

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. Hal tersebut tertuang dalam Surat Keputusan Tiga Menteri No. KM19/1999, No. S3/KMK.03/1999, No. KEP.024/K/03/1999 hingga Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2015. Walaupun sudah didasarkan regulasi terkait, selama rentang 15 tahun terjadi ambiguitas dalam menetapkan struktur komponen dan jumlah besaran TAC di lapangan. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi struktur dan besaran biaya penggunaan prasarana perkeretaapian sehingga TAC dapat diterapkan pada layanan angkutan barang secara khusus pada KA petikemas.

Perhitungan TAC menggunakan rumusan yang terdapat pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2013 dan Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2015. TAC_{KA} dihitung berdasarkan beban bobot KA yang dikali dengan jumlah perkalian antara jarak tempuh perjalanan KA sekali melintas dengan TAC_{Daop} yang dilewati. Perhitungan TAC membutuhkan data tonnase tahunan Daop, biaya perawatan dan biaya operasional prasarana perkeretaapian dan jumlah panjang koridor Daop yang diperoleh dari Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan. Data lain yang digunakan meliputi data stamformasi KA Petikemas dengan informasi relasi perjalanan, panjang lintasan dan waktu perjalanan diperoleh dari Gapeka 2013.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa biaya penggunaan prasarana perkeretaapian (*Track Access Charge*) yang harus dibayarkan operator sarana kereta api berbeda di tiap-tiap Daop per Gross Ton/km. *Track Access Charge* (TAC) tertinggi terdapat pada Daop IX Jember sebesar Rp 217,87 per Grosston/km, sedangkan biaya TAC terendah terdapat pada Daop IV Semarang sebesar Rp 13,16 per Gross Ton/km. Hasil penelitian juga membuktikan bahwa nilai TAC_{KA} sensitif terhadap besaran nilai TAC per Daop. Hal ini dapat ditunjukkan pada perbandingan nilai TAC_{KA} berdasarkan rumusan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2013 dan Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2015 dengan nilai TAC_{KA} yang menggunakan rata-rata TAC per Daop sebagai faktor pengali.

Kata Kunci: perkeretaapian, biaya, prasarana, petikemas.

ABSTRACT

Operators whom using railway infrastructure is obliged to pay Track Access Charge (TAC) to the Railway Infrastructure Operator. It is stated in the Decree of Three Ministers which is No. KM19 / 1999, No. S3 / KMK.03 / 1999, No. KEP.024 / K / 03/1999 and Government Regulation No. 11 of 2015. Eventough it have been regulated, over than 15 years ambiguity in defining the structure of the components and the amount of TAC in the field could still happen. This study aims to identify structure and number of TAC so can be applied to freight services specifically on railway container.

TAC calculation formula contained in the Regulation of the Minister of Communications No. 62 Year 2013 and Government Regulation No. 11 of 2015. TAC calculation based on weight of load multiplied by calculation of travel time and TAC_{Daop} . TAC calculation needs Daop annual tonnage data, maintenance costs of railway infrastructure, operational costs of railway infrastructure, and total length of Daop corridor which obtained from the Directorate General of Railways Ministry of Transportation. Other data needed is railway containers stamformation data with trip relation information, track length and travel time that obtained from Train Trip Graph (Gapeka) 2013.

The result shows that cost should be paid differently by each Daop per Gross Ton/km. Highest TAC should be paid is on Daop IX Jember Rp. 217,87 per Gross Ton/km, and lowest TAC showed by Daop IV Semarang Rp. 13.16 per GT/km. The results shows that value of TAC_{KA} affect to the value of TAC per Daop. This shown in the comparison of TAC_{KA} value based on Regulation of the Minister of Transportation No. 62 Year 2013 and Government Regulation No. 11 Year 2015 with TAC_{KA} value using TAC average per Daop as multiplying factor.

Keywords: railways, cost, infrastructures, container.