



**MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN**

**NOMOR : KM. 38 TAHUN 2010**

**TENTANG**

**PEDOMAN PENETAPAN TARIF ANGKUTAN ORANG  
DENGAN KERETA API**

**DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA**

**MENTERI PERHUBUNGAN,**

- Menimbang :**
- a. bahwa dalam Pasal 146 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, telah mengatur mengenai pedoman tarif angkutan orang dengan kereta api;
  - b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu ditetapkan pedoman penetapan tarif angkutan orang dengan kereta api melalui Peraturan Menteri Perhubungan;
- 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. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 112, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5038);
  3. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 129, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5048);
  4. 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);
  5. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara;

6. Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas Dan Fungsi Kementerian Negara Serta Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi Eselon I Kementerian Negara;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 43 Tahun 2005 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 20 Tahun 2008;

## M E M U T U S K A N

**Menetapkan :** PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PEDOMAN PENETAPAN TARIF ANGKUTAN ORANG DENGAN KERETA API.

### B A B I K E T E N T U A N U M U M

#### P a s a l 1

Dalam Peraturan ini yang dimaksud dengan :

1. Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian 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. Penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum.
4. Penumpang kereta api adalah orang yang diangkut dengan kereta api.
5. Tarif angkutan penumpang dengan kereta api adalah harga jasa pada suatu lintas pelayanan tertentu atas pelayanan angkutan penumpang dengan kereta api.
6. Tarif dasar adalah besaran tarif yang dinyatakan dalam nilai rupiah per penumpang kilometer (Rp/km.pnp).
7. Tarif jarak adalah besaran tarif yang dinyatakan dalam rupiah per penumpang (Rp/pnp), yang merupakan hasil perkalian antara tarif dasar dengan jarak tempuh.

8. Biaya adalah nilai uang atas kegiatan baik berupa pengeluaran maupun bukan pengeluaran yang digunakan untuk menghasilkan produk.
9. 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.
10. Jarak tempuh adalah panjang perjalanan yang ditempuh oleh penumpang dari stasiun keberangkatan ke stasiun tujuan yang dinyatakan dalam satuan kilometer.
11. Faktor muat adalah perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan.
12. Menteri adalah Menteri Perhubungan.
13. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perkeretaapian.

## BAB II MEKANISME 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 berjadwal sesuai dengan pelayanannya terdiri atas:
  - a. tarif angkutan pelayanan kelas ekonomi; dan
  - b. tarif angkutan pelayanan kelas non ekonomi.

### Pasal 3

- (1) Tarif angkutan orang dengan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ditetapkan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian dan wajib dilaporkan kepada Direktur Jenderal.
- (2) Tarif angkutan orang dengan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus diumumkan 3 (tiga) bulan sebelum diberlakukan.

#### Pasal 4

- (1) Penyelenggara sarana perkeretaapian dapat menetapkan tarif jual angkutan orang dengan kereta api lebih rendah dari tarif angkutan orang dengan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 dengan pertimbangan permintaan dan penawaran (*supply demand*) sepanjang tidak mengabaikan aspek keselamatan dan keamanan serta persaingan tidak sehat.
- (2) Tarif jual angkutan orang dengan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus diumumkan.

### BAB III FORMULA PERHITUNGAN TARIF

#### Pasal 5

Penetapan tarif angkutan orang dengan kereta api berjadwal didasarkan pada perhitungan modal, biaya operasi, biaya perawatan dan keuntungan.

#### Pasal 6

- (1) Struktur tarif angkutan orang dengan kereta api pelayanan kelas ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf a terdiri atas tarif dasar dan tarif jarak.
- (2) Struktur tarif angkutan orang dengan kereta api pelayanan kelas non ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf b terdiri atas tarif dasar, tarif jarak, dan tarif pelayanan tambahan.

#### Pasal 7

- (1) Tarif dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 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/perbaikan.
- (3) Rincian komponen biaya sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tercantum dalam Lampiran yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

## Pasal 8

Tarif pelayanan tambahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2) ditetapkan oleh penyedia jasa berdasarkan tingkat pelayanan tambahan yang diberikan.

