



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 17 TAHUN 2018
TENTANG
PEDOMAN TATA CARA PERHITUNGAN DAN PENETAPAN
TARIF ANGKUTAN ORANG DENGAN KERETA API**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : a. bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 152 Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pedoman Tata Cara Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api;

Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);
2. 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

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);

3. Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 176, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5086), sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 264, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5961);

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PEDOMAN TATA CARA PERHITUNGAN DAN PENETAPAN TARIF ANGKUTAN ORANG DENGAN KERETA API.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan :

1. Kereta Api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretapaian lainnya yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.
2. Angkutan Kereta Api adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.
3. Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum.

4. Kereta adalah sarana perkeretaapian yang ditarik lokomotif atau mempunyai penggerak sendiri yang digunakan untuk mengangkut orang, antara lain kereta rel listrik (KRL), kereta rel diesel (KRD), kereta makan, kereta bagasi, dan kereta pembangkit.
5. Kereta Bagasi adalah kereta yang diperuntukkan bagi penempatan barang-barang milik penumpang dan/atau barang kiriman.
6. Tarif Angkutan orang adalah harga satuan jasa pada suatu lintas pelayanan tertentu atas pelayanan angkutan orang dengan kereta api.
7. Tarif Dasar adalah besaran tarif yang dinyatakan dalam nilai rupiah penumpang kilometer (Rp/pnp.km) yang diperoleh dari hasil perhitungan biaya pokok ditambah keuntungan.
8. Tarif Jarak adalah besaran tarif yang dinyatakan dalam rupiah per penumpang (Rp/pnp) yang merupakan hasil perkalian antara tarif dasar dengan jarak tempuh.
9. Biaya adalah nilai uang atas kegiatan baik berupa pengeluaran maupun bukan pengeluaran yang digunakan untuk menghasilkan produk.
10. Biaya Pokok adalah penjumlahan dari biaya modal, biaya operasi, dan biaya perawatan.
11. Biaya Modal adalah biaya yang dibebankan badan usaha penyelenggara sarana perkeretaapian untuk mendanai suatu investasi yang terdiri dari penyusutan, bunga modal dan sewa guna usaha untuk sarana dan fasilitas dalam periode 1 (satu) tahun.
12. Biaya Operasi adalah biaya yang dibebankan badan usaha penyelenggara sarana perkeretaapian dalam periode 1 (satu) tahun untuk menyelenggarakan kegiatan operasional angkutan kereta api.
13. Biaya Perawatan Sarana adalah biaya yang dibebankan badan usaha penyelenggara sarana perkeretaapian dalam periode 1 (satu) tahun untuk melakukan perawatan terhadap sarana perkeretaapian agar laik operasi.

14. Biaya Pemesanan Tiket adalah biaya yang dibebankan kepada penumpang atas pembelian tiket pada mitra.
15. Tarif Pelayanan tambahan adalah besaran tarif yang dinyatakan dalam rupiah per lintas pelayanan (Rp/pnp) yang dihitung berdasarkan tingkat tambahan pelayanan yang dinikmati oleh penumpang.
16. Jarak Tempuh adalah panjang perjalanan yang ditempuh oleh penumpang dari stasiun keberangkatan ke stasiun tujuan yang dinyatakan dalam satuan kilometer.
17. Faktor Muat adalah perbandingan antara kilometer penumpang dengan kilometer kapasitas tersedia.
18. Kewajiban Pelayanan Publik (*Public Service Obligation*) adalah kewajiban pemerintah untuk memberikan pelayanan angkutan kereta api kepada masyarakat dengan tarif yang terjangkau.
19. RKA (Rencana Kerja dan Anggaran) adalah rencana kerja dan anggaran badan usaha penyelenggara sarana perkeretaapian.
20. Kereta Rel Listrik adalah kereta yang mempunyai penggerak sendiri menggunakan sumber tenaga listrik.
21. Menteri adalah Menteri yang membidangi urusan perkeretaapian.
22. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal yang tugas dan tanggungjawabnya di bidang perkeretaapian.

BAB II

TARIF ANGKUTAN ORANG

Bagian Pertama

Tata Cara Penetapan Tarif

Pasal 2

- (1) Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api digolongkan atas Tarif Kereta Api berjadwal dan tidak berjadwal.
- (2) Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api sesuai dengan kelas pelayanannya terdiri atas:

- a. Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta api pelayanan kelas non ekonomi; dan
 - b. Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api pelayanan kelas ekonomi.
- (3) Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api pelayanan kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b dapat ditetapkan oleh Pemerintah berdasarkan kewenangannya apabila masyarakat belum mampu membayar Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api yang ditetapkan oleh Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian untuk angkutan pelayanan kelas ekonomi.
- (4) Dalam hal Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api yang ditetapkan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (3) lebih rendah dari tarif yang ditetapkan oleh Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, maka selisih tarif menjadi tanggung jawab Pemerintah.
- (5) Angkutan Orang Dengan Kereta Api pelayanan kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilaksanakan melalui penugasan kewajiban pelayanan publik (*public service obligation*) oleh Pemerintah kepada Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian.
- (6) Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dapat menetapkan Biaya Pemesanan Tiket kepada penumpang dan dilaporkan kepada Direktur Jenderal.

Pasal 3

- (1) Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) ditetapkan oleh Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan dilaporkan kepada Direktur Jenderal dengan memuat alasan paling sedikit sebagai berikut:
- a. dasar perhitungan Biaya Operasi; dan
 - b. hasil evaluasi kinerja tingkat pelayanan.
- (2) Direktur Jenderal menyampaikan Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kepada Menteri untuk mendapatkan persetujuan atas

tarif angkutan orang dengan kereta api yang ditetapkan oleh Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian.

- (3) Apabila dalam jangka waktu paling lama 21 (dua puluh satu) hari sejak Direktur Jenderal menyampaikan tarif angkutan orang dengan kereta api kepada Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak mendapat rekomendasi dari Menteri, maka Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dapat memberlakukan tarif angkutan orang dengan kereta api yang ditetapkan setelah diumumkan kepada masyarakat.

Pasal 4

Besaran Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (3) harus diumumkan kepada masyarakat paling lambat 3 (tiga) bulan sebelum diberlakukan.

Bagian Kedua

Tata Cara Perhitungan tarif

Pasal 5

Perhitungan Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api harus memperhatikan prinsip sebagai berikut :

- a. biaya per unit (*cost per unit*) merupakan biaya penumpang kilometer yang diperoleh dari biaya total operasi kereta api dengan faktor muat paling tinggi 90% (sembilan puluh persen);
- b. untuk kereta api lintas pelayanan baru faktor muat berdasarkan kajian potensi angkutan;
- c. data standar operasional dan biaya yang digunakan dalam perhitungan Biaya Pokok memperhatikan tingkat akurasi, kewajaran, dan efisiensi serta dapat dipertanggungjawabkan;
- d. didasarkan pada perhitungan Biaya Pokok sesuai dengan komponen biaya yang bersumber dari data yang tertuang dalam rencana kerja anggaran yang sudah disahkan oleh rapat umum pemegang saham Badan usaha

Penyelenggara Sarana Perkeretaapian periode pengoperasian Kereta Api;

- e. apabila pada saat perhitungan Biaya Pokok angkutan orang dengan kereta api, rencana kerja anggaran Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian sesuai periode penyelenggara sarana perkeretaapian belum disahkan, maka dapat menggunakan data rencana kerja anggaran tahun sebelumnya ditambah eskalasi;
- f. apabila perhitungan Biaya Pokok bersumber dari data yang tertuang dalam rencana kerja anggaran yang telah disahkan, biaya per unit cost (*cost per unit*) diperoleh dari biaya total operasi kereta api dengan faktor muat berdasarkan rencana kerja anggaran yang telah disahkan; dan
- g. Apabila perhitungan Biaya Pokok bersumber dari data yang tertuang dalam rencana kerja anggaran yang belum disahkan, biaya per unit (*cost per unit*) diperoleh dari biaya total operasi kereta api dengan faktor muat berdasarkan rencana kerja anggaran tahun sebelumnya.

Pasal 6

- (1) Perhitungan Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) terdiri dari komponen biaya sebagai berikut:
 - a. Biaya Modal;
 - b. Biaya Operasi;
 - c. Biaya Perawatan; dan
 - d. keuntungan.
- (2) Komponen biaya perhitungan Tarif Orang Dengan Kereta Api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) tercantum dalam Lampiran I yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.
- (3) Rincian komponen biaya yang dapat diperhitungkan dalam perhitungan tarif angkutan orang dengan pelayanan kelas ekonomi untuk melaksanakan kewajiban pelayanan publik (*public service obligation*) tercantum

dalam Lampiran II yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

- (4) Dalam perhitungan Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api pelayanan kelas ekonomi untuk melaksanakan kewajiban pelayanan publik (*public service obligation*) keuntungan ditetapkan paling banyak sebesar 10 % (sepuluh persen) dari jumlah biaya pokok.

