

BAB II

KEBUTUHAN TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN INDONESIA

Pada bab ini akan membahas tentang kebutuhan infrastruktur transportasi kereta api di Indonesia. Pentingnya peran transportasi dalam pembangunan negara, tampaknya masih diwarnai dengan karakteristik transportasi Indonesia yang dihadapkan pada kualitas pelayanan yang rendah, dan kuantitas atau cakupan pelayanan yang terbatas. Dari segi kuantitas, jumlah sarana perkeretaapian yang ada di Indonesia saat ini sangat kurang sehingga kapasitas angkutnya tidak seimbang dengan permintaan terhadap layanan jasa angkutan kereta api, sebagai sebuah layanan transportasi akan tetap mempunyai beberapa keterbatasan sehingga tidak mampu secara individu memenuhi atau mengikuti kebutuhan transportasi masyarakat. Pada tahun 2010 jumlah total penumpang yang menggunakan moda angkutan kereta api sebesar 201.930.000 orang, sedangkan angkutan barang sebesar 19.149.000 ton. Dalam peningkatan pangsa pasar angkutan penumpang secara nasional melalui moda kereta api menjadi 11% – 13% pada tahun 2030 guna mengangkut penumpang sekitar 929.500.000 orang/tahun dibutuhkan sarana angkutan penumpang seperti: lokomotif sebanyak 2.805 unit dan kereta sebanyak 27.960 unit, sedangkan kebutuhan kereta api antar kota sebanyak 28.335 unit dan kereta api perkotaan sebanyak 6.020 unit. Sedangkan untuk peningkatan pangsa pasar angkutan barang secara nasional melalui moda kereta api menjadi 15% – 17% pada tahun 2030 dibutuhkan sarana angkutan barang seperti: lokomotif sebanyak 1.995 unit dan gerbong sebanyak 39.655 unit untuk mengangkut barang sekitar 995.500.000 ton/tahun.

A. Gambaran umum kondisi infrastruktur transportasi di Indonesia

Infrastruktur suatu negara dapat mempengaruhi pelaksanaan pembangunannya, terutama infrastruktur transportasi, yang mencakup jalan raya, sungai, laut, udara dan jalan kereta api (KA). Peran transportasi pada awalnya lebih pada pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat untuk mengakomodasi aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat. Namun seiring dengan perkembangan zaman dan peradaban, sistem transportasi berperan sebagai fasilitas bagi sistem produksi dan investasi yang memberikan dampak positif bagi kondisi ekonomi. Dari sisi makro ekonomi, transportasi memegang peranan strategis dalam meningkatkan Produk Domestik Bruto (PDB) nasional, karena sifatnya sebagai *derived demand*, yang artinya apabila penyediaan transportasi meningkat akan memicu kenaikan angka PDB.

Berdasarkan riset yang dilakukan oleh Lembaga Manajemen FEUI terhadap perkembangan kontribusi transportasi terhadap PDB tahun 2006, menunjukkan kontribusi yang cukup besar dari transportasi terhadap perekonomian nasional dengan sumbangan terbesar adalah dari transportasi jalan raya (Rp.81,49 triliun), diikuti transportasi laut (Rp.16,120 triliun), transportasi udara (Rp.14,685 triliun), transportasi sungai (Rp.4,501 triliun), dan transportasi kereta api (Rp.1,345 triliun). Sementara itu, perkiraan pada tahun 2015, diperkirakan besar kontribusi transportasi jalan raya (Rp.463,058 triliun), transportasi laut (Rp.129,963 triliun), transportasi udara (Rp.62,214 triliun),

transportasi sungai (Rp.24,708 triliun), dan transportasi kereta api (Rp.4,965 triliun).²²

Pentingnya peran transportasi dalam pembangunan negara, tampaknya masih diwarnai dengan karakteristik transportasi Indonesia yang dihadapkan pada kualitas pelayanan yang rendah, dan kuantitas atau cakupan pelayanan yang terbatas. Laporan *World Economic Forum* 2008 – 2009 menunjukkan bahwa kurangnya ketersediaan infrastruktur merupakan permasalahan kedua terbesar setelah inefisiensi birokrasi pemerintah bagi pelaku bisnis dalam melakukan usaha di Indonesia. Diukur dari sisi kualitas infrastruktur secara keseluruhan, Indonesia hanya menempati peringkat ke – 86 dari 134 negara yang diteliti. Peringkat tersebut jauh tertinggal dari Singapura yang menempati peringkat ke – 4, Malaysia di peringkat ke – 23, dan Thailand di peringkat ke – 29. Begitu pula, berdasarkan Laporan *World Economic Forum* terkini (2011 – 2012), perkembangan infrastruktur Indonesia walaupun sudah menunjukkan kemajuan berada pada peringkat ke – 76, masih tetap tertinggal dibandingkan Singapura yang menempati peringkat ke – 2, Malaysia di peringkat ke – 26 dan Thailand di peringkat ke – 42.²³

²² Kementerian PPN/Bappenas “*kajian evaluasi pembangunan transportasi di Indonesia*”
<http://www.bappenas.go.id/files/ekps/2012/13.Kajian%20Evaluasi%20Pembangunan%20Bidang%20Transportasi%20di%20Indonesia.pdf>, diakses pada tanggal 15-12-2016 pukul 14.33 WIB

²³ Kementerian Perhubungan, “*rencana strategis kementerian perhubungan tahun 2015-2019*”
hlm.13

Tabel 2 Perbandingan Kualitas Infrastruktur Negara ASEAN TA 2009-2011

Pilar infrastruktur	Indonesia			Vietnam	Thailand	Filipina	Malaysia	Singapura
	2009	2010	2011					
Infrastruktur umum	84	82	82	123	47	113	23	2
Jalan	94	84	83	123	37	100	18	2
Infrastruktur kereta api	60	56	52	71	63	101	18	7
Infrastruktur pelabuhan	95	96	103	111	47	123	15	1
Infrastruktur transportasi udara	68	69	80	95	32	115	20	1

Sumber: *Competitiveness Global Report 2011-2012*

Berdasarkan **Tabel 2** diatas, secara umum, kualitas infrastruktur Indonesia semakin membaik. Jika dilihat lebih mendetail, kualitas infrastruktur kereta api semakin meningkat sejak tahun 2009. Namun, peringkat Indonesia (berada pada posisi ke – 52) masih jauh dibawah Singapura (berada pada posisi ke – 7 tujuh) dan Malaysia (berada pada posisi ke – 18). Masih kurang baiknya kualitas infrastruktur kereta api, salah satunya disebabkan oleh masih buruknya kondisi rel kereta api, berpengaruh kepada rendahnya daya saing Indonesia. Selain sebagai moda transportasi angkutan barang, kereta api juga berfungsi sebagai moda transportasi masal. Kendala kurang optimalnya infrastruktur dalam meningkatkan daya saing perekonomian nasional dan memberikan pelayanan kepada masyarakat secara merata terutama disebabkan oleh permasalahan ketersediaan dan pemeliharaan. Hal ini disebabkan oleh kelembagaan, sumberdaya manusia, dan terbatasnya kemampuan pembiayaan pemerintah.

