	0	0	0	1.500.000	1.500.000
		Kajian Kebutuhan dan Pemilihan Lokasi tempat Perawatan Sarana Perkeretaapian	dokumen	-	-	-	1	-	0	0	0	1.500.000	0	1.500.000

KODE	URAIAN	Program/Sasaran/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/ Indikator	SATUAN	TARGET					INDIKASI (ribuan)					INDIKASI TOTAL (ribuan)
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Studi Kajian Pelaksanaan Standarisasi dan Sertifikasi Peralatan Perawatan di Tempat Perawatan Sarana Perkeretaapian	dokumen	-	-	1	-	-	0	0	1.200.000	0	0	1.200.000
		Kajian green energy sarana perkeretaapian	dokumen	-	-	1	-	-	0	0	1.500.000	0	0	1.500.000
		Studi Road Map Pengembangan Teknologi dan Industri Sarana Perkeretaapian	dokumen	-	1	-	-	-	0	1.500.000	0	0	0	1.500.000
		Studi Penyusunan Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Spesifikasi Teknis Autonomus Rail Rapid Transit (ART) dan Automated Guideway Transit (AGT)	dokumen	-	1	-	-	-	0	1.000.000	0	0	0	1.000.000
		Penyusunan Sistem dan Prosedur Perawatan Kereta Inspeksi	dokumen	-	1	-	-	-	0	1.000.000	0	0	0	1.000.000
		Penyusunan Sistem dan Prosedur Perawatan Kereta Ukur Milik Negara	dokumen	-	1	-	-	-	0	1.000.000	0	0	0	1.000.000
		Penyusunan Sistem dan Prosedur Perawatan Railways Crane Milik Negara	dokumen	-	-	1	-	-	0	0	1.000.000	0	0	1.000.000
		Penyusunan Sistem dan Prosedur Perawatan dan Pemeriksaan MTT	dokumen	-	-	1	-	-	0	0	1.000.000	0	0	1.000.000
		Penyusunan Sistem dan Prosedur Perawatan Lori dan TMC	dokumen	-	-	-	1	-	0	0	0	1.000.000	0	1.000.000
		Penyusunan Sistem dan Prosedur Perawatan Kereta Kedinasan	dokumen	-	-	-	-	1	0	0	0	0	1.000.000	1.000.000
		Kajian Perencanaan Kebutuhan Sumber Daya Manusia SDM Pengoperasian Sarana Perkeretaapian Milik Negara	dokumen	1	-	-	-	-	0	0	0	0	0	-
		Studi Perencanaan dan Kebutuhan Fasilitas Tempat Penyimpanan (Stabling) Sarana Perkeretaapian Milik Negara	dokumen	-	1	-	-	-	0	1.000.000	0	0	0	1.000.000
		Kajian Evaluasi dan Perencanaan Kebutuhan Sarana Perkeretaapian Milik Negara di Wilayah Sumatera	dokumen	-	-	1	-	-	0	0	1.000.000	0	0	1.000.000

KODE	URAIAN	Program/Sasaran/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/ Indikator	SATUAN	TARGET					INDIKASI (ribuan)					INDIKASI TOTAL (ribuan)
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Kajian Evaluasi dan Perencanaan Kebutuhan Sarana Perkeretaapian Milik Negara di Wilayah Jawa dan Sulawesi	dokumen	-	-	-	1	-	0	0	0	1.000.000	0	1.000.000
		Kajian analisa harga satuan komponen perawatan kereta ukur, kereta inspeksi, lori inspeksi, dan TMC	dokumen	-	-	1	-	-	0	0	1.500.000	0	0	1.500.000
		Kajian analisa harga satuan komponen perawatan Railways Crane, Gerbong Datar, Kereta Penolong dan Kereta Kedinasan	dokumen	-	1	-	-	-	0	1.500.000	0	0	0	1.500.000
		Technical assistance perawatan Sarana Milik Negara (Kereta Inspeksi, Kereta Ukur, Kereta Kedinasan, Crane, Lori dan TMC)	dokumen	-	1	1	1	1	0	600.000	600.000	600.000	600.000	2.400.000
		Studi Penyusunan Standar Dan Tata Cara Pengujian Dan Sertifikasi Kelaikan Kendaraan Yang Berjalan Di Jalur KA (Railroad)	dokumen	-	1	-	-	-	0	1.200.000	0	0	0	1.200.000
		Kajian Tentang Standar dan Tata Cara Pengujian Integrasi Sub System Sarana Pada Sarana Otomatis	dokumen	-	-	1	-	-	0	0	1.200.000	0	0	1.200.000
		Kajian tentang Standar dan Tata Cara Pengujian Uji Pembebanan Statis dan Dinamis pada Sarana Perkeretaapian	dokumen	-	1	-	-	-	0	1.200.000	0	0	0	1.200.000
		Kajian Tata Cara Evaluasi Persetujuan Pengoperasian Peralatan Khusus	dokumen	-	1	-	-	-	0	1.200.000	0	0	0	1.200.000
		Studi Penyusunan Konsep SNI yang Bersumber dari JIS E4041 : 2019 dan IEC 61133 - 2016(Testing of Rolling Stock on Completion of Construcktion and Before Entry Into Service	dokumen	-	1	-	-	-	0	1.200.000	0	0	0	1.200.000
		Studi tentang Standar Minimal Pelaksanaan Uji Rancang Bangun dan Rekayasa pada Sarana yang Mengalami Perubahan Spesifikasi Teknis (Rekayasa)	dokumen	-	-	1	-	-	0	0	1.200.000	0	0	1.200.000
		Kajian tentang Standar, Tatacara dan persyaratan teknis Pengujian Berat, Emisi Gas Buang dan Kelistrikan pada Sarana Perkeretaapian	dokumen	-	-	1	-	-	0	0	1.200.000	0	0	1.200.000