Pasal 7

- (1) Struktur Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api pelayanan kelas non ekonomi dan ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) terdiri dari komponen sebagai berikut:
 - a. Tarif Dasar;
 - b. Tarif Jarak; dan
 - c. Tarif Pelayanan Tambahan.
- (2) Struktur Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api pelayanan kelas ekonomi untuk melaksanakan kewajiban pelayanan publik (*public service obligation*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3), terdiri dari komponen sebagai berikut:
 - a. Tarif Dasar; dan
 - b. Tarif Jarak.

Pasal 8

- (1) Tarif Dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) huruf a diperoleh dari hasil perhitungan biaya pokok ditambah keuntungan.
- (2) Biaya Pokok sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan penjumlahan dari Biaya Modal, Biaya Operasi, dan Biaya Perawatan.
- (3) Tarif Jarak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) huruf b, merupakan tarif yang dihitung dan/atau ditetapkan oleh Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian.
- (4) Apabila penyelenggaraan kereta api angkutan orang dioperasikan dengan kelas pelayanan yang berbeda dan

bersamaan dengan kereta bagasi dan kereta makan maka biaya operasi harus dialokasikan sebagai beban bersama.

- (5) Biaya penyelenggaraan kereta api PSO tidak memperhitungkan biaya pendukung angkutan dan biaya *non core* (non angkutan) lainnya.
- (6) Formulasi perhitungan Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api, tercantum dalam Lampiran IV yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 9

Setiap Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api wajib menambahkan iuran wajib sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang dana pertanggungan wajib kecelakaan penumpang.

Pasal 10

- (1) Dalam penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kereta Api dapat ditetapkan Tarif jarak minimum.
- (2) Penetapan Tarif jarak minimum oleh Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memperhatikan ketentuan sebagai berikut:
 - a. ekonomis pengoperasian kereta api;
 - b. jarak tempuh kereta api terhadap stasiun;
 - c. kebutuhan pelayanan;
 - d. pembatasan penggunaan kereta api sesuai lintas kereta api; dan
 - e. persaingan dengan moda transportasi lain.
- (3) Tarif jarak minimum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilaporkan kepada Direktur Jenderal.
- (4) Tarif jarak minimum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus diumumkan paling lambat 3 (tiga) bulan kepada masyarakat sebelum diberlakukan.

Pasal 11

Pemotongan Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api ditetapkan oleh Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan disampaikan kepada Direktur Jenderal.

BAB III

PENGAWASAN DAN SANKSI

Pasal 12

- (1) Direktur Jenderal melakukan pengawasan pelaksanaan pengenaan Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api dan tingkat pelayanan kelas ekonomi dan non ekonomi.
- (2) Tata cara pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut melalui Peraturan Direktur Jenderal.

Pasal 13

Dalam melakukan pengawasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12, Direktur Jenderal dapat menggunakan alat bukti sebagai berikut:

- a. harga jual yang tercantum di dalam tiket dan atau bukti pembayaran lain;
- b. pemberitaan agen (*agent news*); atau
- c. iklan dalam media cetak dan/atau elektronik.

Pasal 14

- (1) Badan Usaha Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian dapat dikenakan sanksi dalam hal:
 - a. penetapan dan pelaksanaan Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api oleh penyelenggara sarana tidak sesuai dengan pedoman Tarif Orang Dengan Kereta Api sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri ini;
 - b. memberlakukan Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api pelayanan kelas ekonomi penugasan oleh pemerintah melampaui Tarif yang telah ditetapkan oleh Menteri; atau

- c. pelanggaran terhadap pengurangan tingkat pelayanan pada angkutan orang pelayanan kelas ekonomi dan non ekonomi.
- (2) Sanksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diberikan oleh Direktur Jenderal berupa sanksi administratif, yang terdiri dari:
- a. teguran tertulis;
 - b. pembekuan izin operasi; dan
 - c. pencabutan izin operasi.
- (3) Pemberian sanksi teguran tertulis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a akan diberikan secara bertahap berupa Peringatan I, II, III dengan tenggang waktu masing-masing tahapan 7 (tujuh) hari.
- (4) Sanksi teguran tertulis tahap Peringatan I, II dan III, sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dan ayat (3), juga memuat perintah kepada Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian untuk:
- a. menyesuaikan kembali Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api sesuai dengan pedoman Tarif sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri ini;
 - b. menurunkan Tarif yang sudah diberlakukan dan/atau menyesuaikan dengan Tarif yang sudah ditetapkan oleh Menteri serta perintah untuk mempublikasikan penetapan penurunan Tarif dimaksud; atau
 - c. menyesuaikan kembali tingkat pelayanan kelas ekonomi dan non ekonomi.

BAB IV

KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 15

Penetapan dan pelaksanaan Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api yang sudah ditetapkan dan dilaksanakan sebelum Peraturan Menteri ini berlaku tetap dinyatakan berlaku, sampai dengan ditetapkannya Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api yang baru berdasarkan Peraturan Menteri ini.

BAB V
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 16

Direktur Jenderal mengawasi pelaksanaan Peraturan Menteri ini.

Pasal 17

Pada saat Peraturan Menteri ini mulai berlaku, maka:

- a. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 56 Tahun 2013 tentang Komponen Biaya yang dapat diperhitungkan dalam Penyelenggaraan Angkutan Kewajiban Pelayanan Publik dan Angkutan Perintis Perkeretaapian (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 714);
- b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 69 Tahun 2014 tentang Pedoman Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 1848);
- c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 196 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 69 Tahun 2014 tentang Pedoman Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 2007); dan
- d. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 64 Tahun 2016 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 69 Tahun 2014 tentang Pedoman Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 799).

dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 18

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan dan mempunyai daya laku surut sejak tanggal 1 Januari 2018.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 14 februari 2018

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 21 Februari 2018

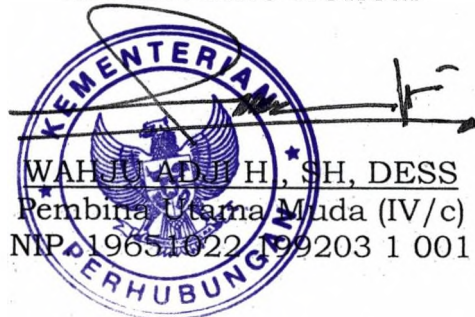
DIREKTUR JENDERAL
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN
KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

WIDODO EKATJAHJANA

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2018 NOMOR 297

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM



LAMPIRAN I
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA
NOMOR
TENTANG
PEDOMAN TATACARA PERHITUNGAN DAN
PENETAPAN TARIF ANGKUTAN ORANG
DENGAN KERETA API

KOMPONEN BIAYA UNTUK PERHITUNGAN TARIF ANGKUTAN ORANG

A. MODAL

1. Penyusutan Aset Tetap Sarana Perkeretaapian
2. Bunga Modal
3. Sewa Guna Usaha

B. BIAYA OPERASI

1. Biaya Langsung Tetap
 - a. Biaya Pegawai Awak Sarana Perkeretaapian
 - b. Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian
 - c. Asuransi
2. Biaya Langsung Tidak Tetap
 - a. BBM
 - b. LAA
 - c. *On Train Cleaning* (OTC)
 - d. *Customer Service On Train* (CSOT)
 - e. Security Pengawalan Kereta
 - f. Cucian Sarana Harian
 - g. Fumigasi
 - h. Pest Control
 - i. Pelumas
 - j. Tunjangan Kerja Operasi (TKO) Awak Sarana Perkeretaapian
3. Biaya Tidak Langsung Tetap
 - a. Gaji Pegawai Non Awak Sarana Perkeretaapian
 - b. Tunjangan Kerja Operasi Non Awak Sarana Perkeretaapian
 - c. Biaya Umum Kantor

- d. Pajak Perusahaan
- e. Perijinan dan Sertifikasi
- f. Pelayanan Penumpang di Stasiun
- 4. Biaya Tidak Langsung Tidak Tetap
 - a. Biaya Pemasaran (Promosi, Agen, dan Dokumen)
 - b. Penelitian dan Pengembangan (Litbang)
 - c. Pengembangan SDM

C. BIAYA PERAWATAN SARANA

Perawatan Sarana

- a. Kereta
- b. KRL
- c. Lokomotif Hidrolik/KRD
- d. Lokomotif Elektrik
- e. Genset