## Pasal 9

Perhitungan tarif angkutan orang dengan kereta api pelayanan kelas ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 didasarkan pada 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 sebesar 70% (tujuh puluh persen);
- b. tarif angkutan kereta api dihitung berdasarkan biaya penuh (*full costing*) termasuk tingkat keuntungan (*margin*);
- c. data standar operasional dan biaya yang digunakan dalam perhitungan biaya pokok memperhatikan tingkat akurasi kewajaran dan efisiensi biaya serta dapat dipertanggungjawabkan.

## Pasal 10

Tata cara perhitungan tarif dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 secara lengkap tercantum pada Lampiran yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

## Pasal 11

Setiap tarif angkutan orang dengan kereta api wajib menambahkan iuran wajib sesuai dengan ketentuan di bidang dana pertanggungjawaban wajib kecelakaan penumpang.

## BAB IV KETENTUAN LAIN - LAIN

## Pasal 12

- (1) Dalam penyelenggaraan pelayanan angkutan orang dengan kereta api dapat ditetapkan tarif jarak minimum.

- (2) Tarif jarak minimum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan mempertimbangkan :
  - a. ekonomis pengoperasian kereta api;
  - b. jarak tempuh kereta api terhadap stasiun;
  - c. kebutuhan pelayanan;
  - d. pembatasan penggunaan kereta api sesuai lintas kereta api;
  - e. persaingan dengan moda transportasi lain.
- (3) Tarif jarak minimum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian dan wajib dilaporkan kepada Direktur Jenderal.
- (4) Tarif jarak minimum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus diumumkan 3 (tiga) bulan sebelum diberlakukan.

### Pasal 13

Penyelenggara sarana perkeretaapian dapat memberlakukan pemotongan tarif untuk:

- a. anak dibawah umur tiga tahun yang mengambil tempat duduk setinggi-tingginya 75% (tujuh puluh lima persen) dari tarif yang berlaku;
- b. anak umur tiga sampai lima tahun setinggi-tingginya 50% (lima puluh persen) dari tarif yang berlaku;
- c. pelajar dan mahasiswa di bawah 25 (dua puluh lima) tahun setinggi-tingginya 50% (lima puluh persen) dari tarif yang berlaku dan dibuktikan dengan kartu tanda pelajar;
- d. lansia di atas 60 (enam puluh) tahun setinggi-tingginya 75% dari tarif yang berlaku dan dibuktikan dengan kartu tanda penduduk.

### Pasal 14

Penyelenggara sarana perkeretaapian dapat memberlakukan tulusah angkutan orang dengan kereta api dalam hal :

- a. lebaran, natal, dan tahun baru;
- b. libur nasional dan libur sekolah.

## BAB V PENGAWASAN DAN SANKSI

### Pasal 15

- (1) Direktur Jenderal melakukan pengawasan pelaksanaan pengenaan tarif dan tingkat pelayanan.

- (2) Tata cara pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) akan diatur dengan Peraturan Direktur Jenderal.

#### Pasal 16

Dalam melakukan pengawasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15, 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 17

- (1) Penyelenggara sarana perkeretaapian umum yang melakukan pelanggaran atas ketentuan yang diatur dalam Peraturan Menteri ini dapat diberikan sanksi dalam hal :
  - a. memberlakukan tarif angkutan kereta api melampaui tarif yang telah ditetapkan oleh Menteri;
  - b. pelanggaran terhadap pengurangan tingkat pelayanan pada angkutan non ekonomi.
- (2) Sanksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa :
  - a. mengumumkan penetapan penurunan tarif
  - b. pengurangan subsidi untuk angkutan kereta api pelayanan kelas ekonomi yang memperoleh subsidi yang besarnya sesuai dengan kontrak perjanjian tentang subsidi.
  - c. teguran tertulis, pembekuan izin operasi, dan pencabutan izin operasi.
- (3) Direktur Jenderal dapat mengenakan sanksi administratif berupa :
  - a. teguran tertulis;
  - b. pembekuan izin operasi; dan
  - c. pencabutan izin operasi.
- (4) Pemberian sanksi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) akan diberikan secara bertahap peringatan I, II, III dengan tenggang waktu masing-masing 7 (tujuh) hari kalender.