KODE	URAIAN	Program/Sasaran/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/ Indikator	SATUAN	TARGET					INDIKASI (ribuan)					INDIKASI TOTAL (ribuan)
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Kajian tentang Standar, Tata Cara dan persyaratan teknis Pengujian Rangka Bawah dan Pengujian Keretakan pada Sarana Perkeretaapian	dokumen	-	-	1	-	-	0	0	1.200.000	0	0	1.200.000
		Studi Kelayakan Tempat Pengujian Sarana Perkeretaapian di Sulawesi Selatan	dokumen	-	-	-	1	-	0	0	0	1.200.000	0	1.200.000
		Studi Kelayakan Tempat Pengujian Sarana Perkeretaapian di Jawa	dokumen	-	-	-	1	-	0	0	0	1.200.000	0	1.200.000
		Studi Standar Persyaratan Teknis Perubahan Spesifikasi Teknis / Modifikasi Sarana Perkeretaapian Yang Perlu Dilakukan Uji Pertama	dokumen	-	-	-	1	-	0	0	0	1.200.000	0	1.200.000
		Studi Penentuan Lokasi Pengujian Dinamis pada Wilayah Sulawesi Selatan	dokumen	-	-	-	-	1	0	0	0	0	1.200.000	1.200.000
		Studi Penentuan Lokasi Pengujian Dinamis pada Wilayah Jawa	dokumen	-	-	-	-	1	0	0	0	0	1.200.000	1.200.000
		Studi Penilaian Kelaikan tentang Standar dan Tata Cara Pengujian Kereta Api Levitasi Magnetik	dokumen	-	-	-	1	-	0	0	0	1.160.000	0	1.160.000
		Studi Penilaian Kelaikan tentang Standar dan Tata Cara Pengujian Kereta Api Monorel	dokumen	-	-	1	-	-	0	0	1.150.000	0	0	1.150.000
		Studi Penilaian Kelaikan tentang Standar dan Tata Cara Pengujian Kereta Api Motor Induksi Linier	dokumen	-	-	-	-	1	0	0	0	0	1.170.000	1.170.000
		Studi Penerapan Energi Terbarukan pada sektor Sarana Perkeretaapian	dokumen	-	-	1	-	-	0	0	1.125.000	0	0	1.125.000
		Studi standar dan tata cara pengujian dan sertifikasi pada sarana perkeretaapian pada sarana dengan energi terbarukan	dokumen	-	-	-	1	-	0	0	0	1.160.000	0	1.160.000
		Studi standar dan tata cara perawatan pada sarana perkeretaapian pada sarana dengan energi terbarukan	dokumen	-	-	-	-	1	0	0	0	0	1.170.000	1.170.000
		Studi Roadmap Kelaikan Sarana Perkeretaapian Berdasarkan perkembangan teknologi sarana perkeretaapian	dokumen	-	1	-	-	-	0	1.100.000	0	0	0	1.100.000

KODE	URAIAN	Program/Sasaran/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/ Indikator	SATUAN	TARGET					INDIKASI (ribuan)					INDIKASI TOTAL (ribuan)
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Studi Kajian Teknis Standar dan Tata Cara Inspeksi Sarana Perekeretaapian	dokumen	1	-	-	-	-	1.100.000	0	0	0	0	1.100.000
CCK		OP Sarana Bidang Konektivitas Perkeretaapian												
CCK.001		Pengoperasian Sarana Perkeretaapian												
		Pengoperasian Sarana Milik Negara	unit	20	20	22	22	22	1.000.000	4.950.000	6.187.400	6.806.250	7.486.875	26.430.525
CAK		Sarana Bidang Konektivitas Perkeretaapian												
CAK.001		Sarana Kerja Bidang Konektivitas Perkeretaapian												
		Pengadaan 1 Unit Kereta Penolong untuk mendukung Railway Crane Sumatera Selatan	unit	-	1	-	-	-	0	8.700.000	0	0	0	8.700.000
		Pengadaan 2 unit Forklift untuk wilayah Sumatera Barat	unit	-	2	-	-	-	0	2.000.000	0	0	0	2.000.000
		Pengadaan 1 unit Lokomotif 1435 MM untuk Wilayah Sulawesi Selatan MYC	unit	-	1	1	-	-	0	15.000.000	15.000.000	0	0	30.000.000
		Pengadaan 10 unit Gerbong Datar 1435 mm dan 10 unit Gerbong Terbuka 1435 mm untuk Wilayah Sulawesi Selatan	unit	-	20	20	-	-	0	15.000.000	15.000.000	0	0	30.000.000
		Pengadaan 1 set @2 unit Kereta Inspeksi untuk Wilayah Sumatera Selatan MYC	unit	-	2	2	-	-	0	15.000.000	15.000.000	0	0	30.000.000
		Pengadaan 1 unit Railways Crane untuk Wilayah Sulawesi Selatan MYC	unit	-	1	1	-	-	0	30.000.000	15.000.000	0	0	45.000.000
		Pengadaan 1 unit Gerbong datar dan 1 unit kereta penolong 1435 mm untuk Railways Crane Wilayah Sulawesi Selatan	unit	-	-	-	2	-	0	0	0	7.500.000	0	7.500.000
		Pengadaan 2 unit PBR 1067 mm untuk Wilayah Jawa	unit	-	-	2	2	-	0	0	15.000.000	15.000.000	0	30.000.000
		Pengadaan 1 unit PBR 1435 mm untuk Wilayah Sulawesi Selatan	unit	-	-	1	1	-	0	0	15.000.000	15.000.000	0	30.000.000
		Pengadaan 2 unit PBR 1067 mm untuk Wilayah Sumatera Utara	unit	-	-	-	2	2	0	0	0	15.000.000	15.000.000	30.000.000