Dalam era globalisasi, bidang sarana dan prasarana akan dihadapkan kepada tuntutan untuk meningkatkan keandalan dan efisiensi guna memperkuat daya saing. Dalam dunia yang makin menyatu, jaringan fisik dan pelayanan sarana dan prasarana nasional merupakan subsistem jaringan global. Pembangunan jaringan transportasi, komunikasi, dan berbagai sektor sarana dan prasarana ekonomi lainnya harus memperhatikan kompatibilitas antara jaringan nasional dengan jaringan global dalam suatu rangkaian kesinambungan pergerakan ekonomi yang andal dan efisien. Selain daya saing sarana dan prasarana yang relatif masih rendah dibandingkan dengan negara berkembang lainnya, pembiayaan pembangunan sarana dan prasarana masih memiliki keterbatasan.

Adanya pergeseran perekonomian dunia membawa konsekuensi bagi adanya persaingan ketat dalam memperebutkan hegemoni ekonomi dunia, semua itu mengarah pada perlunya peningkatan daya saing Indonesia dalam kancah global. Sebagaimana diketahui bahwa *World Economic Forum (WEF)* dalam *Global Competitiveness Report* edisi 2014 – 2015, menempatkan *Global Competitiveness Index (GCI)* Indonesia pada peringkat 34 dunia dari 144 negara (di bawah Singapura, Malaysia, Brunei, Darussalam, dan Thailand) dengan skor 4,6 (skala 7). Salah satu penyebab belum maksimalnya daya saing Indonesia adalah kualitas infrastruktur, dimana WEF memberikan skor 4,2 (skala 7) di peringkat 72 dari 144 negara.²⁴

²⁴ Kementerian Perhubungan, "rencana strategis kementerian perhubungan tahun 2015-2019" hlm.16

Tabel 3 Daya Saing Global Pada Infrastruktur Transportasi

Indikator infrastruktur	2010 – 2011		2011 – 2012		2012 – 2013		2013 – 2014		2014 – 2015	
	Nilai	Peringkat/139 negara	Nilai	Peringkat/42 negara	Nilai	Peringkat/144 negara	Nilai	Peringkat/negara 148	Nilai	Peringkat/negara 144
Kualitas infrastruktur keseluruhan	NA	90	3,9	82	3,7	92	4,0	82	4,2	72
Kualitas jalan	NA	84	3,5	83	3,4	90	3,7	78	3,9	72
Kualitas infrastruktur kereta api	NA	56	3,1	52	3,2	51	3,5	44	3,7	41
Kualitas infrastruktur pelabuhan	NA	96	3,6	103	3,6	104	3,9	89	4,0	77
Kualitas infrastruktur transportasi udara	NA	69	4,4	80	4,2	89	4,5	68	4,5	64

Penetapan sasaran pembangunan tersebut berangkat dari berbagai masalah dan kendala yang saat ini masih dihadapi dalam pembangunan bidang transportasi serta target peningkatan pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi dengan ditopang oleh pertumbuhan pembangunan infrastruktur yang salah satunya adalah bidang transportasi. Presiden Joko Widodo menuturkan bahwa infrastruktur transportasi menjadi salah satu syarat untuk mencapai pertumbuhan ekonomi di atas tujuh persen 7% dalam tiga tahun kedepan. Dalam visi Nawacita, Jokowi berkomitmen untuk membangun infrastruktur secara komprehensif. Termasuk didalamnya adalah transportasi umum yang terintegrasi di darat, laut dan udara serta peningkatan kapasitas jalan, melalui pelebaran jalan, penambahan jalan baru dan pembangunan jalan tol.²⁵

²⁵ Sustaining partnership “edisi kereta api dan jalan tol” 2015 dalam <http://pkps.bappenas.go.id/attachments/article/1323/Majalah%20KPBU%20Edisi%20Jalan%20Tol%20dan%20Kereta%20Api.pdf>, diakses pada tanggal 17-04-2017 pukul 21.05 WIB

B. Sejarah perkeretaapian Indonesia

PT. Kereta Api (Persero) adalah satu – satunya Badan Usaha Milik Negara di lingkungan Departemen Perhubungan yang bertugas menyelenggarakan pelayanan jasa angkutan kereta api dalam rangka memperlancar arus perpindahan orang dan barang secara massal untuk menunjang pembangunan nasional di Indonesia.

Kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan kereta api di Desa Kemijen, 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van den Beele. Pembangunan di prakarsai oleh "*Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij*" (NV. NISM) yang dipimpin oleh Ir. J.P. de Bordes, dari Desa Kemijen menuju Desa Tanggung (26 km). Empat tahun kemudian, tepatnya pada tanggal 17 Juni 1868, pengoperasian pertama perjalanan kereta api (KA) antara Stasiun Kamijen – Tanggung diresmikan.²⁶ Kereta api di Hindia Belanda sudah ada sejak tahun 1840 yang diusulkan oleh kolonel Jhr Van der Wijk. Usulan Van der Wijk mendapat respon baik dari kerajaan Belanda, sehingga terciptalah keputusan (Koninklijk Besluit) yang berisi pembangunan jalur kereta api Semarang – Kedu dan Yogyakarta – Surakarta.²⁷

Secara historis penyelenggaraan kereta api dimulai sejak zaman Pemerintah kolonial Hindia Belanda (1840 – 1942), kemudian dilanjutkan pada masa penjajahan Jepang (1942 – 1945) dan setelah itu diselenggarakan oleh

²⁶ Skripsi Ike Pujiriani, FKM UI 2008, gambaran umum PT. Kereta Api Indonesia (Persero) "*sejarah perkeretaapian Indonesia*" hlm. 43, dalam <http://lib.ui.ac.id/file?file=digital/126614-S-5405-Faktor-faktor%20yang-Analisis.pdf>, diakses pada tanggal 30-03-2017 pukul 13.30 WIB

²⁷ Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia* Jilid I. (Bandung : Angkasa 1997).