**BAB VI  
PENUTUP**

**Pasal 18**

Peraturan Menteri ini berlaku pada tanggal ditetapkan.

Disahkan di Jakarta  
pada tanggal 8 JULI 2010

**MENTERI PERHUBUNGAN**

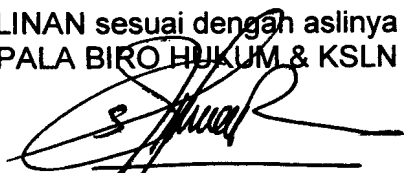
ttd

**FREDDY NUMBERI**

SALINAN Peraturan ini disampaikan kepada :

1. Ketua Badan Pemeriksa Keuangan;
2. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian;
3. Menteri Keuangan;
4. Menteri Negara BUMN;
5. Para Gubernur Propinsi di Pulau Jawa, Lampung, Sumsel, Sumbar dan Sumut;
6. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal, Direktur Jenderal Perkeretaapian dan Kepala Badan Litbang di lingkungan Kementerian Perhubungan;
7. Para Kepala Biro dan Kepala Pusat di lingkungan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan;
8. Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero);
9. Direksi PT. Jasa Raharja (Persero).

SALINAN sesuai dengan aslinya  
KEPALA BIRO HUKUM & KSLN

  
UMAR ARIS, SH. MM. MH

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19630220 198903 1 001



**KOMPONEN BIAYA DAN FORMULASI PERHITUNGAN  
PEDOMAN PENETAPAN TARIF ANGKUTAN ORANG  
DENGAN KERETA API**

**A. MODAL**

**1. PENYUSUTAN ASET TETAP SARANA PERKERETAAPIAN**

Penyusutan merupakan pembebanan biaya atas pemakaian aset sarana selama masa umur ekonomisnya.

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

**Rumus [A.1]**

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

Dimana :

- harga perolehan = nilai perolehan atau harga pasar atau harga berdasarkan nilai buku pada saat perhitungan tarif (Rp);  
nilai sisa = 10 % dari harga perolehan sarana (lokomotif, kereta, KRL, KRD) pada akhir umur ekonomis;  
waktu tempuh = waktu yang dibutuhkan kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (jam/lintas);  
umur ekonomis = taksiran masa penggunaan sarana secara ekonomi menguntungkan (tahun);  
utilisasi sarana = lamanya sarana KA beroperasi (jam/hari);  
hari kerja = 365 dikurangi jumlah hari perawatan di balai yasa dan depo 61 (enam puluh satu) hari / tahun.

**2. BUNGA MODAL**

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

**Rumus [A.2]**

$$\text{bunga modal} = \frac{(0,5 \times (\text{masa pinjaman} + 1) \times (\text{besar pinjaman} \times i\%) \times \text{waktu tempuh}}{\text{Masa pinjaman} \times \text{utilisasi sarana} \times \text{hari kerja}} = \text{Rp/lintas}$$

Dimana :

masa pinjaman = lamanya mengangsur pinjaman (tahun);  
besar pinjaman = jumlah pinjaman ke bank (Rp);  
i% = tingkat bunga bank per tahun;  
utilisasi sarana = lamanya sarana KA beroperasi (jam/hari);  
hari kerja = 365 dikurangi jumlah hari perawatan di balai yasa dan depo  
61 (enam puluh satu) hari / tahun;  
waktu tempuh = waktu yang dibutuhkan kereta api dari stasiun asal sampai  
stasiun tujuan (jam/lintas).

### 3. SEWA

Jika untuk mendapatkan sarana perkeretaapian dengan menyewa, maka penyusutan sama dengan nol, dan bunga modal sama dengan nol.

Sehingga perhitungan MODAL menggunakan rumus:

#### Rumus [A.3]

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

Dimana :

harga sewa = jumlah biaya untuk menyewa sarana (Rp/tahun);  
utilisasi sarana = lamanya sarana KA beroperasi (jam/hari);  
hari kerja = 365 dikurangi jumlah hari perawatan di balai yasa dan depo  
61 (enam puluh satu) hari / tahun;  
waktu tempuh = waktu yang dibutuhkan kereta api dari stasiun asal sampai  
stasiun tujuan (jam/lintas).