KODE	URAIAN	Program/Sasaran/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/ Indikator	SATUAN	TARGET					INDIKASI (ribuan)					INDIKASI TOTAL (ribuan)
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Pengadaan 1 set @2 unit Kereta Inspeksi untuk Wilayah Sumatera Barat	unit	-	-	-	2	2	0	0	0	15.000.000	15.000.000	30.000.000
		Pengadaan 1 unit Kereta Ukur untuk Wilayah Sumatera Barat	unit	-	-	-	2	2	0	0	0	15.000.000	15.000.000	30.000.000
		Pengadaan 1 unit Railways Crane untuk Wilayah Jawa Timur	unit	-	-	-	1	1	0	0	0	15.000.000	15.000.000	30.000.000
		Pengadaan 1 unit Railways Crane untuk Wilayah Jabodetabek	unit	-	-	-	1	1	0	0	0	15.000.000	15.000.000	30.000.000
		Pengadaan 1 unit PBR 1067 mm untuk Sumatera Selatan	unit	-	-	-	1	1	0	0	0	15.000.000	15.000.000	30.000.000
		Pengadaan 1 set @2 unit Kereta Inspeksi untuk Padang	unit	-	-	-	2	2	0	0	0	15.000.000	15.000.000	30.000.000
		Pengadaan 1 unit Railways Crane untuk Jabodetabek 1 unit MYC	unit	-	-	-	1	1	0	0	0	15.000.000	15.000.000	30.000.000
ADC		Sertifikasi Produk												
ADC.001		Sertifikasi Sarana Perkeretaapian												
		Sertifikasi kelaikan sarana wilayah I	tahun	1	1	1	1	1	708.225	650.700	755.000	862.000	978.000	3.953.925
		Sertifikasi kelaikan sarana wilayah II	tahun	1	1	1	1	1	508.480	650.700	755.000	862.000	978.000	3.754.180
		Supervisi Pengujian Kelaikan sarana perkeretaapian dan pemeriksaan periodik pengujian sarana di wilayah I	tahun	1	1	1	1	1	226.372	1.436.000	1.500.000	1.650.000	1.815.000	6.627.372
		Supervisi Pengujian Kelaikan sarana perkeretaapian di wilayah II	tahun	1	1	1	1	1	190.094	1.540.000	1.685.000	1.825.000	2.243.000	7.483.094
		Audit Surveillance ISO 9001:2015 Sertifikasi sarana perkeretaapian	tahun	-	1	-	1	1	0	150.000	0	150.000	150.000	450.000
		Audit perpanjangan ISO 9001:2015 Sertifikasi sarana perkeretaapian	tahun	-	-	1	-	-	0	0	643.000	0	0	643.000
022.08.WA	**Program Dukungan Manajemen**								**17.265.483**	**94.906.000**	**98.138.536**	**104.695.310**	**107.615.417**	**422.620.746**

KODE	URAIAN	Program/Sasaran/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/ Indikator	SATUAN	TARGET					INDIKASI (ribuan)					INDIKASI TOTAL (ribuan)
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kehandalan Sarana Perkeretaapian Mendukung Keselamatan Transportasi Perkeretaapian												
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase sarana perkeretaapian yang telah ditindaklanjuti sesuai hasil rampcheck		91%	91%	92%	92%	93%						
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kehandalan Sarana Perkeretaapian Mendukung Keselamatan Transportasi Perkeretaapian												
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase pengawasan perawatan sarana dan tempat perawatan sarana perkeretaapian		100%	100%	100%	100%	100%						
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Sarana Perkeretaapian												
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai AKIP Direktorat Sarana Perkeretaapian		81,2	81,25	81,3	81,35	81,4						
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Sarana Perkeretaapian												
	Indikator Kinerja Kegiatan	Tingkat Penerapan Manajemen Risiko		13,5	13,75	14	14,25	14,5						
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Sarana Perkeretaapian												
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai Kinerja Anggaran Direktorat Sarana Perkeretaapian		86,7	86,75	86,8	86,85	86,9						
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Sarana Perkeretaapian												
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Direktorat Sarana Perkeretaapian.		100%	100%	100%	100%	100%						
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Sarana Perkeretaapian												