Pemerintah Indonesia (1945 – sekarang). Pada pasca Proklamasi Kemerdekaan (1945 – 1949) setelah terbentuknya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) pada tanggal 28 September 1945 masih terdapat beberapa perusahaan kereta api swasta yang tergabung dalam SS/VS (*Staatsspoorwagen/Verenigingde Spoorwagenbedrijf*) atau gabungan perusahaan kereta api pemerintah dan swasta Belanda) yang ada di Pulau Jawa dan DSM (*Deli Spoorweg Maatschappij*) yang ada di Sumatera Utara, masih menghendaki untuk beroperasi di Indonesia. Berdasarkan UUD 1945 pasal 33 ayat (2), angkutan kereta api dikategorikan sebagai cabang produksi penting bagi negara yang menguasai hajat hidup orang banyak, oleh karena itu pengusahaan angkutan kereta api harus dikuasai negara. Maka pada tanggal 1 Januari 1950 dibentuklah Djawatan Kereta Api (DKA) yang merupakan gabungan DKARI dan SS/VS.

Pada tanggal 25 Mei 1963 terjadi perubahan status DKA menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) berdasarkan PP No. 22 Tahun 1963. Pada tahun 1971 berdasarkan PP No. 61 Tahun 1971 terjadi pengalihan bentuk usaha PNKA menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Selanjutnya pada tahun 1990 berdasarkan PP No. 57 tahun 1990, PJKA beralih bentuk menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka), dan terakhir pada tahun 1998 berdasarkan PP No. 12 Tahun 1998, Perumka beralih bentuk menjadi PT.KA (Persero). Dalam perjalanannya PT. KA (Persero) guna memberikan layanan yang lebih baik pada angkutan kereta api komuter, telah menggunakan sarana Kereta Rel Listrik di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang (Serpong) dan Bekasi (Jabodetabek) serta pengusahaan di bidang usaha non angkutan penumpang membentuk anak perusahaan PT. KAI Commuter Jabodetabek berdasarkan Inpres

No. 5 tahun 2008 dan Surat Meneg BUMN No. S-653/MBU/2008 tanggal 12 Agustus 2008. Dari sejarah transformasi kelembagaan, dapat disarikan bahwa penyelenggaraan perkeretaapian dimulai dari swasta (pada jaman Belanda), nasionalisasi republik, perusahaan negara (BUMN).²⁸

C. Kebutuhan infrastruktur perkeretaapian Indonesia

1. Kebutuhan pengembangan perkertaapian

Penyelenggaraan perkeretaapian nasional dari sisi prasarana dan sarana belum mengalami peningkatan yang signifikan, hal ini menyebabkan industri dan bisnis perkeretaapian juga tidak berkembang. Contoh konkret dari gagalnya penyelenggaraan kereta api adalah adanya penutupan layanan kereta api Jakarta – Bandung (KA Parahyangan) dengan alasan tidak mampu bersaing dengan moda jalan. Guna mengatasi permasalahan tersebut maka sudah sewajarnya apabila penyelenggaraan kereta api kedepan harus dilakukan reformasi atau ditingkatkan secara menyeluruh dengan memperhatikan kebutuhan masyarakat dan cita-cita layanan kereta api kedepan.

Kereta api sebagai sebuah layanan transportasi akan tetap mempunyai beberapa keterbatasan sehingga tidak mampu secara individu memenuhi atau mengikuti kebutuhan transportasi masyarakat. Guna memberikan layanan transportasi yang menyeluruh kepada masyarakat maka layanan moda ini harus terintegrasi dengan layanan moda lain, misalnya dengan moda udara, darat (transportasi perkotaan) dan air/laut. Bentuk – bentuk layanan ini akan terus dikembangkan pada masa yang akan datang, sehingga layanan kereta api tidak

²⁸ Direktorat Jenderal Perkeretaapian – Kementerian Perhubungan “*rencana induk perkeret aapian nasional*” 2011, hlm. 6-7.

lagi identik dengan perjalanan antar kota, tetapi akan semakin berkembang menjadi layanan *airport railway*, *urban transport railway* dan *port railway*.

1.1. Prakiraan Perpindahan Orang dan/atau Barang.

Asumsi yang digunakan untuk melakukan proyeksi perjalanan penumpang didasarkan pada proyeksi pertumbuhan penduduk sampai dengan tahun 2030 pada masing-masing provinsi. Untuk proyeksi perjalanan angkutan barang menggunakan asumsi pertumbuhan dari hasil kajian Ditjen Perhubungan Darat yang telah disesuaikan sampai dengan tahun 2030. Selain itu dalam perhitungannya baik untuk moda kereta api penumpang dan barang juga berdasar pada proyeksi modal *share* yang telah mempertimbangkan kondisi dan proyeksi demografi dan perekonomian di masing-masing pulau, ada beberapa perbedaan asumsi penggunaan data yang digunakan terkait dengan perhitungan perjalanan yang terjadi di masing – masing pulau. Pada perjalanan penumpang, selain perjalanan antar provinsi, perjalanan internal provinsi diperhitungkan dalam matriks pola perjalanan karena perjalanan penumpang internal provinsi diasumsikan dilayani oleh kereta api regional. Hal ini berbeda dengan perjalanan barang internal provinsi yang tidak diperhitungkan karena diasumsikan perjalanan barang ini akan dilakukan oleh moda diluar kereta api. Pangsa pasar kereta api saat ini masih relatif rendah yaitu penumpang sekitar tujuh persen 7% dari angkutan keseluruhan moda transportasi, sedangkan barang baru mencapai 0,6% dari angkutan barang secara nasional.²⁹

Pada tahun 2010 jumlah total penumpang yang menggunakan moda angkutan kereta api sebesar 201.930.000 orang, sedangkan angkutan barang

²⁹ Direktorat Jenderal Perkeretaapian – Kementerian Perhubungan “ *rencana induk perkeretaapian nasional*” 2011, hlm 20-21

sebesar 19.149.000 ton. Hasil kajian perjalanan orang dan barang dengan moda kereta api untuk 5 (lima) pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi dan Papua) pada tahun 2030 diperkirakan mencapai 929,5 juta orang/tahun meliputi perjalanan antar provinsi dan internal provinsi termasuk angkutan perkotaan. Jumlah perjalanan orang menggunakan moda kereta api diperkirakan masih didominasi perjalanan di Pulau Jawa yaitu sebesar 858,5 juta orang per tahun (sekitar 92% dari total perjalanan penumpang secara nasional) terdiri dari 432,4 juta orang per tahun (50,4%) perjalanan antar provinsi dan sisanya sebesar 426,1 juta orang per tahun (49,6%) perjalanan internal provinsi. Demikian pula untuk perjalanan barang masih didominasi oleh perjalanan barang di Pulau Jawa dan di Pulau Sumatera dengan total perjalanan sebesar 937 juta ton per tahun (sekitar 94,1% dari total perjalanan barang secara nasional) terdiri perjalanan barang di Pulau Jawa sebesar 534 juta ton/tahun (53,6%) dan di Pulau Sumatera sebesar 403 juta ton per tahun (40,56%).³⁰

³⁰ *Ibid.*,

Tabel 4 Prakiraan Perjalanan Penumpang dan Barang Menggunakan Moda Kereta Api Tahun 2030.