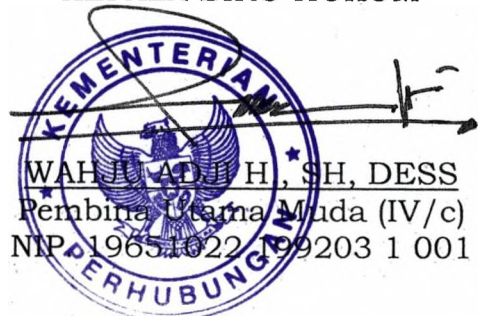
D. KEUNTUNGAN

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM



LAMPIRAN II
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA
NOMOR
TENTANG
PEDOMAN TATACARA PERHITUNGAN DAN
PENETAPAN TARIF ANGKUTAN ORANG
DENGAN KERETA API

**RINCIAN KOMPONEN BIAYA YANG DAPAT DIPERHITUNGKAN DALAM
PERHITUNGAN TARIF ANGKUTAN ORANG DENGAN PELAYANAN KELAS
EKONOMI UNTUK MELAKSANAKAN KEWAJIBAN PELAYANAN PUBLIK
(PUBLIC SERVICE OBLIGATION)**

NO.	ITEM	KETERANGAN
A.	MODAL	
	1. Penyusutan Aset Tetap Sarana dan Fasilitas Perkeretaapian	
	a) Lokomotif	Biaya pengadaan lokomotif yang dialokasikan selama umur ekonomis
	b) KRD	Biaya pengadaan KRD yang dialokasi selama umur ekonomis
	c) KRL	Biaya pengadaan KRL yang dialokasi selama umur ekonomis
	d) Kereta	Biaya pengadaan Kereta yang dialokasi selama umur ekonomis
	e) Fasilitas penunjang <i>e-ticketing</i>	Biaya pengadaan Fasilitas penunjang <i>e-ticketing</i> yang dialokasi selama umur ekonomis
	2. Bunga Modal	Biaya bunga pinjaman yang timbul atas pengadaan sarana/fasilitas dengan pendanaan melalui pinjaman
	3. Sewa Guna Usaha	Biaya sewa guna usaha (<i>leasing</i>) baik melalui <i>financial lease</i> maupun <i>operating lease</i>
B.	BIAYA OPERASI	
	1. Biaya Langsung Tetap	
	a. Biaya pegawai awak sarana perkeretaapian	Biaya yang dikeluarkan oleh badan usaha penyelenggara rasarana untuk pegawai awak sarana perkeretaapian sebagai imbalan, yang ditetapkan dan dibayarkan berdasarkan perjanjian kerja, kesepakatan bersama atau peraturan perundang-undangan termasuk tunjangan bagi pekerja
	a) Upah Pokok	
	b) Tunjangan Transportasi	
	c) Tunjangan Komunikasi	
	d) Tunjangan Jabatan	
	e) Tunjangan Kinerja Pegawai	
	f) Tunjangan Resiko	

	Khusus g) Tunjangan Perumahan h) Tunjangan Admin. Bank i) Tunjangan Jaminan Hari Tua j) Tunjangan Kesehatan Pekerja k) Tunjangan Pensiun l) Tunjangan Kecelakaan Kerja m) Tunjangan Pajak Penghasilan n) Tunjangan Kemahalan o) Tunjangan Jaminan Kematian p) Tunjangan Pemeliharaan Kebugaran q) Tunjangan Khusus Bidang Angkutan Penumpang r) TunjanganRekreasi s) Tunjangan Cuti Pegawai t) Tunjangan Hari Raya u) Tunjangan Resiko Kerja v) Pakaian Dinas w) Tunjangan Pendidikan x) Tunjangan Tambahan Penghasilan y) Tunjangan Prestasi z) Imbalan Kerja Keberhasilan Kinerja - aa) Tunjangan Operasional angkutan lebaran, natal dan tahun baru	dan keluarganya atas suatu pekerjaan yang telah atau akan dilakukan
	b. Biaya penggunaan prasarana perkeretaapian	Beban atas penggunaan prasarana perkeretaapian yang terdiri dari penggunaan jalur kereta api (rel, terowongan dan jembatan), stasiun (naik turun penumpang/bongkar muat barang/langsiran termasuk biaya pegawai stasiun, K3 pengoperasian, bangunan stasiun, biaya umum stasiun, PBB, penyusutan gedung stasiun) dan fasilitas operasi (sinyal, telekomunikasi dan LAA)
	c. Asuransi	Beban untuk pengalihan risiko akibat hal-hal yang tidak diinginkan antara lain kecelekaan meliputi asuransi sarana, awak sarana perkeretaapian dan orang yang diperkerjakan di atas KA, penumpang, kerugian yang diderita oleh pihak ketiga dan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan

2. Biaya Langsung Tidak Tetap		
a) BBM Lokomotif dan KRD	Beban pemakaian bahan bakar untuk pengoperasian sarana Lokomotif dan KRD	
b) BBM Genset	Beban pemakaian bahan bakar untuk pengoperasian Genset	
c) LAA	Beban pemakaian listrik untuk pengoperasian sarana KRL	
d) Air Bersih	Beban penyediaan air bersih di kereta untuk toilet, restorasi dan kebersihan di atas KA	
e) <i>On Train Cleaning</i> (OTC)	Beban kebersihan di atas KA yang meliputi petugas kebersihan (selain awak sarana Perkeretaapian), perlengkapan, alat dan bahan kebersihan	
f) <i>Customer Service On Train</i> (CSOT)	Beban untuk Petugas customer service di atas KA	
g) Security Pengawalan Kereta	Beban petugas security di atas kereta api yang meliputi pegawai (Polsuska) dan petugas yang diperbantukan lainnya (TNI, POLRI, Petugas outsourcing keamanan)	
h) Cucian Sarana Harian	Beban untuk pelaksanaan cucian sarana yang dilakukan setiap hari yang meliputi petugas kebersihan, perlengkapan. alat dan bahan kebersihan	
i) Fumigasi	Beban untuk menghilangkan/ meminimalisir adanya serangga/ hama di kereta dengan melalui pelaksanaan fumigasi	
j) Pest Control	Beban untuk menghilangkan/ meminimalisir adanya serangga/ hama di kereta dengan melalui pelaksanaan pest control	
k) Pelumas Lokomotif dan KRD	Beban pemakaian pelumas untuk pengoperasian sarana Lokomotif dan KRD	
l) Pelumas Genset	Beban pemakaian pelumas untuk pengoperasian Genset	
m) Tunjangan Kerja Operasional (TKO) Awak Sarana Perkeretaapian	Beban yang diberikan pegawai awak sarana Perkeretaapian saat menjalani dinas berupa premi dasar, premi kilometer dan premi tambahan	
3. Biaya Tidak Langsung Tetap		
a. Biaya Pegawai Non Awak Sarana Perkeretaapian	Biaya yang dikeluarkan oleh badan usaha penyelenggara sarana untuk pegawai non awak Sarana Perkeretaapian sebagai imbalan, yang ditetapkan dan dibayarkan berdasarkan perjanjian kerja,	
a) Upah Pokok		
b) Tunjangan Transportasi		
c) Tunjangan Komunikasi		
d) Tunjangan Jabatan		

	e) Tunjangan Kinerja Pegawai f) Tunjangan Resiko Khusus g) Tunjangan Perumahan h) Tunjangan Admin. Bank i) Tunjangan Jaminan Hari Tua j) Tunjangan Kesehatan Pekerja k) Tunjangan Pensiun l) Tunjangan Kecelakaan Kerja m) Tunjangan Pajak Penghasilan n) Tunjangan Kemahalan o) Tunjangan Jaminan Kematian p) Tunjangan Profesi q) Tunjangan Khusus Pejabat Struktural Tertentu r) TunjanganRekreasi s) Tunjangan Cuti Pegawai t) Tunjangan Hari Raya u) Tunjangan Resiko Kerja v) Pakaian Dinas w) Tunjangan Pendidikan x) Tunjangan Tambahan Penghasilan y) Tunjangan Prestasi z) Imbalan Kerja Keberhasilan Kinerja - aa) Tunjangan Operasional angkutan lebaran, natal dan tahun baru - bb) Penghasilan Direksi, Komisaris dan Asuransi Purna Jabatan	kesepakatan bersama atau peraturan perundang-undangan termasuk tunjangan bagi pekerja dan keluarganya atas suatu pekerjaan yang telah atau akan dilakukan
	b. Tunjangan Kerja Operasional (TKO) Non Awak Sarana Perkeretaapian	Beban emolemen yang diberikan kepada pegawai non awak Sarana Perkeretaapian
	c. Biaya Umum Kantor yang terdiri dari: a) Beban Rapat / Akomodasi dan Kehumasan b) Beban Perjalanan Dinas c) Beban Listrik, Air dan Telepon d) Beban Alat Tulis Kantor e) Beban Kerumahtanggaan 1) Bahan Bakar Instalasi dan Perlengkapan 2) Bahan Bakar -	Beban untuk mendukung operasional unit-unit dikantor yang meliputi unit operasional, pelayanan, kamtib, komersial, SDM, keuangan, pelelangan, hukum, IT (Teknologi informasi, Humas, Griya Karya/Mess/Wisma, prasarana dan unit lainnya.