KODE	URAIAN	Program/Sasaran/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/ Indikator	SATUAN	TARGET					INDIKASI (ribuan)					INDIKASI TOTAL (ribuan)
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
	Indikator Kinerja Kegiatan	**Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Direktorat Sarana Perkeretaapian**		**60**	**65**	**70**	**75**	**80**						
4600	**Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Perkeretaapian**								**-**	**7.000.000**	**5.500.000**	**4.000.000**	**4.100.000**	**20.600.000**
	Sasaran Kegiatan	**Meningkatnya Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Sarana Perkeretaapian**												
	Indikator Kinerja Kegiatan	**Nilai Kinerja Anggaran Direktorat Sarana Perkeretaapian**		86,7	86,75	86,8	86,85	86,9						
ADI		Sertifikasi Profesi dan SDM												
ADI.001		Sertifikat Kompetensi SDM												
		Pelatihan pendukung kompetensi SDM sarana		-	-	1	-	-	0	0	800.000	0	0	800.000
		Kursus singkat (short course) peningkatan pengetahuan pegawai tentang non destructive test (NDT)		-	1	-	-	-	0	800.000	0	0	0	800.000
		Kursus singkat (short course) peningkatan pengetahuan pegawai tentang tes korosi		-	-	1	-	-	0	0	800.000	0	0	800.000
		Pelatihan ISO 9001:2015 (quaity management system)		-	1	-	-	-	0	800.000	0	0	0	800.000
		Pelatihan pengujian material		-	1	-	-	-	0	800.000	0	0	0	800.000
		Pelatihan analisa dan simulasi pembebanan sarana perkeretaaian		-	1	-	-	-	0	800.000	0	0	0	800.000
		Pengembangan Di Bidang Rancang Bangun dan Fasilitas Sarana Perkeretaapian		-	1	1	1	1	0	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	8.000.000
		Benchmarking teknologi sarana perkeretaapian		-	1	1	1	1	0	1.800.000	1.900.000	2.000.000	2.100.000	7.800.000
4601	**Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian**								**17.265.483**	**66.111.000**	**71.238.736**	**78.790.510**	**82.105.317**	**315.511.046**
	Sasaran Kegiatan	**Meningkatnya Kehandalan Sarana Perkeretaapian Mendukung Keselamatan Transportasi Perkeretaapian**												

KODE	URAIAN	Program/Sasaran/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/ Indikator	SATUAN	TARGET					INDIKASI (ribuan)					INDIKASI TOTAL (ribuan)
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
	Indikator Kinerja Kegiatan	**Persentase sarana perkeretaapian yang telah ditindaklanjuti sesuai hasil rampcheck**		91%	91%	92%	92%	93%						
	Sasaran Kegiatan	**Meningkatnya Kehandalan Sarana Perkeretaapian Mendukung Keselamatan Transportasi Perkeretaapian**												
	Indikator Kinerja Kegiatan	**Persentase pengawasan perawatan sarana dan tempat perawatan sarana perkeretaapian**		100%	100%	100%	100%	100%						
	Sasaran Kegiatan	**Meningkatnya Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Sarana Perkeretaapian**												
	Indikator Kinerja Kegiatan	**Nilai AKIP Direktorat Sarana Perkeretaapian**		81,2	81,25	81,3	81,35	81,4						
	Sasaran Kegiatan	**Meningkatnya Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Sarana Perkeretaapian**												
	Indikator Kinerja Kegiatan	**Tingkat Penerapan Manajemen Risiko**		13,5	13,75	14	14,25	14,5						
	Sasaran Kegiatan	**Meningkatnya Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Sarana Perkeretaapian**												
	Indikator Kinerja Kegiatan	**Nilai Kinerja Anggaran Direktorat Sarana Perkeretaapian**		86,7	86,75	86,8	86,85	86,9						
	Sasaran Kegiatan	**Meningkatnya Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Sarana Perkeretaapian**												
	Indikator Kinerja Kegiatan	**Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Direktorat Sarana Perkeretaapian**		60	65	70	75	80						
EBD		Layanan Manajemen Kinerja Internal												
EBD.953		Layanan Pemantauan dan Evaluasi												
		Rampcheck pemeriksaan kelaikan angkutan lebaran, natal dan tahun baru	tahun	1	1	1	1	1	367.198	1.550.000	1.650.000	1.750.000	1.850.000	7.167.198
		Rampcheck pemeriksaan kelaikan angkutan barang batu bara di Sumatera Selatan dan Lampung	tahun	1	1	1	1	1	137.729	770.000	840.000	910.000	980.000	3.637.729

KODE	URAIAN	Program/Sasaran/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/ Indikator	SATUAN	TARGET					INDIKASI (ribuan)					INDIKASI TOTAL (ribuan)
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Penyusunan Dokumen SAKIP dan Pengelolaan Data DIt Sarana	tahun	1	1	1	1	1	68.123	449.500	471.900	495.400	520.100	2.005.023
		Penyusunan Renja, RKT, RKA Direktorat Sarana Perkeretaapian	tahun	1	1	1	1	1	12.000	113.000	118.000	123.900	130.000	496.900
		Penyusunan SPIP dan Manajemen Risiko Direktorat Sarana Perkertaapian	tahun	1	1	1	1	1	24.619	170.000	178.500	187.400	196.700	757.219
		Perawatan Lori Inspeksi dan Track Motor Car (TMC) Milik Negara	unit	5	5	5	5	5	700.000	2.241.000	2.464.891	2.711.380	2.982.518	11.099.789
		Perawatan Crane, Gerbong Datar dan Kereta Penolong	unit	12	15	15	18	18	3.200.000	20.921.000	23.012.699	25.313.969	27.845.365	100.293.033
		Perawatan Kereta Inspeksi, Kereta Ukur dan Kereta Kedinasan Milik Negara	unit	15	15	15	15	19	3.200.000	6.600.000	7.260.000	7.986.000	8.784.600	33.830.600
		Perawatan Alat Ukur Kereta Ukur Milik Negara	unit	1	-	-	-	-	600.000	0	0	0	0	600.000
		Perawatan Sarana Milik Negara Untuk Pemeliharaan Jalan Rel	unit	1	-	-	-	-	3.900.000	0	0	0	0	3.900.000
		Pengadaaan Peralatan Portable untuk Supervisi dan Inspeksi Penilaian Kelaikan Sarana Perkeretaapian oleh Inspektur Sarana	tahun	-	1		1		0	2.000.000	0	2.150.000	0	4.150.000
		Perawatan dan Kalibrasi Alat Uji Sarana di Wilayah I (Pulau Jawa, Bali, Nusa Tenggara, Sulawesi, Maluku Dan Papua)	tahun	-	1	1	1	1	0	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	4.000.000
		Perawatan dan Kalibrasi alat uji sarana di Wilayah II	tahun	-	1	1	1	1	0	1.055.000	1.075.000	1.080.000	1.100.000	4.310.000
EBA		Layanan Manajemen Kinerja Internal												
EBA.960		Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal												
		Pelaksanaan kegiatan dan honor operasional satuan kerja pengembangan dan peningkatan sarana perkeretaapian	tahun	1	1	1	1	1	42.112	2.750.000	3.025.000	3.327.500	3.660.250	12.804.862
EBA		Layanan Manajemen Kinerja Internal												
EBA.994		Layanan Perkantoran												

