

INTISARI

Setiap penyelenggara sarana perkeretaapian yang menggunakan prasarana perkeretaapian wajib membayar biaya penggunaan prasarana perkeretaapian / *Track Access Charge* (TAC) kepada Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian. Metode perhitungan TAC yang saat ini digunakan di Indonesia adalah metode pembebanan penuh (*full costing*). Namun dalam perjalanannya, ditemui beberapa kendala yang menjadikan metode ini tidak mudah diterapkan pada sistem multioperator. Oleh karena itu, diperlukan pembandingan perhitungan yang dapat memperbaiki kelemahan metode pembebanan penuh salah satunya adalah metode tarif (*pricing*) dengan mempertimbangkan kemudahan bagi operator karena TAC akan dihitung dengan prinsip *pay as you go*.

Penelitian ini menganalisis perhitungan TAC menggunakan metode pembebanan penuh yang didasarkan pada Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2015 dan metode tarif yang didasarkan pada Model Kerusakan Jalur yang sudah dimodifikasi. Perhitungan TAC membutuhkan data tonnase tahunan DAOP, biaya perawatan dan operasional prasarana perkeretaapian serta panjang koridor DAOP yang diperoleh dari Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan. Data lain yang diperlukan meliputi data stamformasi KA, kecepatan operasional KA, dan karakteristik KA seperti bobot dan gandar.

Hasil penelitian *Track Access Charge* (TAC) metode pembebanan penuh yang dibayarkan operator berbeda tiap DAOP. Semakin padat lalu lintas KA dan semakin kecil IMO maka biaya yang ditanggung oleh masing-masing KA semakin kecil dan sebaliknya. Hasil penelitian *Track Access Charge* (TAC) metode tarif dapat berbeda tiap kereta api di tiap DAOP karena *Track Usage Charge* (TUC) sensitif terhadap kecepatan, beban dan jumlah gandar. Hasil perhitungan TAC metode pembebanan penuh dan metode tarif bervariasi saat dikomparasi, dengan mayoritas TAC metode tarif lebih tinggi daripada nilai TAC metode pembebanan penuh. TAC metode tarif memiliki keunggulan yang membuat operator dapat menghitung TAC sendiri dan juga metode ini lebih adil dalam pembagiannya.

Kata kunci : perkeretaapian, biaya, prasarana, metode pembebanan penuh, metode tarif

ABSTRACT

Every operator using railway infrastructure is obliged to pay Track Access Charge (TAC) to the Railway Infrastructure Manager. TAC calculation method that is currently used in Indonesia is full costing method. But along the way, several obstacles are encountered making it not easily applied to multioperator system. Therefore, comparative calculation is required to fix the shortcomings of full costing method, which one of them is pricing method, considering the convenience for the operator because the TAC will be calculated with pay as you go principle.

This study analyzes TAC calculation using Full Costing Method based on Government Regulation No. 11 of 2015 and Pricing Method based on modified Track Deterioration Model. TAC calculation needs DAOP annual tonnage data, maintenance and operational costs of railway infrastructure and total length of DAOP corridor which are obtained from the Directorate General of Railways Minsitry of Transportation. Other data required includes train stamformation data, train operational speed data and characteristics of train such as weight and axle.

The results of Track Access Charge based on full costing method showed the cost that should be paid differ in each DAOP. Higher train traffic density with lower IMO will minimize the cost for each train and vice versa. Results of Track Acces Charge based on pricing method may be different for each train in each DAOP because Track Usage Charge (TUC) is sensitive to speed, weight and number of axles. The results of Track Access Charge between full costing method and pricing method are varied when compared with the majority of TAC with pricing method are higher than the TAC with full costing method. TAC with pricing method makes the operators can calculate the TAC themselves and its distribution is more equitable.

Keywords : *railways, cost, infrastructure, full costing method, pricing method*