	Kendaraan Bermotor 3) Bahan Pelumas (Pelincir) - Instalasi dan Perlengkapan 4) Bahan Pelumas (Pelincir) - Kendaraan Bermotor 5) Jasa Pemeliharaan yang dibeli - Lainnya 6) Barang/Bahan Habis Pakai - Alat Pembersihan 7) Barang/Bahan Habis Pakai - Pertolongan Pertama Pengobatan 8) Barang/Bahan Habis Pakai - Makanan 9) Sewa Instalasi dan Perlengkapan 10) Sewa Kendaraan Bermotor 11) Sewa Kantor / Gudang 12) Beban Registrasi dan Asuransi Kendaraan Bermotor 13) Keterangan-keterangan dan Surat izin 14) Beban Pengacara dan Perkara 15) Ireda / lpeda - Pajak Retribusi Daerah 16) Beban Bank 17) Jasa yang dibeli- Ketenagakerjaan f) Beban Inventaris g) Beban Pengiriman d. Beban Penyusutan Fasilitas (Peralatan Kantor)	
	e. Pajak Perusahaan	Penyusutan atas bangunan dinas, kendaraan bermotor, barang inventaris, mesin dan peralatan serta instalasi
	f. Perizinan dan sertifikasi	Beban pajak yang harus dibayarkan perusahaan sesuai dengan peraturan perpajakan yang berlaku kecuali PPh Badan
	g. Pelayanan Penumpang di Stasiun	Beban sertifikasi atas sarana dan awak sarana Perkeretaapian
		Seluruh biaya pelayanan penumpang di stasiun antara lain biaya pelayanan penumpang (passenger service), biaya sewa stasiun, biaya IT, biaya perawatan fasilitas stasiun, biaya K3 (kebersihan, keamanan, keindahan) di stasiun, dan

		sebagainya.
	4. Biaya Tidak Langsung Tidak Tetap	
	a) Biaya Pemasaran	
	1) Percetakan Karcis (Ticketing)	Pembayaran cetak karcis / tiket ke percetakan
	2) Komisi Penjualan	Komisi yang diberikan atas penjualan tiket kepada agen
	3) Promosi	Beban pembuatan spanduk, iklan, video Klip dan promosi lainnya
	b) Litbang	Biaya penelitian dan pengembangan
	c) Pengembangan SDM	Beban untuk assesment, pembentukan, dan pengembangan pegawai baik yang berupa peningkatan keahlian maupun wawasan di Balai Pelatihan perusahaan, Daop/Divre/Subdivre/Balai Yasa/Divisi atau lembaga/instansi lain
C.	BIAYA PERAWATAN SARANA	
	1. Kereta	Beban perawatan sarana kereta baik perawatan terjadwal dan tidak terjadwal di Balai Yasa dan Dipo yang meliputi biaya pemakaian bahan/material perawatan, upah, jasa yang dibeli dan pendukung/ <i>overhead</i> perawatan
	2. KRL	Beban perawatan sarana KRL baik perawatan terjadwal dan tidak terjadwal di Balai Yasa dan Dipo yang meliputi biaya pemakaian bahan/material perawatan, upah, jasa yang dibeli dan pendukung/ <i>overhead</i> perawatan
	3. KRd	Beban perawatan sarana KRU baik perawatan terjadwal dan tidak terjadwal di Balai Yasa dan Dipo yang meliputi biaya pemakaian bahan/material perawatan, upah, jasa yang dibeli dan pendukung/ <i>overhead</i> perawatan
	4. Lokomotif	Beban perawatan sarana Lokomotif baik perawatan terjadwal dan tidak terjadwal di Balai Yasa dan Dipo yang meliputi biaya pemakaian bahan/material perawatan, upah, jasa yang dibeli pendukung/ <i>overhead</i> perawatan
	5. Genset	Beban perawatan Genset baik perawatan terjadwal dan tidak terjadwal di Balai Yasa dan Dipo yang meliputi biaya pemakaian

		bahan/material perawatan, upah, jasa yang dibeli dan pendukung/ <i>overhead</i> perawatan
D.	KEUNTUNGAN	
	Untuk kereta api angkutan orang pelayanan kelas ekonomi yang merupakan penugasan oleh pemerintah, tingkat keuntungan (margin) maksimal sebesar 10% (sepuluh persen) yang dihitung dari jumlah biaya pokok	

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM



LAMPIRAN III
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA
NOMOR
TENTANG
PEDOMAN TATACARA PERHITUNGAN DAN
PENETAPAN TARIF ANGKUTAN ORANG
DENGAN KERETA API

**PEDOMAN PERHITUNGAN TARIF DASAR, TARIF JARAK
DAN TARIF PELAYANAN TAMBAHAN**

A. PERHITUNGAN TARIF DASAR

a.1 TARIF DASAR

$$\begin{aligned} \text{Tarif Dasar KA} &= \frac{(100\% + \text{Keuntungan}) \times (\text{Jumlah Biaya Pokok})}{\text{lintas pelayanan} \quad (LF \times \text{kapasitas} \times \text{jarak tempuh})} \\ &= \text{Rp/pnp km} \end{aligned}$$

**a.2. TARIF DASAR KERETA API YANG MERUPAKAN PENUGASAN
PEMERINTAH**

$$\begin{aligned} \text{Tarif Dasar} \\ \text{Rata - rata} \\ &= \frac{\sum_{i=1}^n (\text{Biaya Pokok} + \text{Keuntungan})_i}{\sum_{i=1}^n (\text{Pnp. km})_i} \end{aligned}$$

dimana:

- i = 1, 2, 3,, n adalah lintas pelayanan
Biaya Pokok = penjumlahan antara Biaya Modal, Biaya Operasi,
dan Biaya Perawatan Sarana
Keuntungan = nilai 10% (sepuluh persen) dari jumlah Biaya Pokok
Pnp.km = perkalian antara jarak dengan jumlah penumpang

B. PERHITUNGAN TARIF JARAK

Tarif jarak merupakan tarif yang dihitung dan/atau ditetapkan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian.

Rumus [B]:

$$\text{Tarif Jarak} = \text{Tarif dasar} \times \text{Jarak Tempuh} = \text{Rp/lintas}$$

C. PERHITUNGAN TARIF PELAYANAN TAMBAHAN

$$\text{Tarif Pelayanan Tambahan} = \sum_{i=1}^n (\text{harga} \times \text{jumlah pnp})_i = \text{Rp/lintas}$$

dimana:

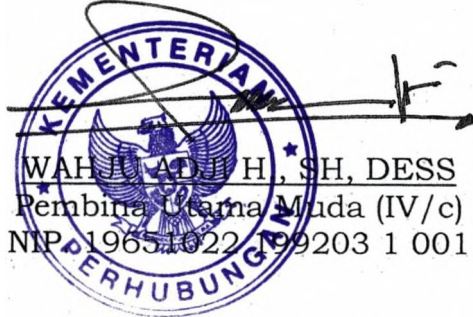
i = 1, 2, 3,, n adalah jenis pelayanan
harga = harga untuk setiap jenis pelayanan tambahan
jumlah pnp = jumlah penumpang dalam satu rangkaian KA

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM



LAMPIRAN IV
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA
NOMOR
TENTANG
PEDOMAN TATACARA PERHITUNGAN DAN
PENETAPAN TARIF ANGKUTAN ORANG
DENGAN KERETA API

FORMULASI PERHITUNGAN

A. MODAL

1. PENYUSUTAN ASET TETAP SARANA PERKERETAAPIAN

Penyusutan merupakan pembebanan biaya atas pemakaian aset sarana selama masa umur ekonomisnya yang dapat dilakukan dengan menggunakan 2 (dua) mekanisme pilihan:

A.1.a Penyusutan Aset Sarana dengan *Historical Cost*

Metode penyusutan yang digunakan adalah metode garis lurus, yaitu penyusutan setiap tahun selama umur ekonomis sama besar.