KODE	URAIAN	Program/Sasaran/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/ Indikator	SATUAN	TARGET					INDIKASI (ribuan)					INDIKASI TOTAL (ribuan)
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Layanan Perkantoran Satker pengembangan dan peningkatan sarana perkeretaapian	tahun	1	1	1	1	1	834.471	2.192.000	2.410.350	2.651.384	2.916.521	11.004.726
		Honor operasional satuan kerja	tahun	1	1	1	1	1	1.461.371	1.769.000	1.945.084	2.139.593	2.353.552	9.668.600
		Administrasi layanan perkantoran direktorat sarana perkeretaapian	tahun	1	1	1	1	1	314.827	1.062.000	1.115.100	1.170.800	1.229.300	4.892.027
		Pengelolaan, Pengolahan dan Penyajian Arsip Direktorat Sarana Perkeretaapian	tahun	-	1	1	1	1	0	267.000	280.000	294.000	308.700	1.149.700
EBD		Layanan Manajemen Kinerja Internal												
EBD.955		**Layanan Manajemen Keuangan**												
		Kegiatan Sistem Akuntasi Pemerintah (SAI)	tahun	1	1	1	1	1	75.599	149.000	163.350	179.685	197.653	765.287
		Kegiatan Sistem Akuntasi Barang Milik Negara (SABMN)	tahun	1	1	1	1	1	60.207	148.500	163.350	179.685	197.653	749.395
EBD		Layanan Manajemen Kinerja Internal												
EBD.952		**Layanan Perencanaan dan Penganggaran**												
		Bimbingan Teknis Pengembangan Teknologi Sarana Perkeretaapian	tahun	-	1	1	1	1	0	500.000	550.000	600.000	650.000	2.300.000
		Bimbingan Teknis Pengawasan Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian	tahun	1	1	1	1	1	0	500.000	550.000	600.000	650.000	2.300.000
		Bimbingan Teknis/rapat dan Workshop pengelolaan sarana perkeretaapian milik negara	tahun	1	1	1	1	1	42.960	489.000	537.855	591.641	650.805	2.312.261
		Bimbingan teknis bidang kelaikan sarana perkeretaapian Wilayah I	tahun	1	1	1	1	1	0	652.000	720.000	792.000	871.200	3.035.200
		Transfer Knowledge tentang Kelaikan Sarana Perkeretaapian Otomatis	tahun	1	-	-	-	-	500.000	0	0	0	0	500.000
		Transfer Knowledge Kelaikan Operasi Peralatan Khusus	tahun	-	1	-	-	-	0	1.500.000	0	0	0	1.500.000
		Transfer Knowledge tentang Kelaikan Kereta Gantung	tahun	-	-	1	-	-	0	0	1.800.000	0	0	1.800.000