Pulau	Perjalanan penumpang (Orang/tahun)	Perjalanan barang (ton/tahun)
Jawa	858.500.000	534.000.000
Sumatera	48.000.000	403.000.000
Kalimantan	6.000.000	25.000.000
Sulawesi	15.500.000	27.000.000
Papua	1.500.000	6.500.000
Total	929.500.000	995.500.000

Sumber : *Direktorat Jenderal Perkeretaapian – Kementerian Perhubungan*

Selama tahun 2012, kontribusi penumpang terhadap pendapatan terbagi kedalam tiga kelas, yaitu ekonomi, bisnis, dan eksekutif. Dimana kelas eksekutif memiliki kontribusi terbesar bagi pendapatan. Pada tahun 2015, penumpang kereta api diproyeksikan akan menyentuh angka ± 325 juta orang atau meningkat sebesar 60% dibanding tahun 2012. Dalam beberapa tahun ke depan, angkutan penumpang masih menjadi andalan untuk mendulang pendapatan. Walaupun proyeksi pertumbuhannya lebih kecil dibandingkan dengan angkutan penumpang, angkutan barang tidak bisa dikesampingkan mengingat sampai saat ini kontribusi yang diberikan juga besar. Selain itu juga sumber daya alam Indonesia yang melimpah terutama barang tambang, dapat menjadi peluang dan potensi yang baik untuk pengembangan angkutan barang perkeretaapian, terutama pada daerah – daerah yang kaya tambang, namun belum tersentuh oleh akses jalur kereta api.³¹

³¹ PT. Sarana Multi Infrastruktur (Persero), "SMI insight Triwulan I-2014" hlm. 4

Gambar 1 Kontribusi Penumpang Terhadap Pendapatan



Sumber: *National Railway Master Plan* dan laporan Tahunan PT. KAI

Di tahun 2016, PT. Kereta Api Indonesia menargetkan pendapatan sebesar Rp. 10 triliun dari angkutan barang dan penumpang. Dari angkutan barang KAI menargetkan pendapatan sebesar Rp. 5,1 triliun dan sisanya sebesar Rp. 4,9 triliun dari angkutan penumpang.³²

³² Transportasi Indonesia "menuju digitalisasi kereta api" edisi 21, 28 Oktober 2016, hlm. 35.

2. Kebutuhan Pengembangan Layanan

2.1. Jaringan Kereta Api

pada **Tabel 5** menyajikan kebutuhan panjang terbangun pada tahun 2030

Tabel 5 Kebutuhan Jaringan Kerta Api Tahun 2030.

Pulau	Panjang (km)
Jawa, Madura, Bali	6.800
Sumatera, Batam	2.900
Kalimantan	1.400
Sulawesi	500
Papua	500
Total Nasional	12.100

Sumber : *Direktorat Jenderal Perkeretaapian – Kementerian Perhubungan*

- a. Rencana jaringan jalur kereta api di Pulau Sumatera. Sasaran pengembangan jaringan jalur kereta api di Pulau Sumatera adalah mewujudkan Trans Sumatera Railways dan menghubungkan jalur kereta api eksisting yang sudah ada yaitu di Nanggroe Aceh Darussalam, Sumatera Utara, Sumatera Barat, Sumatera Selatan dan Lampung menjadi jaringan jalur kereta api yang saling terhubung
- b. Rencana jaringan jalur kereta api di Pulau Jawa. Sasaran pengembangan jaringan jalur kereta api di Pulau Jawa adalah mengoptimalkan jaringan eksisting melalui program peningkatan, rehabilitasi, reaktivasi lintas nonoperasi serta peningkatan kapasitas lintas melalui pembangunan jalur ganda dan *shortcut*.
- c. Rencana jaringan jalur kereta api di Pulau Kalimantan. Sasaran Pengembangan jaringan jalur kereta api di Pulau Kalimantan adalah untuk

memenuhi kebutuhan pergerakan barang dan merangsang pertumbuhan wilayah dengan koridor selatan dan tengah, khususnya untuk angkutan batubara.

- d. Rencana jaringan jalur kereta api di Pulau Sulawesi. Sasaran pengembangan jaringan jalur kereta api di Pulau Sulawesi adalah untuk menghubungkan wilayah atau kota yang mempunyai potensi angkutan penumpang dan barang atau produk komoditas berskala besar, berkecepatan tinggi, dengan penggunaan energi yang rendah dan mendukung pengembangan kota terpadu melalui pengintegrasian kotakota di wilayah pesisir, baik industri maupun pariwisata serta agropolitan baik kehutanan, pertanian maupun perkebunan.
- e. Rencana jaringan jalur kereta api di Pulau Papua. Sasaran pengembangan jaringan jalur kereta api di Pulau Papua adalah untuk menghubungkan wilayah atau kota yang mempunyai potensi angkutan penumpang dan/atau angkutan barang hasil tambang, perkebunan dan pertanian.
- f. Rencana jaringan jalur kereta api di Pulau Bali. Sasaran pengembangan jaringan jalur kereta api di Pulau Bali adalah meningkatkan aksesibilitas masyarakat serta mendukung program pariwisata di Pulau Bali.
- g. Rencana jaringan jalur kereta api di Pulau Madura. Sasaran pengembangan jaringan jalur kereta api di Pulau Madura adalah mengoptimalkan jaringan eksisting melalui program peningkatan, rehabilitasi dan reaktivasi lintas nonoperasi untuk meningkatkan aksesibilitas masyarakat.
- h. Rencana jaringan jalur kereta api di Pulau Batam. Sasaran pengembangan jaringan jalur kereta api di Pulau Batam adalah meningkatkan aksesibilitas

masyarakat dalam rangka mendukung pembangunan infrastruktur transportasi di wilayah kawasan perbatasan.