Rumus [A.1.a]

$$\text{Penyusutan} = \frac{(\text{harga perolehan} - \text{nilai sisa}) \times \text{waktu tempuh}}{\text{umur ekonomis} \times \text{utilisasi sarana} \times \text{hari kerja}} = \text{Rp/lintas}$$

Dimana:

- harga perolehan = nilai perolehan atau harga pasar atau harga berdasarkan harga nilai buku pada nilai sekarang (*present value*)
- nilai sisa = nilai sisa buku sesuai kebijakan badan usaha penyelenggara sarana
- waktu tempuh = waktu yang dibutuhkan kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (jam/lintas)
- umur ekonomis = taksiran masa penggunaan sarana secara ekonomis berdasarkan sertifikasi teknis sarana atau yang ditetapkan oleh penyelenggara sarana
- utilisasi sarana = lamanya sarana (lok, kereta, krl, krd) beroperasi selama kereta api dioperasikan mulai dari titik awal di stasiun sampai kembali lagi di titik akhir pemberhentian pada stasiun (jam/hari)
- hari kerja = 365 dikurangi jumlah hari perawatan di balai yasa dan depo (hari per tahun)

A.1.b Penyusutan Aset Sarana dengan *Replacement Cost*

Metode penyusutan yang digunakan adalah metode garis lurus, yaitu penyusutan setiap tahun selama umur ekonomis sama besar.

Rumus [A.1.b]

$\begin{aligned} \text{Penyusutan} &= \frac{(\text{harga perolehan tahun berjalan} - \text{nilai sisa}) \times \text{waktu tempuh}}{\text{umur ekonomis} \times \text{utilisasi sarana} \times \text{hari kerja}} \\ &= \text{Rp/lintas} \end{aligned}$

Dimana:

- harga perolehan = nilai perolehan untuk mendapatkan aktiva baru atau menggantinya dengan kapasitas produksi yang sama
- nilai sisa = nilai sisa buku sesuai kebijakan badan usaha penyelenggara sarana
- waktu tempuh = waktu yang dibutuhkan kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (jam/lintas)
- umur ekonomis = taksiran masa penggunaan sarana secara ekonomi menguntungkan (maksimal 30 tahun)
- utilisasi sarana = lamanya sarana (lok, kereta, krl, krd) beroperasi selama kereta api dioperasikan mulai dari titik awal di stasiun sampai kembali lagi di titik akhir pemberhentian pada stasiun (jam/hari)
- hari kerja = 365 dikurangi jumlah hari perawatan di balai yasa dan depo (hari per tahun)

A.1.c Penyusutan Aset Fasilitas

Metode penyusutan yang digunakan adalah metode garis lurus, yaitu penyusutan setiap tahun selama umur ekonomis sama besar.

Rumus [A.1.c]

$\text{Penyusutan} = \frac{(\text{harga perolehan} - \text{nilai sisa}) \times \text{jarak tempuh}}{\text{umur ekonomis} \times \sum \text{kmKA}} = \text{Rp/lintas}$

Dimana:

- harga perolehan = nilai perolehan atau harga pasar atau harga berdasarkan harga nilai buku pada nilai sekarang (*present value*)
- nilai sisa = nilai sisa buku sesuai kebijakan badan usaha penyelenggara fasilitas
- jarak tempuh = jarak yang dibutuhkan kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (jam/lintas)
- umur ekonomis = taksiran masa penggunaan fasilitas secara ekonomi menguntungkan (maksimal 30 tahun)
- hari kerja = 365 dikurangi jumlah hari perawatan di balai yasa dan depo (hari per tahun)
- $\sum \text{kmKA}$ = jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun

2. BUNGA MODAL

Bunga Modal adalah biaya yang dikeluarkan untuk memperoleh sarana dan fasilitas dengan cara meminjam ke bank

2.1. BUNGA MODAL SARANA

Rumus [A.2.1]

$$\text{Bunga Modal Sarana} = \frac{i\% \times \text{besar pinjaman} \times \text{waktu tempuh}}{\text{utilisasi} \times \text{hari kerja}} = \text{Rp/lintas}$$

Dimana:

- besar pinjaman = jumlah saldo pinjaman ke bank (Rp)
- i% = tingkat bunga bank per tahun
- utilisasi sarana = lamanya sarana (lok, kereta, krl, krd) beroperasi selama kereta api dioperasikan mulai dari titik awal di stasiun sampai kembali lagi di titik akhir pemberhentian pada stasiun (jam/hari)
- hari kerja = 365 dikurangi jumlah hari perawatan di balai yasa dan depo (hari/tahun)
- waktu tempuh = waktu yang dibutuhkan kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (jam/lintas)

2.2. BUNGA MODAL FASILITAS

Rumus [A.2.2]

$$\text{Bunga Modal Fasilitas} = \frac{i\% \times \text{besar pinjaman} \times \text{waktu tempuh}}{\sum kmKA pnp} = \text{Rp/lintas}$$

Dimana:

- besar pinjaman = jumlah saldo pinjaman ke bank (Rp)
- i% = tingkat bunga bank per tahun
- jarak tempuh = jarak tempuh KA yang bersangkutan
- $\sum kmKA pnp$ = jarak tempuh seluruh KA penumpang dalam satu tahun
- Fasilitas = aktiva tetap yang dimiliki perusahaan berupa kendaraan bermotor, mesin dan peralatan, inventaris, serta instalasi bergerak.

3. SEWA GUNA USAHA

Jika untuk mendapatkan sarana perkeretaapian dengan menyewa, maka penyusutan sama dengan nol, dan bunga modal sama dengan nol. Sehingga perhitungan SEWA GUNA USAHA menggunakan rumus:

Rumus [A.3]

$$\text{Sewa Guna Usaha} = \frac{\text{harga sewa} \times \text{waktu tempuh}}{\text{utilisasi sarana} \times \text{hari kerja}} = \text{Rp/lintas}$$

Dimana:

- harga sewa = jumlah biaya untuk menyewa sarana (Rp/tahun)
- waktu tempuh = waktu yang dibutuhkan kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (jam/lintas)
- utilisasi sarana = lamanya sarana (lok, kereta, krl, krd) beroperasi selama kereta api dioperasikan mulai dari titik awal di stasiun sampai kembali lagi di titik akhir pemberhentian pada stasiun (jam/hari)
- hari kerja = 365 dikurangi jumlah hari perawatan di balai yasa dan depo (hari/tahun)

B. BIAYA OPERASI

1. BIAYA LANGSUNG TETAP

- a. Biaya pegawai awak sarana Perkeretaapian

Rumus [B.1.a]

$$\begin{aligned} \text{Biaya Pegawai Awak Sarana Perkeretaapian} \\ = \sum (\text{awak sarana Perkeretaapian dan pegawai yang dipekerjakan} \times \text{biaya} \\ \text{pegawai/jam}) \times \text{waktu tempuh} = \text{Rp/lintas} \end{aligned}$$

Dimana:

Awak sarana Perkeretaapian dan pegawai yang dipekerjakan =
Masinis dan asisten masinis serta petugas lain yang ditugaskan oleh badan usaha penyelenggara sarana perkeretaapian (penyelia masinis, calon asisten masinis, penyelia kondektur, kondektur, calon kondektur, polsuska, PLRM, PLKA/Teknisi KA, runner AC, dan Customer Service On Train (CSOT))

Biaya pegawai/jam = biaya pegawai yang diterima oleh awak sarana Perkeretaapian (Rp/jam.orang)

Waktu tempuh = waktu yang dibutuhkan kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (jam/lintas)

- b. Biaya penggunaan prasarana KA, terdiri dari:

- 1) penggunaan jalur kereta api (rel, terowongan dan jembatan) dan Fasilitas operasi (sinyal, telekomunikasi dan LAA (sintelis)); dan
- 2) Stasiun (naik turun penumpang/bongkar muat barang/langsiran termasuk biaya pegawai stasiun, K3, bangunan stasiun, biaya umum stasiun, PBB, penyusutan gedung stasiun)

- c. Asuransi, meliputi:

- 1) Sarana perkeretaapian
- 2) Awak sarana perkeretaapian dan orang yang dipekerjakan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian di atas kereta api
- 3) Tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa (penumpang)
- 4) Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga
- 5) Pemeriksaan dan penelitian kecelakaan

Rumus [B.1.b]

$$\begin{aligned} \text{Biaya Asuransi} &= \text{Tarif asuransi per pnp} \times \text{Volume} \frac{\text{pnp}}{\text{lintas}} \\ &= \text{Rp/lintas} \end{aligned}$$

Dimana:

Tarif asuransi per penumpang = jumlah biaya asuransi per penumpang

Volume pnp/lintas = jumlah orang per lintas

2. BIAYA LANGSUNG TIDAK TETAP

a. BBM

Rumus [B.2.a1] LOKOMOTIF/KRD

$$BBM = std\ BBM \times berat\ rangkaian \times harga\ BBM \times jarak\ tempuh \times kw = Rp/lintas$$

Dimana:

- std BBM = standar spesifik jenis sarana penggunaan BBM untuk setiap gross ton km (liter/ton km)
- berat rangkaian = berat rangkaian KA (ton)
- harga BBM = harga per liter BBM (Rp/liter)
- jarak tempuh = panjang yang ditempuh kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (km/lintas)
- kw = koefisien toleransi yang dihitung dari mulai sarana dihidupkan pada depo awal sampai stasiun awal keberangkatan, ditambah dengan waktu tempuh dari stasiun tujuan/akhir sampai ke depo penyimpanan dibandingkan dengan waktu tempuh dari stasiun awal keberangkatan KA s/d stasiun akhir pemberitahuan.