## B. BIAYA OPERASI

### 1. BIAYA LANGSUNG TETAP

#### a. Biaya pegawai awak sarana KA

##### Rumus [B.1.a]

$$\text{Biaya pegawai} = \sum (\text{awak sarana ka} \times \text{biaya pegawai/jam}) \times \text{waktu tempuh} = \text{Rp/lintas}$$

Dimana :

- Awak sarana KA = orang yang ditugaskan dalam kereta api oleh penyelenggara perkeretaapian selama perjalanan KA (masinis, asisten masinis, kondektur, teknisi, *security manager on duty*);
- Biaya pegawai awak sarana KA = biaya pegawai yang diterima oleh awak sarana kereta api (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 :**

- a. Penggunaan jalur kereta api (rel, terowongan dan jembatan);
- b. Stasiun (naik turun penumpang/bongkar muat barang/langsiran termasuk biaya pegawai stasiun, K3, bangunan stasiun, biaya umum stasiun, PBB, penyusutan gedung stasiun);
- c. Fasilitas Operasi (sinyal, telekomunikasi dan LAA (sintelis)).

**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;
- 4) kerugian yang diderita oleh pihak ketiga; dan
- 5) pemeriksaan dan penelitian kecelakaan.

**Rumus [B.1.c]**

$$\text{Biaya asuransi} = \frac{\text{Total biaya asuransi per tahun}}{\text{Produksi km pnp/tahun}} = \text{Rp/lintas}$$

**2. BIAYA LANGSUNG TIDAK TETAP**

**a. BBM**

**Rumus [B.2.a1] LOK/KRD**

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

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 pemberhentian.

### Rumus [B.2.a2] GENSET

$$BBM = \text{std BBM} \times sf \times \text{harga BBM} \times \text{waktu tempuh} \times kw = \text{Rp/lintas}$$

Dimana :

- std BBM = standar spesifik KVA penggunaan BBM untuk setiap liter/jam;
- sf = susunan rangkaian KA yang dilayani;
- 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 pemberhentian.

### b. Listrik Aliran Atas (LAA)

#### Rumus [B.2.b]

$$LAA = \text{std daya LAA} \times \text{berat rangkaian} \times \text{tarif listrik} \times \text{jarak tempuh} \times kw = \text{Rp/lintas}$$

Dimana :

- std daya LAA = standar penggunaan daya LAA untuk setiap gross Ton Km (KWh/Ton Km);
- berat rangkaian = berat rangkaian KA (Ton);
- tarif listrik = harga per KWh LAA (Rp/KWh);

- 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 pemberhentian.

### c. Air Bersih

#### Rumus [B.2.c]

$AIR = \text{std air} \times \text{jumlah pnp} \times \text{harga air} \times \text{jarak tempuh} = Rp/lintas$
--

Dimana :

- std air = standar penggunaan air bersih untuk setiap penumpang ( $m^3/pnp \text{ Km}$ );
- jumlah pnp = jumlah penumpang dalam setiap rangkaian (pnp);
- harga air = harga air per  $m^3$  (Rp/  $m^3$ );
- jarak tempuh = panjang yang ditempuh kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (Km/lintas).

### d. On Train Cleaning (OTC)

#### Rumus [B.2.d]

$OTC = \sum (\text{petugas OTC} \times \text{gaji upah}) \times \text{waktu tempuh} = Rp/lintas$
--

Dimana:

- petugas OTC = petugas kebersihan di atas kereta api selain awak sarana;
- gaji upah = gaji upah petugas kebersihan di atas kereta api selain awak sarana setiap jam (Rp/jam);
- waktu tempuh = waktu yang dibutuhkan kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (jam/lintas).

**e. Cucian Sarana Harian, Bulanan, Salonisasi**

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

**f. Pelumas**

**Pelumas LOK /KRD**

**Rumus [B.2.f.1]**

$$\text{Pelumas} = \text{std pelumas} \times \text{harga pelumas} \times \text{jarak tempuh} \times \text{kw} = \text{Rp/lintas}$$

Dimana :

- std pelumas = standar penggunaan pelumas untuk setiap kilometer (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);
- 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 pemberhentian.