2.2. Kondisi sarana perkeretaapian

Dari segi kuantitas, jumlah sarana perkeretaapian yang ada saat ini sangat kurang sehingga kapasitas angkutnya tidak seimbang dengan permintaan terhadap layanan jasa angkutan kereta api. Hal ini menjadi salah satu penyebab masih rendahnya pangsa pasar angkutan kereta api disamping penyebab lainnya seperti belum optimalnya integrasi moda kereta api dengan moda lainnya. Dari segi kualitas sarana, saat ini sarana perkeretaapian pada umumnya (sekitar 80%) telah berumur diatas 30 tahun atau dengan kata lain telah melampaui umur teknis sarana. Hal ini sangat berpengaruh terhadap keandalan operasinya sehingga berdampak pada kinerja pelayanan jasa angkutan kereta api kepada masyarakat. Prakiraan kebutuhan sarana yang harus disediakan dihitung berdasarkan prakiraan jumlah pergerakan penumpang dan barang dan besarnya modal share kereta api tahun 2030, berikut adalah prakiraan jumlah sarana yang harus disediakan (lokomotif, kereta, gerbong) pada tahun 2030.³³

Tabel 6 Kebutuhan Armada Kerta Api Nasional

Jumlah armada	Jawa-Bali (unit)	Sumatera (unit)	Kalimantan (unit)	Sulawesi (unit)	Papua (unit)	Jumlah nasional
Lokomotif penumpang	2.585	145	20	50	5	2.805
Lokomotif barang	1.010	760	80	120	25	1.995
Kereta	25.825	1.435	185	470	45	27.960
Gerbong	20.115	15.170	1.525	2.375	470	39.655

Sumber : *Direktorat Jenderal Perkeretaapian – Kementerian Perhubungan*

³³ Direktorat Jenderal Perkeretaapian – Kementerian Perhubungan “ *rencana induk perkertaapian nasional*” 2011, hlm. 61.

Dalam peningkatan pangsa pasar angkutan penumpang secara nasional melalui moda kereta api menjadi 11% – 13% pada tahun 2030 guna mengangkut penumpang sekitar 929.500.000 orang/tahun dibutuhkan sarana angkutan penumpang seperti: lokomotif sebanyak 2.805 unit dan kereta sebanyak 27.960 unit, sedangkan kebutuhan kereta api antar kota sebanyak 28.335 unit dan kereta api perkotaan sebanyak 6.020 unit. Sedangkan untuk peningkatan pangsa pasar angkutan barang secara nasional melalui moda kereta api menjadi 15% – 17% pada tahun 2030 dibutuhkan sarana angkutan barang seperti: lokomotif sebanyak 1.995 unit dan gerbong sebanyak 39.655 unit untuk mengangkut barang sekitar 995.500.000 ton per tahun.³⁴

- a. Rencana Kebutuhan Sarana Perkeretaapian di Pulau Sumatera Pada tahun 2030, di Pulau Sumatera diperlukan lokomotif sebanyak 145 unit dan Kereta sebanyak 1.435 unit untuk mengangkut penumpang sebesar 48.000.000 orang per tahun. Sedangkan untuk angkutan barang dibutuhkan lokomotif sebanyak 760 unit dan gerbong sebanyak 15.170 unit untuk mengangkut barang sebesar 403.000.000 ton per tahun.
- b. Rencana Kebutuhan Sarana Perkeretaapian di Pulau Jawa, Madura dan Bali Pada tahun 2030, di Pulau Jawa, Madura dan Bali diperlukan lokomotif sebanyak 2.585 unit dan Kereta sebanyak 25.825 unit untuk mengangkut penumpang sebesar 858.500.000 orang per tahun. Sedangkan untuk angkutan barang dibutuhkan lokomotif sebanyak 1.010 unit dan

³⁴ *Ibid*, hlm. 62

gerbong sebanyak 20.115 unit untuk mengangkut barang sebesar 534.000.000 ton/tahun.³⁵

Sedangkan kebutuhan sarana perkeretaapian untuk pelayanan kereta api perkotaan diperkirakan mencapai 3.072 unit yang tersebar di beberapa kota seperti: Jabodetabek (1.024 unit), Bandung Raya (256 unit), Surabaya (640 unit), Semarang (384 unit), Yogyakarta (256 unit), Malang (256 unit) dan Denpasar (256 unit). Rencana kebutuhan sarana perkeretaapian tersebut diatas harus didukung fasilitas perawatan sarana seperti : balai yasa dan dipo dengan jumlah yang cukup sesuai dengan standar perawatan sarana perkeretaapian.³⁶

- a. Rencana Kebutuhan Sarana Perkeretaapian di Pulau Kalimantan Pada tahun 2030, di Pulau Kalimantan diperlukan lokomotif sebanyak 20 unit dan Kereta sebanyak 185 unit untuk mengangkut penumpang sebesar 6.000.000 orang/tahun. Sedangkan untuk angkutan barang dibutuhkan lokomotif sebanyak 95 unit dan gerbong sebanyak 1.860 unit untuk mengangkut barang sebesar 25.000.000 ton per tahun.³⁷
- b. Rencana Kebutuhan Sarana Perkeretaapian di Pulau Sulawesi Pada tahun 2030, di Pulau Sulawesi diperlukan lokomotif sebanyak 50 unit dan Kereta sebanyak 470 unit untuk mengangkut penumpang sebesar 15.500.000 orang/tahun. Sedangkan untuk angkutan barang dibutuhkan lokomotif sebanyak 105 unit dan gerbong sebanyak 2.040 unit untuk mengangkut barang sebesar 27.000.000 ton per tahun.³⁸

³⁵ *ibid.*,

³⁶ *ibid.*,

³⁷ *ibid.*, hlm 62-64.

³⁸ *ibid.*,

- c. Rencana Kebutuhan Sarana Perkeretaapian di Pulau Papua Pada tahun 2030, di Pulau Papua diperlukan lokomotif sebanyak 5 unit dan Kereta sebanyak 45 unit untuk mengangkut penumpang sebesar 1.500.000 orang per tahun. Sedangkan untuk angkutan barang dibutuhkan lokomotif sebanyak 25 unit dan gerbong sebanyak 470 unit untuk mengangkut barang sebesar 6.500.000 ton/tahun.³⁹

3. Kebutuhan Kereta Api Perkotaan

Kebutuhan kereta api perkotaan di Indonesia dikaji dengan pendekatan bahwa penyediaan layanannya harus tersedia di kota – kota besar yang mempunyai jumlah penduduk lebih dari satu juta jiwa atau secara pergerakan internal kota tersebut sudah memerlukan angkutan massal berupa kereta api perkotaan. Kereta api perkotaan ini akan melayani perjalanan komuter penduduk kota tersebut dan perjalanan lokal yang dalam pelayanannya terintegrasi dengan moda transportasi darat lainnya.