GENSET

Rumus [B.2.a2]

$$BBM\ Genset = std\ BBM \times waktu\ tempuh \times harga\ BBM \times kw = Rp/lintas$$

Dimana:

- std BBM = standar spesifik KVA penggunaan BBM untuk setiap liter/jam
- harga BBM = harga per liter BBM (Rp/liter)
- waktu tempuh = waktu yang ditempuh kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (waktu tempuh/lintas)
- kw = koefisien toleransi yang dihitung dari mulai sarana dihidupkan pada depo awal sampai stasiun awal keberangkatan, ditambah dengan waktu tempuh dari stasiun tujuan/akhir sampai ke depo penyimpanan dibandingkan dengan waktu tempuh dari stasiun awal keberangkatan KA s/d stasiun akhir pemberitahuan.

b. LAA

Rumus [B.2.b]

$$LAA = std\ biaya\ LAA \times berat\ rangkaian \times jarak\ tempuh = Rp/lintas$$

Dimana:

- std biaya LAA = standar biaya penggunaan LAA untuk setiap gross ton km yang diperoleh dari total biaya LAA dalam 1 tahunsetiap gross ton km (Rp/GTKM)
- berat rangkaian = berat rangkaian KA (ton)

jarak tempuh = panjang yang ditempuh kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (km/lintas)

c. Air Bersih

Rumus [B.2.c]

$$Air = std\ AIR \times jumlah\ pnp \times harga\ air \times jarak\ tempuh = Rp/lintas$$

Dimana:

std air = standar penggunaan air bersih untuk setiap penumpang (M3/pnp km)
jumlah pnp = jumlah penumpang dalam setiap rangkaian (pnp)
harga air = harga air per m³ (Rp/m³)
jarak tempuh = panjang yang ditempuh kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (km/lintas)

d. On Train Cleaning (OTC)

Rumus [B.2.d.1] OTC untuk KA yang dapat dibebankan langsung ke nama KA/nomor KA

$$OTC = \left(\sum petugas\ OTC \times biaya\ OTC \right) \times waktu\ tempuh = Rp/lintas$$

Dimana:

petugas OTC = petugas kebersihan di atas kereta api selain awak saranaPerkeretaapian (petugas)
biaya OTC = biaya upah petugas kebersihan, perlengkapan, alat, dan bahan kebersihan di atas kereta api setiap jam (Rp/jam petugas)
waktu tempuh = waktu yang ditempuh kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (jam/lintas)

Rumus [B.2.d.2] OTC untuk KA yang tidak dapat dibebankan langsung ke nama KA/nomor KA

$$OTC = \frac{\sum biaya\ OTC}{\sum km.\ KA} \times jarak\ tempuh = Rp/lintas$$

Dimana:

$\sum$ biaya OTC = biaya atau upah petugas kebersihan, perlengkapan, alat, dan bahan kebersihan di atas kereta api (1 tahun)
jarak tempuh = jarak tempuh KA yang bersangkutan
 $\sum kmKA$ = jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun

e. Customer Service On Train (CSOT)

Rumus [B.2.e]

$$CSOT = biaya\ CSOT \times waktu\ tempuh = Rp/lintas$$

Dimana:

biaya CSOT = biaya upah petugas CSOT di atas kereta api setiap jam (Rp/jam petugas)

waktu tempuh = waktu yang ditempuh kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (jam/lintas)

f. Security Pengawalan Kereta

Rumus [B.2.f.1] Security untuk KA yang dapat dibebankan langsung ke nama KA/nomor KA

$$\text{Security} = \left(\sum \text{petugas security} \times \text{tarif security per jam} \right) \times \text{waktu tempuh} = \text{Rp/lintas}$$

Dimana:

petugas security = petugas security di atas kereta api selain awak sarana Perkeretaapian (petugas)

tarif security per jam = biaya upah petugas security di atas kereta api setiap jam (Rp/jam petugas)

Rumus [B.2.f.2] Security untuk KA yang tidak dapat dibebankan langsung ke nama KA/nomor KA

$$\text{Security} = \frac{\sum \text{biaya Security}}{\sum \text{km. KA total}} \times \text{jarak tempuh} = \text{Rp/lintas}$$

Dimana:

$\sum$ biaya security = biaya atau upah petugas pengawalan di atas kereta api (1 tahun)

jarak tempuh = jarak tempuh KA yang bersangkutan

$\sum$ kmKA = jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun

g. Cuci Sarana Harian

Rumus [B.2.g.1] Cuci Sarana Harian untuk KA yang dapat dibebankan langsung ke nama KA/nomor KA

$$\text{Biaya Cucian Sarana} = \text{Tarif Cucian Sarana Harian} \times \text{jumlah sarana} = \text{Rp/lintas}$$

Dimana:

Tarif Cucian Sarana = biaya upah cucian per sarana (Rp)

Rumus [B.2.g.2] Cuci Sarana Harian untuk KA yang tidak dapat dibebankan langsung ke nama KA/nomor KA

$$\text{Biaya Cucian Sarana} = \frac{\sum \text{biaya cucian}}{\sum \text{km. KA total}} \times \text{jarak tempuh} = \text{Rp/lintas}$$

Dimana:

Biaya Cucian Sarana = biaya upah cucian per lintas (Rp/lintas)

$\sum$ biaya cucian = biaya cucian (1 tahun)

jarak tempuh = jarak tempuh KA yang bersangkutan

$\sum$ kmKA = jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun

h. Fumigasi

Rumus [B.2.h.1] Fumigasi untuk KA yang dapat dibebankan langsung ke nama KA/nomor KA

$$\text{Fumigasi} = \frac{\text{Frekuensi fumigasi} \times \text{tarif fumigasi} \times \text{jumlah sarana}}{\text{Utilisasi sarana} \times \text{hari kerja}} \times \text{waktu tempuh} = \text{Rp/lintas}$$

Dimana:

- Frekuensi Fumigasi = jumlah pelaksanaan fumigasi
- Tarif Fumigasi = biaya fumigasi per sarana (Rp)
- Jumlah sarana = banyaknya sarana yang difumigasi
- waktu tempuh = waktu yang ditempuh kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (waktu tempuh/lintas)
- utilisasi sarana = lamanya sarana (lok, kereta, krl, krd) beroperasi selama kereta api dioperasikan mulai dari titik awal di stasiun sampai kembali lagi di titik akhir pemberhentian pada stasiun (jam/hari)
- hari kerja = 365 dikurangi jumlah hari perawatan di balai yasa dan depo (61 hari/tahun)

Rumus [B.2.h.2] Fumigasi untuk KA yang tidak dapat dibebankan langsung ke nama KA/nomor KA

$$Biaya Fumigasi = \frac{\sum \text{biaya fumigasi}}{\sum \text{km. KA total}} \times \text{jarak tempuh} = Rp/lintas$$

Dimana:

- Biaya Fumigasi = biaya upah fumigasi per lintas (Rp/lintas)
- $\sum$ biaya fumigasi = biaya fumigasi (1 tahun)
- jarak tempuh = jarak tempuh KA yang bersangkutan
- $\sum$ kmKA = jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun

i. Pest Control

Rumus [B.2.i.1] Pest Control untuk KA yang dapat dibebankan langsung ke nama KA/nomor KA

$$Pest Control = \frac{\text{Frekuensi pest control} \times \text{tarif pest control} \times \text{jumlah sarana}}{\text{Utilisasi sarana} \times \text{hari kerja}} \times \text{waktu tempuh} = Rp/lintas$$

Dimana:

- Frekuensi pest control = jumlah pelaksanaan pest control
- Tarif pest control = biaya pest control per sarana (Rp)
- Jumlah sarana = banyaknya sarana yang dipest control
- Waktu tempuh = waktu yang ditempuh kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (waktu tempuh/lintas)
- Utilisasi sarana = lamanya sarana (lok, kereta, krl, krd) beroperasi selama
- Hari kerja = 365 dikurangi jumlah hari perawatan di balai yasa dan depo (61 hari/tahun)