**Pelumas Genset**

**Rumus [B.2.f.2]**

$$\text{Pelumas} = \text{std pelumas} \times \text{sf} \times \text{harga pelumas} \times \text{waktu tempuh} \times \text{kw} = \text{Rp/lintas}$$

Dimana:

- std pelumas = standar spesifik KVA penggunaan pelumas untuk setiap liter/jam;
- sf = susunan rangkaian KA yang dilayani;
- harga pelumas = harga per liter pelumas (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 pemberhentian.

### g. Tunjangan Kerja Operasional (TKO) awak sarana KA

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

#### Rumus [B.2.g] TKO awak sarana KA

$$TKO \text{ awak} = \sum (\text{awak sarana KA} \times TKO) \times \text{jarak tempuh} = Rp/\text{lintas}$$

Dimana :

- awak sarana KA = masinis, asisten masinis, kondektur, teknisi kereta api, security dan *manager on duty*;
- TKO awak = a. Untuk masinis, asisten masinis, tunjangan kerja operasional yang diterima oleh awak sarana dalam satu jam (Rp/km.orang);  
b. Untuk kondektur, teknisi kereta api, security dan *manager on duty*, tunjangan kerja operasional yang diterima oleh awak sarana dalam satu jam (Rp/jam.orang).
- jarak tempuh = jarak yang dibutuhkan kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (km/lintas).

### 3. BIAYA TIDAK LANGSUNG TETAP

Biaya tidak langsung tetap, merupakan biaya yang sifatnya "*joint cost*". Untuk itu dalam menghitung biaya tidak langsung tetap menggunakan lebih dari satu parameter. Parameter yang akan digunakan adalah Km KA dan Pendapatan. Kedua parameter ini menggunakan besaran tahun lalu.

Km KA dan Pendapatan diproporsikan sesuai dengan jenis pelayanan, jika penyelenggara sarana perkeretaapian mengusahakan lebih dari satu jenis pelayanan misalnya pelayanan kelas ekonomi, pelayanan kelas non-ekonomi, dan barang, maka Km KA dan Pendapatan dibobot dan diproporsikan sesuai dengan jenis pelayanan.

#### a. Biaya pegawai non awak KA (Gaji & Tunjangan)

##### Rumus [B.3.a]

$$\text{Gaji / tunjangan non awak} = \frac{KM \text{ KA ybs} \times \text{Gaji Upah Non Awak KA}}{KM \text{ KA total}} = Rp/\text{lintas}$$

- gaji upah non awak = gaji upah non awak (1 tahun);  
KM KA ybs = Jarak tempuh KA yang bersangkutan.  
KM KA total = Jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun.

**b. Tunjangan kerja operasional**

**Rumus [B.3.b]:**

$$TKO \text{ non awak} = \frac{KM \text{ KA ybs} \times TKO \text{ Non Awak KA}}{KM \text{ KA total}} = Rp/lintas$$

TKO non awak = TKO non awak (1 tahun);  
KM KA ybs = Jarak tempuh KA yang bersangkutan;  
KM KA total = Jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun.

**c. Prasarana milik PT. KAI**

**1. Penyusutan bangunan**

**Rumus [B.3.c.1] :**

$$Penyusutan \text{ bangunan} = \frac{\sum (\text{penyusutan bangunan}) \times KM \text{ KA ybs}}{KM \text{ KA total}} = Rp/lintas$$

**2. Pemeliharaan bangunan**

**Rumus [B.3.c.2]:**

$$Pemeliharaan \text{ kantor} = \frac{\sum (\text{pemeliharaan kantor}) \times KM \text{ KA ybs}}{KM \text{ KA total}} = Rp/lintas$$

**d. Biaya Umum Kantor**

**Rumus [B.3.d]:**

$$Biaya \text{ umum kantor} = \frac{\sum (\text{biaya}) \times KM \text{ KA ybs}}{\sum KM \text{ KA total}} = Rp/lintas$$

**Biaya yang meliputi :**

- a. Biaya penyusutan
- b. Biaya pemeliharaan kantor
- c. Biaya administrasi kantor
- d. Biaya pengembangan SDM (misal : pendidikan dan latihan pegawai)
- e. Biaya penelitian dan pengembangan (litbang)
- f. Listrik, air, dan telepon