Berikut beberapa kota di Indonesia yang akan dilayani oleh kereta api perkotaan sampai dengan ultimit tahun 2030: Jabodetabek, Malang, Pekanbaru, Bandung Raya, Denpasar, Padang, Surabaya, Batam, Lampung, Semarang, Medan, Makassar , Yogyakarta, Palembang, Manado.

³⁹*ibid*, hlm 62

Tabel 7 Kebutuhan Kereta Api Perkotaan Tahun 2030.

Kota	Jumlah (unit)	Kota	Jumlah (unit)
Jawa-Bali		Di luar Jawa-Bali	
Jabodetabek	1024	Batam	384
Bandung	256	Medan	384
Surabaya	640	Palembang	384
Semarang	384	Pekanbaru	512
Yogyakarta	256	Padang	512
Malang	256	Lampung	256
Denpasar	256	Makasar	256
		Manado	256
Total			6016

Sumber : *Direktorat Jenderal Perkeretaapian – Kementerian Perhubungan*

4. Kebutuhan Pendanaan pembangunan Kereta Api

Kebutuhan investasi penyelenggaraan perkeretaapain nasional, dihitung dari biaya pembangunan parasana dan pengadaan sarana. Prasarana terdiri dari pembangunan jalan rel antar kota dan perkotaan sedangkan sarana terdiri dari pengadaan lokomotif, kereta, gerbong dan rangkaian kereta perkotaan.

Kawasan Timur Indonesia menjadi sasaran utama pembangunan infrastruktur transportasi dalam rangka penguata konektivitas, selain terus memperkuat infrastruktur transportasi di Pulau Jawa. Untuk memperkuat infrastruktur transportasi nasional sekaligus mengejar ketertinggalan dari negara-negara tetangga, Kementerian Perhubungan sempat menyatakan

adanya kebutuhan anggaran sekitar Rp. 1.520 triliun sampai dengan 2019 mendatang.⁴⁰

Tabel 8 Kebutuhan Pendanaan Perkeretaapian Nasional 2030.

	Volume	Harga (USD)	Total (Juta USD)
Sarana			
Lokomotif	4.800 unit	2.500.000	12.000.000
Kereta	27.960 unit	4.00.000	11.184.00
Gerbong	39.655 unit	1.00.000	3.965.00
Kereta perkotaan	6.020 unit	1.000.000	6.020.00
Jumlah			33.169.50
Prasana			
Jalan Rel Antar Kota	8.300 km	2.500.000	20.750.00
Jalan Kereta Perkotaan	3.800 km	3.500.000	13.300.00
Jumlah			34.050.00
Total			67.219.00

Sumber: *Direktorat Jenderal Perkeretaapian – Kementerian Perhubungan*

Untuk memastikan bahwa target – target investasi dan pendanaan dalam penyelenggaraan perkeretaapian dapat tercapai dengan baik, maka kebijakan yang akan dilaksanakan yaitu:

1. Meningkatnya investasi dan pendanaan penyelenggaraan perkeretaapian;
2. Mendorong keterlibatan swasta dalam investasi penyelenggaraan perkeretaapian.

Untuk melaksanakan kebijakan peningkatan investasi dan pendanaan serta mendorong keterlibatan swasta dalam penyelenggaraan perkeretaapian, maka akan dilakukan program-program sebagai berikut :⁴¹

1. Penyusunan regulasi dan mekanisme perizinan yang kondusif bagi iklim investasi penyelenggaraan perkeretaapian; Pemerintah perlu mendorong

⁴⁰ Transportasi Indonesia, “*sinergitas terkoordinasi*” edisi 21, 28 Oktober 2016, hlm. 19.

⁴¹ Direktorat Jenderal Perkeretaapian – Kementerian Perhubungan “ *rencana induk perkertaapian nasional*” 2011, hlm 89-90

kontribusi swasta dalam penyelenggaraan perkeretaapian, antara lain melalui penciptaan iklim investasi yang kondusif. Bentuk dukungan Pemerintah dapat diwujudkan melalui upaya menghilangkan berbagai hambatan investasi melalui regulasi dan mekanisme perizinan yang kondusif bagi terciptanya iklim investasi pada sektor perkeretaapian.

2. Pembentukan lembaga pembiayaan infrastruktur perkeretaapian; Dalam rangka menjamin ketersediaan dan keberlanjutan pembiayaan infrastruktur perkeretaapian perlu dibentuk lembaga keuangan khusus yang bertugas menyediakan dana untuk pembangunan infrastruktur termasuk infrastruktur perkeretaapian. Lembaga ini diharapkan mampu menanggulangi dan menjamin kekurangan dana pembangunan infrastruktur yang disediakan oleh Pemerintah melalui APBN maupun APBD. Program ini merupakan kebijakan yang bersifat institusional, sebagai salah satu usaha pemerintah untuk memberikan kemudahan dan fasilitasi dalam pembiayaan infrastruktur (*infrastructure financing facilities* atau *IFF*). Selain itu, lembaga keuangan ini harus mampu memberikan jaminan dalam penyediaan dana untuk pembebasan lahan.
3. Pengembangan pola dan mekanisme pembiayaan atau investasi melalui pola Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS); Skema kerjasama pemerintah dan swasta (KPS) dalam penyelenggaraan perkeretaapian nasional merupakan alternatif yang paling tepat dalam penyelenggaraan infrastruktur perkeretaapian umum karena selain membutuhkan investasi yang besar dan waktu yang relatif lama juga menuntut keterlibatan pemerintah khususnya terkait dengan penyediaan transportasi publik.

Beberapa model skema KPS yang dapat digunakan sebagai alternatif antara lain : *Design Bid Build*, *Private Contract*, *Design Build*, *Build – Operate Transfer (BOT)*, *Long Term Lease Agreement*, *Design Build Finance Operate (DBFO)*, *Build – Own – Operate (BOO)*. Untuk mendorong keterlibatan swasta secara bertahap dan proporsional, perlu dilakukan fragmentasi lingkup pekerjaan sesuai dengan kemampuan pendanaan swasta. Strategi fragmentasi tersebut sangat dibutuhkan untuk menentukan skala investasi (besar dan sedang) sehingga peran swasta dapat menjadi lebih luas.