Rumus [B.2.i.2] Pest Control untuk KA yang tidak dapat dibebankan langsung ke nama KA/nomor KA

$$Biaya Pest Control = \frac{\sum \text{biaya pest control}}{\sum \text{km. KA total}} \times \text{jarak tempuh} = Rp/lintas$$

Dimana:

Biaya Pest Control = biaya upah pest control per lintas (Rp/lintas)
 Σ biaya pest control = biaya pest control (1 tahun)
jarak tempuh = jarak tempuh KA yang bersangkutan
 Σ kmKA = jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun

j. Pelumas

Pelumas lokomotif / KRD

Rumus [B.2.j.1]

$$Pelumas = std\ pelumas \times harga\ pelumas \times jarak\ tempuh = Rp/lintas$$

Dimana:

std pelumas = standar penggunaan pelumas sesuai MI ditambah pelumas yang hilang saat penggantian filter dan pengambilan sampel untuk setiap kilometre (liter/km)
harga pelumas = harga per liter pelumas (Rp/liter)
jarak tempuh = panjang yang ditempuh kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (km/lintas)

Pelumas Genset

Rumus [B.2.j.2]

$$Pelumas = std\ pelumas \times harga\ pelumas \times jarak\ tempuh = Rp/lintas$$

Dimana:

std pelumas = standar spesifik KVA penggunaan pelumas untuk setiap liter/jam
harga pelumas = harga per liter pelumas (Rp/liter)
waktu tempuh = waktu yang ditempuh kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (waktu tempuh/lintas)

k. Tunjangan Kerja Operasional (TKO) awak sarana Perkeretaapian

TKO awak sarana Perkeretaapian merupakan tunjangan kerja operasional antara lain premi dasar, premi makan, dan premi tempuh.

Rumus [B.2.k] TKO awak sarana Perkeretaapian

$$TKO\ awak = (\sum awak\ sarana \times TKO) \times waktu\ tempuh = Rp/lintas$$

Dimana:

Awak sarana Perkeretaapian = masinis, asisten masinis, kondektur, dan petugas lainnya

TKO awak = a. untuk masinis, asisten masinis tunjangan kerja operasional yang diterima oleh awak

saranaPerkeretaapian dalam satu jam
(Rp/jam.orang)

b. untuk kondektur dan petugas lainnya,
tunjangan kerja operasional yang
diterima oleh awak
saranaPerkeretaapian dalam satu jam
(Rp/jam.orang)

waktu tempuh

= waktu yang ditempuh kereta api dari
stasiun asal sampai stasiun tujuan (waktu
tempuh/lintas)

3. BIAYA TIDAK LANGSUNG TETAP

a. Biaya Pegawai non awak Sarana Perkeretaapian Rumus [B.3.a]

$$\text{Biaya pegawai non awak sarana perkeretaapian} = \frac{\text{Biaya Pegawai Non Awak Sarana Perkeretaapian}}{\text{kmKA total}} \times \text{jarak tempuh} \\ = \text{Rp/lintas}$$

Dimana:

Biaya pegawai non awak Sarana Perkeretaapian = biaya
pegawai non awak Sarana
Perkeretaapian(1 tahun)

Jarak tempuh = jarak tempuh KA yang bersangkutan
kmKA = jarak tempuh seluruh KA dalam satu
tahun

non awak Sarana Perkeretaapian = pegawai selain dari
awak Sarana Perkeretaapian

b. Tunjangan kerja operasional non awak Sarana Perkeretaapian Rumus [B.3.b]

$$\text{TKO non awak} = \frac{\text{TKO non awak KA}}{\text{kmKA total}} \times \text{jarak tempuh} = \text{Rp/lintas}$$

Dimana:

TKO non awak Sarana Perkeretaapian = TKO non awak Sarana
Perkeretaapian(1 tahun)

Jarak tempuh = jarak tempuh KA yang bersangkutan
kmKA = jarak tempuh seluruh KA dalam satu

c. Biaya Umum Kantor Rumus [B.3.c]

$$\text{Biaya umum kantor} = \frac{\sum(\text{biaya umum kantor})}{\sum \text{kmKA total}} \times \text{jarak tempuh} = \text{Rp/lintas}$$

Dimana:

Biaya umum kantor = biaya kerumahtanggaan, pendukung
operasional, penyusutan AT lainnya,
Teknologi Informasi, perjalanan dinas, dan
biaya pendukung lainnya untuk mendukung
operasional unit-unit di kantor yang meliputi
unit Operasional, Pelayanan, Kamtib,
Komersial, SDM, Keuangan, Pelelangan,
Hukum, IT (Teknologi Informasi), Humas,

Griya Karya/Mess/Wisma, Bangunan, dan unit lainnya (1 tahun).

Jarak tempuh = jarak tempuh KA yang bersangkutan
kmKA = jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun

d. Pajak Perusahaan

$$\begin{aligned} \text{Pajak perusahaan} &= \frac{\sum(\text{pajak perusahaan})}{\sum \text{kmKA total}} \times \text{jarak tempuh} \\ &= \text{Rp/lintas} \end{aligned}$$

Dimana:

Pajak perusahaan = biaya pajak yang harus dibayarkan perusahaan dalam 1 tahun sesuai dengan peraturan perpajakan yang berlaku, kecuali PPh Badan

Jarak tempuh = jarak tempuh KA yang bersangkutan
kmKA = jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun

e. Perizinan dan sertifikasi

Rumus [B.3.e]

$$\begin{aligned} \text{Perizinan dan sertifikasi} &= \frac{\sum(\text{Perizinan dan sertifikasi})}{\sum \text{kmKA total}} \times \text{jarak tempuh} \\ &= \text{Rp/lintas} \end{aligned}$$

Dimana:

Perizinan dan sertifikasi = biaya perizinan dan sertifikasi atas sarana dan awak sarana Perkeretaapian (1 tahun)

Jarak tempuh = jarak tempuh KA yang bersangkutan
kmKA = jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun

f. Pelayanan Penumpang di Stasiun

Rumus [B.3.f]

$$\begin{aligned} \text{Pelayanan Penumpang di stasiun} &= \frac{\sum(\text{Pelayanan Penumpang di stasiun})}{\sum \text{kmKA total}} \times \text{jarak tempuh} \\ &= \text{Rp/lintas} \end{aligned}$$

Dimana:

Perizinan dan sertifikasi = biaya perizinan dan sertifikasi atas sarana dan awak sarana Perkeretaapian (1 tahun)

Jarak tempuh = jarak tempuh KA yang bersangkutan
kmKA = jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun

4. BIAYA TIDAK LANGSUNG TIDAK TETAP

a. Biaya pemasaran

Rumus [B.4.a]

$$\begin{aligned} \text{Biaya Pemasaran} &= \frac{\sum(\text{Biaya Pemasaran})}{\sum \text{kmKA total}} \times \text{jarak tempuh} \\ &= \text{Rp/lintas} \end{aligned}$$

Dimana:

Biaya Pemasaran = biaya pemasaran (1 tahun)
Jarak tempuh = jarak tempuh KA yang bersangkutan
kmKA = jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun

b. Penelitian dan pengembangan (Litbang)

Rumus [B.4.b]

$$\text{Litbang} = \frac{\sum(\text{Litbang})}{\sum \text{kmKA total}} \times \text{jarak tempuh} = \text{Rp/lintas}$$

Dimana:

penelitian dan pengembangan = biaya penelitian dan pengembangan (1 tahun)
Jarak tempuh = jarak tempuh KA yang bersangkutan
kmKA = jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun

c. Pengembangan SDM (misal: pendidikan dan latihan pegawai)

Rumus [B.4.c]:

$$\begin{aligned} \text{Pengembangan SDM} &= \frac{\sum(\text{Pengembangan SDM})}{\sum \text{kmKA total}} \times \text{jarak tempuh} \\ &= \text{Rp/lintas} \end{aligned}$$

Dimana:

Pengembangan SDM = biaya penelitian dan pengembangan (1 tahun)
Jarak tempuh = jarak tempuh KA yang bersangkutan
kmKA = jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun

C. BIAYA PERAWATAN

1. PERAWATAN SARANA

Rumus [C.1]

a. Kereta

Rumus [C.1.a.1]: KERETA

$$\begin{aligned} \text{Perawatan kereta} &= \frac{(\sum(((\text{kereta}) \times ((\text{PH} \times 304) + (\text{P1} \times 8) + (\text{P3} \times 2) + (\text{P6}) + (\text{P12}) + (0,5 \times \text{PA})) \times \text{waktu tempuh})))}{\text{utilisasi kereta} \times \text{hari kerja}} \\ &= \text{Rp/lintas} \end{aligned}$$

