

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 oleh Indonesia adalah metode pembebanan penuh (*full costing*). Namun dalam perjalanannya ditemui beberapa macam kendala yang menjadikan metode ini tidak mudah diterapkan pada sistem multi operator. Oleh Karena itu diperlukan perhitungan TAC dengan metode lain yang dapat memperbaiki kelemahan yang terdapat dalam 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 untuk KRL dan KRD dengan panjang jalur sesuai skenario dalam "*Urban Railway Development of Yogyakarta City*" (Priyanto dkk, 2016) menggunakan metode pembebanan penuh yang didasarkan pada Peraturan Menteri No. 62 Tahun 2013 serta Peraturan Pemerintah No. 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 Ditjen 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 jenis kereta dan skenario. Untuk metode pembebanan penuh semakin besar bobot kereta dan semakin panjang koridornya maka nilai TAC nya semakin besar dan sebaliknya. Hasil penelitian *Track Access Charge* (TAC) metode tarif berbeda untuk setiap jenis kereta dan skenario karena *Track Usage Charge* (TUC) sangat sensitive terhadap kecepatan, beban dan jumlah gandar, serta banyaknya gerbong. Hasil komparasi antara kedua metode menghasilkan mayoritas TAC metode tarif lebih tinggi dibandingkan dengan nilai TAC metode pembebanan penuh dan nilai TAC yang paling kecil ditunjukkan oleh KRL scenario 1. TAC metode tarif memiliki keunggulan yang membuat operator dapat menghitung TAC sendiri dan juga lebih adil dalam pembagiannya.

Kata kunci: perkeretaapian, biaya, prasarana, KRD, KRL, 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 the pricing method, considering the convenience for the operator because the TAC will be calculated with pay as you go principle.

The study analyzes TAC calculation for KRL and KRD with the corridor length is suitable in “Urban Railway Development of Yogyakarta City” (Priyanto dkk, 2016), using Full Costing Method based on Minister Regulation No.62 of 2013 and 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 Ministry 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 different in each train type and scenario. For full costing method, more bigger the weight of train and longer the corridor so the TAC value is more higher and vice versa. The result of Track Usage Charge (TUC) is very sensitive to speed, weight, and number of axle, as well as number of train. The comparison result between the two methods produce with the majority TAC with pricing method are higher than the TAC with full costing method and the lowest TAC value showed by the KRL based on scenario 1. TAC with pricing method makes the operators can calculate the TAC themselves and its distribution is more equitable

Keyword: *railways, cost, infrastructure, KRD, KRL, full costing method, pricing method.*