4. Pengembangan pola pembiayaan penyelenggaraan perkeretaapian khusus. Untuk mengatasi keterbatasan pembiayaan infrastruktur perkeretaapian, sejumlah upaya akan dilakukan termasuk mengundang partisipasi swasta dalam bentuk penyelenggaraan perkeretaapian khusus. Dengan skema pembiayaan ini memberikan konsekuensi terhadap adanya hak istimewa atau monopoli penyelenggaraan perkeretaapian pada jalur yang dibangunnya selama masa tertentu atau masa konsesi yang dizinkan oleh Pemerintah. Pola pembiayaan/investasi ini akan diterapkan khusus untuk angkutan komoditi tertentu seperti angkutan batubara, CPO dan sumber daya alam lainnya dalam jumlah besar dan waktu eksplorasi yang relatif panjang.

5. Pembangunan Transportasi Kereta Api

Transportasi perkeretaapian memiliki keunggulan dalam memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal, ramah lingkungan, menunjang

pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas serta sebagai pendorong dan penggerak pembangunan nasional.

Hingga saat ini perkembangan perkeretaapian masih terbatas di Jawa dan sebagian Sumatera. Itupun dengan kondisi yang sangat kurang. Jaringan jalan rel yang pada tahun 1930 an berada pada angka 6.482 km sekarang ini hanya tersisa 4.360 km. Jaringan itu terdapat di Pulau Jawa, panjang lintas utama 2.966 kilometer dan lintas cabang 46 kilometer. Kemudian di Pulau Sumatera terdapat 1.329 kilometer untuk lintas utama dan 19 kilometer untuk lintas cabang. Jaringan jalan rel yang dipakai sebagian besar merupakan rel peninggalan penjajahan belanda yang berumur lebih dari 100 tahun. Kondisinya sudah sangat mengkhawatirkan dan membahayakan keselamatan perjalanan. Adanya bantalan dengan jenis kayu di beberapa daerah menyebabkan berkurangnya kecepatan rencana yang disyaratkan terkait dengan kondisi bantalan itu sendiri. Jumlah lokomotif menurun jadi 1.045 unit (tahun 1953) dan tinggal 549 unit pada awal tahun 1980-an. Pada masa ini lokomotif yang dipakai masih merupakan peninggalan dari jaman tersebut dengan umur lebih dari 50 tahun.

Untuk pelayanan kereta api penumpang secara keseluruhan penumpang KA naik lima persen 5% dari tahun 2005 – 2007. Kenaikan jumlah penumpang ini berasal dari kereta api jabotabek. Sedangkan untuk pelayanan antar kota terjadi penurunan sebesar 0.89%, bahkan untuk penumpang ekonomi turun tujuh koma satu 7.1%. Untuk kereta api barang KA demand yang ada cenderung mengalami penurunan (rata – rata 2.8% dalam ton dan 2.07% dalam ton – km. Dari pihak operator sendiri terdapat penurunan jumlah armada atau sarana siap operasi yaitu sebesar 13.1% dalam dua tahun kebelakang. Namun demikian pendapatan kereta

api dari sektor barang mengalami kenaikan rata – rata sebesar 19.05%, yang lebih dipengaruhi oleh kenaikan harga satuan angkutan barang, bukan dari peningkatan *volume* angkut.⁴²

Dalam rangka meningkatkan keselamatan, keamanan, pelayanan dan peningkatan kapasitas perkeretaapian selama tahun 2010 – 2014 telah dilakukan pembangunan perkeretaapian antara lain meliputi pembangunan jalur KA baru termasuk pembangunan jalur ganda sepanjang 922 Km'sp, panjang jalur kereta api yang ditingkatkan kondisinya/keandalannya termasuk reaktivasi sepanjang 923 Km'sp, peningkatan/rehabilitasi jalur kereta api guna meningkatkan kondisi atau keandalannya sepanjang 73 Km'sp, pengadaan rel sepanjang 1.296 Km'sp, pengadaan wesel sejumlah 645 unit, jembatan KA yang ditingkatkan dan direhabilitasi dan dibangun pada sebanyak 501 unit, peningkatan persinyalan dan telekomunikasi sebanyak 206 paket, peningkatan atau pembangunan pelistrikan sejumlah 50 paket, pembangunan atau rehabilitasi bangunan operasional atau stasiun sebanyak 80 paket, pengadaan peralatan atau fasilitas prasarana perkeretaapian sebanyak 38 paket, peningkatan fasilitas pintu perlintasan sebidang sebanyak 17 unit, pengadaan peralatan dan fasilitas keselamatan perkeretaapian sejumlah 59 paket, kereta ekonomi yang dibangun sebanyak 82 unit, pengadaan lokomotif, Kereta Rel Diesel Indonesia (KRDI), Kereta Rel Diesel Elektrik (KRDE), Kereta Rel Listrik (KRL), *Tram*, *Railbus*, Sarana Kerja sebanyak 107 unit dan modifikasi sarana kereta api sebanyak 49 unit pelayanan angkutan KA

⁴² *Ibid*, hlm. 38.

perintis sebanyak 1 lintas. Rincian pembangunan perkeretaapian setiap tahunnya sebagaimana pada **Tabel 9** berikut ini.⁴³

⁴³ Kementerian Perhubungan “*Rencana strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019*” hlm. 13.

Tabel 9 Capaian Pembangunan Transportasi Perkeretaapian Tahun 2010-2014.

No	Kegiatan	Satuan	Pencapaian per tahun					Jumlah
			2010	2011	2012	2013	2014	
1	Panjangkm jalur KA baru yang dibangun termasuk jalur ganda	Km'sp	81	135	103	497	106	922
2	Panjangkm jalur KA yang ditingkatkat kondisinya/kendalanya termasuk reaktivitasi	Km'sp	297	140	79	75	332	923
	Panjangkm jalur KA ditingkatkan kondisinya	Km'sp	11	4	20	-	38	73
3	Panjangkm jalur KA yang direhabilitasi	Km'sp	168	100	550	155	323	1.296
4	Jumlah km'sp pengadaan rel	Unit	163	20	232	420	10	645
5	Jumlah unit pengadaan wesel	Unit	89	70	140	123	79	501
6	Jumlah unit jembatan KA yang ditingkatkan/direhabilitasi dan dibangun	Paket	27	26	69	65	19	206
7	Jumlah paket pekerjaan peningkatan persinyalan dan telekomunikasi	Paket	10	9	14	13	4	50
8	Jumlah paket pekerjaan peningkatan/pembangunan pelistrikan	Paket	11	12	9	10	38	80
9	Jumlah paket pembangunan/rehabilitasi bangunan/stasiun	Paket	10	7	8	5	8	38
10	Jumlah paket pengadan peralatan/fasilitas prasarana perkeretaapian	Unit	5	4	4	-	4	17
11	Jumlah unit peningkatan fasilitas pintu perlintasan sebidang	Paket	1	21	25	10	2	59
12	Jumlah paket pengadaan peralatan/fasilitas keselamatan perkeretaapian	Paket	1	6	17	6	5	35
	Jumlah paket pengadaan peralatan/fasilitas sarana perkertaapian	Unit	16	11	55	-	-	82
13	Jumlah kereta ekonomi yang dibangun	Unit	3	61	20	11	12	107
14	Jumlah unit pengadaan lokomotif, KRDI, KRDE, KRL, Tram, Railbus, sarana kerja	Unit	-	33	-	3	-	36
15	Jumlah modifikasi sarana KA	Lintas	-	-	-	-	1	1