KODE	URAIAN	Program/Sasaran/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/ Indikator	SATUAN	TARGET					INDIKASI (ribuan)					INDIKASI TOTAL (ribuan)
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Transfer Knowledge tentang Kelaikan Sarana Perkeretaapian	tahun	-	-	-	1	1	0	0	0	1.800.000	2.000.000	3.800.000
		Bimtek Kelaikan Sarana Perkeretaapian Wilayah II	tahun	1	1	1	1	1	0	373.000	524.000	632.000	785.000	2.314.000
		Bimtek Penjaminan Kualitas Proses Manufaktur Sarana perkeretaapian	tahun	-	1	-	-	-	0	700.000	0	0	0	700.000
		Bimtek Tata Cara Penggunaan, Perawatan dan Kalibrasi Alat Uji	tahun	-	-	-	-	1	0	0	0	0	650.000	650.000
		Bimtek Peningkatan Pengetahuan tentang Perawatan Motor Traksi Sarana Perkeretaapian	tahun	-	1	-	-	-	0	710.000	0	0	0	710.000
		Bimtek Penguatan Tugas Pokok dan Fungsi Satpel terkait Pengawasan kelaikan sarana wilayah II	tahun	-	-	-	-	1	0	0	0	0	550.000	550.000
		Bimtek Peningkatan Kualitas Perawatan Bogie untuk Mendukung Kelaikan Sarana Perkeretaapian	tahun	-	-	-	1	-	0	0	0	410.000	0	410.000
		Bimtek Peningkatan Pengetahuan tentang Pengelasan Sarana Perkeretaapian Mendukung Kelaikan Sarana Perkeretaapian dengan Kualifikasi Ahli Pengelasan (SMAW, GTAW, FAW, GMAW)	tahun	-	-	-	1	-	0	0	0	2.100.000	0	2.100.000
		Bimbingan teknis Pesawat angkat dan angkut pada sarana perkeretaapian	tahun	-	-	1	-	-	0	0	535.000	0	0	535.000
		Bimtek Kualifikasi Keahlian Penilaian Analisis dan Evaluasi Pendukung Pelaksanaan Inspeksi Sarana Kereta Api (Crasshworthines)	tahun	-	-	1	-	-	0	0	455.000	0	0	455.000
		Penyusunan Rancangan Peraturan Menteri Bidang Kelaikan Sarana Perkeretaapian	tahun	-	1	1	1	1	0	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	8.000.000
		Penyusunan dan Evaluasi Peraturan dan Perundang-undangan di bidang sarana perkeretaapian	tahun	1	1	1	1	1	63.311	502.000	527.100	553.400	577.000	2.222.811
		Pengadaan Standar Internasional Sarana Perkeretaapian	tahun	-	1	-	-	-	0	300.000	0	0	0	300.000
		Pengadaan peralatan rampcek	tahun	-	1	1	1	1	0	300.000	330.000	360.000	390.000	1.380.000

KODE	URAIAN	Program/Sasaran/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/ Indikator	SATUAN	TARGET					INDIKASI (ribuan)					INDIKASI TOTAL (ribuan)
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Pembaharuan aplikasi rancang bangun	tahun	-	-	1	-	-	0	0	2.000.000	0	0	2.000.000
		Pemeliharaan dan Pengelolaan Sistem Aplikasi Penetapan Identitas Penomoran Sarana	tahun	-	1	1	1	1	0	100.000	100.000	100.000	100.000	400.000
		Monitoring Pengendalian Mutu, Rancang Bangun, dan Rekayasa Sarana Perkeretaapian	tahun	1	1	1	1	1	96.860	1.540.000	1.700.000	1.870.000	2.050.000	7.256.860
		Monitoring dan Rekonsiliasi Data Identitas Sarana Perkeretaapian	tahun	-	1	1	1	1	0	440.000	480.000	520.000	560.000	2.000.000
		Monitoring dan Evaluasi kegiatan satuan kerja pengembangan dan peningkatan sarana perkeretaapian	tahun	1	1	1	1	1	567.048	1.375.000	1.512.500	1.663.750	1.830.125	6.948.423
		Kegiatan Monitoring perawatan sarana milik negara	tahun	1	1	1	1	1	232.833	1.182.000	1.300.024	1.430.027	1.573.030	5.717.914
		Kegiatan pembinaan dan pengawasan sarana perkeretaapian milik negara	tahun	1	1	1	1	1	265.350	1.417.000	1.558.633	1.714.496	1.885.945	6.841.424
		Inspeksi Kelaikan Sarana Perkeretaapian Wilayah I	tahun	-	1	1	1	1	0	1.560.000	1.700.000	1.870.000	2.057.000	7.187.000
		Evaluasi dan Pelaporan Kelaikan Sarana Wilayah I (Pulau Jawa, Bali, Nusa Tenggara, Sulawesi, Maluku Dan Papua	tahun	1	1	1	1	1	29.627	575.000	650.000	715.000	786.500	2.756.127
		Inspeksi Kelaikan Sarana Perkeretaapian Wilayah II	tahun	1	1	1	1	1	3.000	1.300.000	1.450.000	1.570.000	1.620.000	5.943.000
		Rapat Koordinasi teknis Bidang Sarana Perkeretaapian	tahun	1	1	1	1	1	0	939.000	985.900	1.035.100	1.086.800	4.046.800
		Pelaksanaan kegiatan koordinasi pimpinan dan sub bagian Tata Usaha	tahun	1	1	1	1	1	366.389	1.390.000	1.459.500	1.532.400	1.809.000	6.557.289
		Pelaksanaan Pengawasan Perawatan, Tempat, dan Fasilitas Perawatan Sarana Perkeretaapian	tahun	1	1	1	1	1	99.849	560.000	640.000	680.000	720.000	2.699.849
4602	**Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Perkeretaapian**									**21.795.000**	**21.399.800**	**21.904.800**	**21.410.100**	**86.509.700**
	Sasaran Kegiatan	**Meningkatnya Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Sarana Perkeretaapian**												

KODE	URAIAN	Program/Sasaran/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/ Indikator	SATUAN	TARGET					INDIKASI (ribuan)					INDIKASI TOTAL (ribuan)
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
	Indikator Kinerja Kegiatan	**Nilai Kinerja Anggaran Direktorat Sarana Perkeretaapian**												
CAN		Sarana Bidang Teknologi Informasi dan Komunikasi												
CAN.001		Pengadaan Perangkat Pengolah Data dan Komunikasi												
		Pengadaan Peralatan Inspeksi Kelaikan Sarana Wilayah I	tahun	-	1	1	1	1	0	400.000	500.000	500.000	500.000	1.900.000
		Pengadaan peralatan pengelolaan data dan komunikasi Direktorat Sarana Perkeretaapian	tahun	1	1	1	1	1	0	97.000	101.800	106.800	112.100	417.700
FAB		Sistem Informasi Pemerintahan												
FAB.001		**Sistem Informasi**												
		Pemeliharaan Modul Aplikasi Direktorat Sarana Perkeretaapian	tahun	-	1	1	1	1	0	298.000	298.000	298.000	298.000	1.192.000
		Pengembangan dan pemeliharaan Aplikasi Direktorat Sarana Perkeretaapi	tahun	-	1	1	1	1	0	1.000.000	500.000	1.000.000	500.000	3.000.000
CAN		Sarana Bidang Teknologi Informasi dan Komunikasi												
CAN.002		**Langganan Software Multimedia**												
		Belanja langganan daya dan jasa lainnya	tahun	1	1	1	1	1	0	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000	80.000.000
Indikasi Total Anggaran Direktorat Sarana Perkeretaapian														**991.197.842**