Keterangan:

PH = perawatan harian
P1 = perawatan 1 bulanan
P3 = perawatan 3 bulanan
P6 = perawatan 6 bulanan
P12 = perawatan 12 bulanan

- PA = perawatan akhir (2 tahun) dan rehabilitasi atau modifikasi
- Σ kereta = jumlah kereta
- waktu tempuh = waktu yang dibutuhkan kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (jam/lintas)
- utilisasi sarana = lamanya sarana (lok, kereta, krl, krd) beroperasi selama kereta api dioperasikan mulai dari titik awal di stasiun sampai kembali lagi di titik akhir pemberhentian pada stasiun (jam/hari)
- hari kerja = 365 dikurangi jumlah hari perawatan di balai yasa dan dipo (61 hari/tahun)
- Perubahan atau penyesuaian siklus perawatan sarana dapat dilakukan dengan justifikasi *Manual Instruction* (MI) dari pabrikan yang lebih baik.

b. KRL

Rumus [C.1.a.2]:

Perawatan KRL

$$= \frac{(\Sigma((KRL) \times ((PH \times 304) + (P1 \times 8) + (P3 \times 2) + (P6) + (P12) + (\frac{1}{2} \times PA)))) \times \text{waktu tempuh}}{\text{utilisasi KRL} \times \text{hari kerja}}$$

$$= Rp/\text{lintas}$$

Keterangan:

- PH = perawatan harian
- P1 = perawatan 1 bulanan
- P3 = perawatan 3 bulanan
- P6 = perawatan 6 bulanan
- P12 = perawatan 12 bulanan
- PA = perawatan akhir (2 tahun) dan rehabilitasi atau modifikasi
- Σ KRL = jumlah sarana KRL
- waktu tempuh = waktu yang dibutuhkan kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (jam/lintas)
- utilisasi sarana = lamanya sarana (lok, kereta, krl, krd) beroperasi selama kereta api dioperasikan mulai dari titik awal di stasiun sampai kembali lagi di titik akhir pemberhentian pada stasiun (jam/hari)
- hari kerja = 365 dikurangi jumlah hari perawatan di balai yasa dan dipo (61 hari/tahun)
- Perubahan atau penyesuaian siklus perawatan sarana dapat dilakukan dengan justifikasi *Manual Instruction* (MI) dari pabrikan yang lebih baik.

c. Lokomotif Hidrolik/KRD

Rumus [C.1.b]:

$$\text{Perawatan Lok Hidrolik/KRD} = \frac{(\Sigma((\text{lok hidrolik/KRD}) \times ((PH \times 304) + (P250 \times 8) + (P750 \times 2) + (P1500 \times 1) + (P3000 \times 0,5) + (P6000 \times 0,25) + (P12000 \times 0,25)))) \times \text{waktu tempuh}}{\text{utilisasi lok hidrolik/KRD} \times \text{hari kerja}}$$

$$= Rp/\text{lintas}$$

Keterangan:

- PH = perawatan harian
- P1/P250 = perawatan 250 jam

- P3/P750 = perawatan 750 jam
P6/P1500 = perawatan 1500 jam
P12/P3000 = perawatan 3000 jam
P24/P6000 = perawatan 6000 jam
P48/P12000 = perawatan 12000 jam
 Σ lokomotif/KRD = jumlah sarana Lokomotif Hidrolik/KRD
waktu tempuh = waktu yang dibutuhkan kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (jam/lintas)
utilisasi sarana = lamanya sarana (lok, kereta, krl, krd) beroperasi selama kereta api dioperasikan mulai dari titik awal di stasiun sampai kembali lagi di titik akhir pemberhentian pada stasiun (jam/hari)
hari kerja = 365 dikurangi jumlah hari perawatan di balai yasa dan dipo (61 hari/tahun)
Perubahan atau penyesuaian siklus perawatan sarana dapat dilakukan dengan justifikasi *Manual Instruction* (MI) dari pabrikan yang lebih baik.

d. Lokomotif Elektrik

$$\begin{aligned} & (\Sigma((lok\ elektrik) \times ((PH \times 304) + (P1 \times 8) + \\ & \quad (P3 \times 2) + (P6 \times 1) + (P12 \times 0,5) + \\ & \quad (SPA \times 0,5) + (PA \times 0,25)))) \\ Perawatan\ Lok\ Elektrik &= \frac{x\ waktu\ tempuh}{utilisasi\ lok\ elektrik\ x\ hari\ kerja} \\ &= Rp/lintas \end{aligned}$$

Keterangan:

- PH = perawatan harian
P1 = perawatan 1 bulanan
P3 = perawatan 3 bulanan
P6 = perawatan 6 bulanan
P12 = perawatan 12 bulanan
SPA = Semi Perawatan Akhir
PA = Perawatan Akhir
 Σ lokomotif elektrik = jumlah sarana Lokomotif Elektrik
utilisasi sarana = lamanya sarana (lok, kereta, krl, krd) beroperasi selama kereta api dioperasikan mulai dari titik awal di stasiun sampai kembali lagi di titik akhir pemberhentian pada stasiun (jam/hari)
waktu tempuh = waktu yang dibutuhkan kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (jam/lintas)
hari kerja = 365 dikurangi jumlah hari perawatan di balai yasa dan depo (61 hari/tahun)
Perubahan atau penyesuaian siklus perawatan sarana dapat dilakukan dengan justifikasi *Manual Instruction* (MI) dari pabrikan yang lebih baik.

e. Genset

$$\begin{aligned} & Perawatan\ Genset \\ & \quad (PH \times 365) + (P300 \times 29) + (P600 \times 14) + \\ & \quad (P1200 \times 7) + (P1800 \times 4) + (P2400 \times 3) + (P3600 \times 2) + (P5000 \times 1) + \\ & \quad (P1000 \times 1) + (P20000 \times 0,5) \\ &= \frac{}{utilisasi\ genset\ x\ hari\ kerja} = Rp/lintas \end{aligned}$$

Keterangan:

PH	= perawatan harian
P300	= perawatan 300 jam
P600	= perawatan 600 jam
P1200	= perawatan 1200 jam
P1800	= perawatan 1800 jam
P2400	= perawatan 2400 jam
P3600	= perawatan 3600 jam
P5000	= perawatan 5000 jam
P10000	= perawatan 10000 jam
P20000	= perawatan 20000 jam
waktu tempuh	= waktu yang dibutuhkan kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (jam/lintas)
utilisasi sarana	= lamanya sarana (lok, kereta, krl, krd) beroperasi selama kereta api dioperasikan mulai dari titik awal di stasiun sampai kembali lagi di titik akhir pemberhentian pada stasiun (jam/hari)
hari kerja	= 365 hari
Perubahan atau	penyesuaian siklus perawatan sarana dapat dilakukan dengan justifikasi <i>Manual Instruction</i> (MI) dari pabrikan yang lebih baik.

D. KEUNTUNGAN

Untuk kelangsungan dan pengembangan usaha sarana KA yang merupakan penugasan pemerintah, keuntungan sebesar 10% yang dihitung dari Jumlah Biaya Pokok (Biaya Modal, Biaya Operasi, dan Biaya Perawatan Sarana).

E. TARIF

1. TARIF DASAR

1.a. TARIF DASAR

$$\begin{aligned} \text{Tarif Dasar KA} &= \frac{(100\% + \text{Keuntungan}) \times (\text{Jumlah Biaya Pokok})}{\text{lintas pelayanan} \quad (LF \times \text{kapasitas} \times \text{jarak tempuh})} \\ &= \text{Rp/pnp km} \end{aligned}$$

1.b. TARIF DASAR KERETA API YANG MERUPAKAN PENUGASAN PEMERINTAH

$$\begin{aligned} \text{Tarif Dasar} \\ \text{Rata - rata} \\ = \frac{\sum_{i=1}^n (\text{Biaya Pokok} + \text{Keuntungan})_i}{\sum_{i=1}^n (\text{Pnp. km})_i} \end{aligned}$$

dimana:

i	= 1, 2, 3,, n adalah lintas pelayanan
Biaya Pokok	= penjumlahan antara Biaya Modal, Biaya Operasi, dan Biaya Perawatan Sarana
Keuntungan	= nilai 10% (sepuluh persen) dari jumlah Biaya Pokok
Pnp.km	= perkalian antara jarak dengan jumlah penumpang

2. TARIF JARAK

Tarif jarak merupakan tarif yang dihitung dan/atau ditetapkan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian.

Rumus [E.2]:

$$\text{Tarif Jarak} = \text{Tarif dasar} \times \text{Jarak Tempuh} = \text{Rp/lintas}$$

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM