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2015

Berdasarkan, *national railway masterplan*, Indonesia berencana membangun jalur rel sepanjang 12.100 km hingga 2030, termasuk 3.800 km bagi jaringan kereta api perkotaan yang mencakup Bali, Kalimantan, Papua, dan Sulawesi.⁴⁴

Tabel 10 Pembangunan Infrastruktur Kereta Api

Pembangunan Infrastruktur Kereta Api				
Jawa	Sumatera	Sulawesi	Kalimantan	Papua
<p><i>Mass Rapid Transit (MRT)</i> di Jakarta</p> <p>Peningkatan kapasitas jalur serta pembangunan rel ganda lintas selatan.</p>	<p>Jalur kereta api <i>Trans Sumatera Railways</i> dimulai tahun 2016, membentang dari Lampung hingga Aceh sepanjang 1.400 km dan dibangun jalur ganda</p>	<p>Pembangunan rel dimulai tahun 2017.</p> <p>Makasar-Parepare Sulawesi Selatan</p> <p>Manado-Bitung Sulawesi Utara</p> <p>Isimu-Kota Gorontalo-Taludaa-Molibagu-Tutuyan-Belang-Kema dan Bitung</p>	<p>Mulai 2016, pemerintah akan membangun rel sepanjang 2.428 km lebih, membentang dari Pontianak, Bnajarmasin, hingga Samarinda.</p>	<p>Memasuki tahap studi kelayakan. Proyek rel: Kereta penumpang (Sorong-Manokwari-Nabire-Timika-Sarmi-Jayapura)</p> <p>Kereta tambang (Manokwari-Pelabuhan Jayapura)</p>

Sumber: Litbang "Kompas"/DEW, disarikan dari pemberitaan Kompas

Sasaran utama pembangunan perkeretaapian adalah untuk meningkatkan kinerja pelayanan terutama keselamatan angkutan. Sasaran pembangunan sarana dan prasarana KA terbagi dalam 3 tahap yaitu : (1) Upaya bertahan sesuai dengan standar pelayanan minimal, (2) Upaya optimalisasi (pemulihan kondisi jaringan kembali ke kondisi awal, pencapaian operasi aman dan nyaman jangka panjang, peningkatan kecepatan dan menambah kapasitas, dan (3) Upaya pengembangan (pengembangan jaringan baru & peningkatan kapasitas lintas yang sudah jenuh). Fokus kegiatan sektor perkeretaapian nasional adalah (1) Mempertahankan Standar Pelayanan Minimal, (2) Optimalisasi dan pemulihan kondisi jaringan, (3) Peningkatan kapasitas lintas dan pengembangan jaringan baru, (4) Pengembangan

⁴⁴ Transportasi Indonesia "menuju digitalisasi kereta api" edisi 21, 28 Oktober 2016, hlm. 34.

regulasi dan kelembagaan, (5) Pengembangan SDM dan Teknologi Perkeretaapian.

Arah kebijakan sektor perkeretaapian oleh departemen perhubungan pada tahun 2008 adalah :

1. Mempertahankan, memulihkan dan mengembangkan prasarana jalan rel dan pelayanan KA, terutama aspek keselamatan.
2. Meningkatkan strategi pelayanan angkutan yang lebih berdaya saing secara antar moda dan inter moda;
3. Melaksanakan audit kinerja prasarana dan sarana serta SDM perkeretaapian;
4. Melaksanakan perencanaan, pendanaan dan evaluasi kinerja perkeretaapian secara terpadu dan berkelanjutan;
5. Melanjutkan reformasi dan restrukturisasi kelembagaan dan BUMN perkeretaapian (pemisahan fungsi antara regulator, penyedia, operator dan pemelihara sarana dan prasarana).
6. Meningkatkan peran serta Pemerintah Daerah dan Swasta dibidang perkeretaapian;
7. Meningkatkan peran angkutan perkeretaapian nasional dan lokal, terutama untuk angkutan barang dan perkotaan (diluar Jabotabek).
8. Arsitektur program yang diusulkan oleh Departemen Perhubungan.
9. Program Peningkatan Aksesibilitas Pelayanan Angkutan Perkeretaapian
10. Program Peningkatan dan Pembangunan Prasarana dan Sarana Kereta Api.
11. Program Restrukturisasi dan Reformasi Kelembagaan Perkeretaapian.
12. Program Rehabilitasi Prasarana dan Sarana Kereta Api

Gerak cepat pemerintah Jokowi membangun infrastruktur transportasi perkeretaapian di seluruh Indonesia menunjukkan pemerintah peduli dengan aksesibilitas daerah. Sebab ketersediaan infrastruktur transportasi akan menjadi pendorong bagi pertumbuhan potensi ekonomi yang ada. Diharapkan konektivitas akan mampu memberikan dampak positif bagi pengembangan potensi ekonomi daerah, yang pada akhirnya memberikan manfaat bagi seluruh rakyat Indonesia. Sementara, pihak PT. Kereta Api Indonesia (KAI) berupaya menjadikan peningkatan infrastruktur kereta api sebagai bagian dari upaya negara ini untuk meningkatkan konektivitas diberbagai daerah. Menurut Dirut Utama PT. KAI “perkembangan infrastruktur jaringan rel kereta api secara terus menerus tentunya penting untuk bagi peningkatan konektivitas antar bisnis dan masyarakat yang akan mengantarkan Indonesia ke posisi 10 besar ekonomi global”.⁴⁵

⁴⁵ Transportasi Indonesia, “*sinergitas terkoordinasi*” edisi 21, 28 Oktober 2016, hlm. 19.