LAMPIRAN II – MATRIKS KERANGKA REGULASI

NO	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/ institusi	Target Penyelesaian
1	Kajian Penyusunan Pedoman Rancang Bangun dan Rekayasa Komponen Sarana Perkeretaapian	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kemenhub, Kemenhumkam, Seskab	2025-2029
2	Kebijakan Alternatif Skema Pengadaan Sarana Perkeretaapian	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kemenhub, Kemenhumkam, Seskab	2025-2029
3	Kajian Teknologi Gerbong Angkutan Kendaraan (ROLA)	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kemenhub, Kemenhumkam, Seskab	2025-2029
4	Studi pemilihan spesifikasi teknis sarana dengan gradien dan lengkung tertentu	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kemenhub, Kemenhumkam, Seskab	2025-2029
5	Kajian Teknis penerus gaya traksi sarana perkeretaapian	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kemenhub, Kemenhumkam, Seskab	2025-2029
6	Studi Standar Spesifikasi teknis kereta induksi linear	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kemenhub, Kemenhumkam, Seskab	2025-2029
7	Studi Standar spesifikasi kereta levitasi magnetic	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kemenhub, Kemenhumkam, Seskab	2025-2029

NO	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/ institusi	Target Penyelesaian
8	Kajian Spesifikasi teknis Kereta Gantung	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kemenhub, Kemenhumkam, Seskab	2025-2029
10		Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
11	Kajian Kebutuhan dan Pemilihan Lokasi tempat Perawatan Sarana Perkeretaapian	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
12	Studi Kajian Pelaksanaan Standarisasi dan Sertifikasi Peralatan Perawatan di Tempat Perawatan Sarana Perkeretaapian	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
13	Kajian Standard Crash Energy Management pada Sarana Perkeretaapian	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
14	Kajian green energy sarana perkeretaapian	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
15	Studi Road Map Pengembangan Teknologi dan Industri Sarana Perkeretaapian	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
16	Studi Penyusunan Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Spesifikasi Teknis Autonomus Rail Rapid Transit (ART) dan Automated Guideway Transit (AGT)	Mendukung pelaksaan tugas dan fungsi jabatan fungsional inspektur sarana perkeretaapian	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kemenhub, Kemenhumkam, Seskab	2025-2029
17	Studi Penyusunan Peraturan Menteri Perhubungan / Peraturan Direktoran Jenderal Perkeretaapian tentang tata cara inspeksi tempat perawatan dan pemeriksaan sarana perkertaapian	Mendukung pelaksaan tugas dan fungsi jabatan fungsional inspektur sarana perkeretaapian	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kemenhub, Kemenhumkam, Seskab	2025-2029
18	Kajian evaluasi konstruksi sebagai pedoman rekayasa sarana perkeretaapian	1. Sebagai pedoman dalam menindaklanjuti PM 16 tahun 2022 tentang standar rancang bangun dan rekayasa sarana perkeretaapian 2. Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan.	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029

NO	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/ institusi	Target Penyelesaian
19	Kajian evaluasi komponen sebagai pedoman rekayasa sarana perkeretaapian	1. Sebagai pedoman dalam menindaklanjuti PM 16 tahun 2022 tentang standar rancang bangun dan rekayasa sarana perkeretaapian 2. Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan.	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
20	Studi Penilaian Kelaikan Tentang Standar dan Tata Cara Pengujian Trem	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
21	Studi Penilaian Kelaikan tentang Standar dan Tata Cara Pengujian Kereta Api Levitasi Magnetik	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
22	Studi Penilaian Kelaikan tentang Standar dan Tata Cara Pengujian Kereta Api Monorel	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
23	Studi Penilaian Kelaikan tentang Standar dan Tata Cara Pengujian Kereta Api Motor Induksi Linier	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
24	Studi Penerapan Energi Terbarukan pada sektor Sarana Perkeretaapian	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
25	Studi standar dan tata cara pengujian dan sertifikasi pada sarana perkeretaapian pada sarana dengan energi terbarukan	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
26	Studi standar dan tata cara perawatan pada sarana perkeretaapian pada sarana dengan energi terbarukan	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
27	Studi Roadmap Kelaikan Sarana Perkeretaapian Berdasarkan perkembangan teknologi sarana perkeretaapian	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
28	Studi Kajian Teknis Standar dan Tata Cara Inspeksi Sarana Perekeretaapian	Sebagai data dukung dalam Menyusun kebijakan regulasi yang akan ditetapkan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
29	Penyusunan Sistem dan Prosedur Perawatan Kereta Inspeksi	Sebagai Pedoman dan Panduan dalam Pelaksanaan Perawatan Kereta Inspeksi dan Kereta Ukur Milik Negara	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029

NO	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/ institusi	Target Penyelesaian
30	Penyusunan Sistem dan Prosedur Perawatan Railways Crane Milik Negara	Sebagai Pedoman dan Panduan dalam Pelaksanaan Perawatan Crane Milik Negara	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
31	Penyusunan Sistem dan Prosedur Perawatan dan Pemeriksaan MTT	Sebagai Pedoman dan Panduan dalam Pelaksanaan Perawatan MTT Milik Negara	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
32	Penyusunan Sistem dan Prosedur Perawatan Lori dan TMC	Sebagai Pedoman dan Panduan dalam Pelaksanaan Perawatan Lori dan TMC	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
33	Penyusunan Sistem dan Prosedur Perawatan Kereta Kedinasan	Sebagai Pedoman dan Panduan dalam Pelaksanaan Perawatan Kereta Kedinasan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
34	Kajian Perencanaan Kebutuhan Sumber Daya Manusia SDM Pengoperasian Sarana Perkeretaapian Milik Negara	Kajian perencanaan SDM diperlukan untuk memastikan bahwa unit organisasi yang terkait dengan pengelolaan SMN memiliki jumlah SDM yang tepat dengan kualifikasi yang sesuai untuk setiap tugas, jenjang karir yang jelas, serta adanya landasan regulasi yang tepat.	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
35	Studi Perencanaan dan Kebutuhan Fasilitas Tempat Penyimpanan (Stabling) Sarana Perkeretaapian Milik Negara	Sebagai pedoman dalam perencanaan dan penyediaan tempat stabling Sarana Milik Negara yang lokasinya tersebar di wilayah Jasa, Sumatra dan Sulawesi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
36	Kajian Evaluasi dan Perencanaan Kebutuhan Sarana Perkeretaapian Milik Negara di Wilayah Sumatera	Sebagai Evaluasi dan Dasar dalam Pengadaan Sarana yang Akan Datang di Wilayah Sumatera	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
37	Kajian Evaluasi dan Perencanaan Kebutuhan Sarana Perkeretaapian Milik Negara di Wilayah Jawa dan Sulawesi	Sebagai Evaluasi dan Dasar dalam Pengadaan Sarana yang Akan Datang di Wilayah Jawa dan Sulawesi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
38	Kajian analisa harga satuan komponen perawatan kereta ukur, kereta inspeksi, lori inspeksi, dan TMC	Sebagai Dasar dan Pedoman dalam Penyusunan Anggaran Perawatan Kereta Ukur, Kereta Inspeksi, Lori Inspeksi, dan Track Motor Car	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
39	Kajian analisa harga satuan komponen perawatan Railways Crane, Gerbong Datar, Kereta Penolong dan Kereta Kedinasan	Sebagai Dasar dan Pedoman dalam Penyusunan Anggaran Perawatan Railways Crane, Gerbong Datar, Kereta Penolong dan Kereta Kedinasan	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
41	Technical assistance perawatan Sarana Milik Negara (Kereta Inspeksi, Kereta	Penyusunan Bahan dan Data Perawatan Sebagai Dasar dalam Pelaporan Kegiatan Perawatan Sarana Milik Negara	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029

NO	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/ institusi	Target Penyelesaian
	Ukur, Kereta Kedinasan, Crane, Lori dan TMC)				
43	Studi Penyusunan Standar Dan Tata Cara Pengujian Dan Sertifikasi Kelaikan Kendaraan Yang Berjalan Di Jalur KA (Railroad)	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
45	Kajian Tentang Standar dan Tata Cara Pengujian Integrasi Sub System Sarana Pada Sarana Otomatis	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
47	Kajian tentang Standar dan Tata Cara Pengujian Uji Pembebanan Statis dan Dinamis pada Sarana Perkeretaapian	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
49	Kajian Tata Cara Pemberian Izin Pengoperasian Pada Peralatan Khusus	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
51	Studi Penyusunan Konsep SNI yang Bersumber dari JIS E4041 : 2019 dan IEC 61133 - 2016(Testing of Rolling Stock on Completion of Construcktion and Before Entry Into Service	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
53	Studi tentang Standar Minimal Pelaksanaan Uji Rancang Bangun dan Rekayasa pada Sarana yang Mengalami Perubahan Spesifikasi Teknis (Rekayasa)	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
55	Kajian tentang Standar, Tatacara dan persyaratan teknis Pengujian Berat, Emisi Gas Buang dan Kelistrikan pada Sarana Perkeretaapian	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
57	Kajian tentang Standar, Tata Cara dan persyaratan teknis Pengujian Rangka Bawah dan Pengujian Keretakan pada Sarana Perkeretaapian	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029

NO	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/ institusi	Target Penyelesaian
59	Studi Kelayakan Tempat Pengujian Sarana Perkeretaapian di Sulawesi Selatan	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
61	Studi Kelayakan Tempat Pengujian Sarana Perkeretaapian di Jawa	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
63	Studi Standar Persyaratan Teknis Perubahan Spesifikasi Teknis / Modifikasi Sarana Perkeretaapian Yang Perlu Dilakukan Uji Pertama	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
65	Studi Penentuan Lokasi Pengujian Dinamis pada Wilayah Sulawesi Selatan	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029
67	Studi Penentuan Lokasi Pengujian Dinamis pada Wilayah Jawa	Sebagai dasar dalam menyusun kebijakan/regulasi	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Direktorat Jenderal Perkeretaapian,	2025-2029