KM KA ybs = Jarak tempuh KA yang bersangkutan  
KM KA total = Jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun



**e. Pajak perusahaan**

**Rumus [B.3.e] :**

$$\text{Pajak Perusahaan} = \frac{\sum (\text{Pajak Perusahaan}) \times \text{KM KA ybs}}{\sum \text{KM KA total}} = \text{Rp/lintas}$$

**f. Perizinan dan sertifikasi**

**Rumus [B.3.f] :**

$$\text{Perizinan dan sertifikasi} = \frac{\sum (\text{Perizinan dan sertifikasi}) \times \text{KM KA ybs}}{\sum \text{KM KA total}} = \text{Rp/lintas}$$

**4. BIAYA TIDAK LANGSUNG TIDAK TETAP**

**a. Biaya pemasaran (promosi, agen, dan dokumen)**

**Rumus [B.4.a] :**

$$\text{Biaya Pemasaran} = \frac{\sum (\text{Biaya Pemasaran}) \times \text{KM KA ybs}}{\sum \text{KM KA total}} = \text{Rp/lintas}$$

**b. Biaya Penelitian dan Pengembangan (Litbang)**

**Rumus [B.4.b] :**

$$\text{Biaya Litbang} = \frac{\sum (\text{Biaya Litbang}) \times \text{KM KA ybs}}{\sum \text{KM KA total}} = \text{Rp/lintas}$$

**c. Biaya Pengembangan SDM**

**Rumus [B.4.c] :**

$$\text{Biaya Pengembangan sdm} = \frac{\sum (\text{Biaya Pengembangan SDM}) \times \text{KM KA ybs}}{\sum \text{KM KA total}} = \text{Rp/lintas}$$

**C. BIAYA PERAWATAN SARANA**

**1. PERAWATAN SARANA**

**Rumus [C.1]:**

$$\text{Perawatan sarana} = \frac{(\sum ((\text{sarana}) \times (\text{perawatan berkala} \times \text{waktu tempuh}))}{\text{Utilisasi kereta} \times \text{hari kerja}} = \text{Rp/lintas}$$

**Keterangan :**

a. Lokomotif DH, KRD, perawatan berkala meliputi :

1. PH = Perawatan harian;
2. P 500 jam;
3. P 1000 jam;
4. P 3000 jam;
5. P 6000 jam;
6. P 8000 jam;
7. P 12000 jam = SPA = semi perawatan akhir (2 tahun);
8. P 24000 jam = PA = perawatan akhir (4 tahun) dan rehabilitasi atau modifikasi.

b. Lokomotif DE, perawatan berkala meliputi :

1. PH = perawatan harian;
2. P1 = perawatan 1 bulanan;
3. P3 = perawatan 3 bulanan;
4. P6 = perawatan 6 bulanan;
5. P12 = perawatan 12 bulanan;
6. SPA = semi perawatan akhir (2 tahun);
7. PA = perawatan akhir (4 tahun) dan rehabilitasi atau modifikasi.

c. Kereta, KRL perawatan berkala meliputi :

1. PH = perawatan harian;
2. P1 = perawatan 1 bulanan;
3. P3 = perawatan 3 bulanan;
4. P6 = perawatan 6 bulanan;
5. P12 = perawatan 12 bulanan;
6. PA = perawatan akhir (2 tahun) dan rehabilitasi atau modifikasi.

d. Genset perawatan berkala meliputi :

1. PH = perawatan harian;
2. P 300 jam;
3. P 600 jam;
4. P 1200 jam;
5. P 1800 jam;
6. P 2400 jam;
7. P 3600 jam;
8. P 5000 jam (*top overhaul*);
9. P 10000 jam (*minorhaul*);
10. P 20000 jam (*generalhaul*).

## 2. SUKU CADANG (DI LUAR PERAWATAN DAN PERBAIKAN SARANA)

Rumus [C.2]:

$$\text{Suku cadang} = 2,5\% \times P12 = \text{Rp/lintas}$$

Catatan :

P12 = perawatan 12 bulanan

## D. KEUNTUNGAN

Untuk kelangsungan dan pengembangan usaha sarana KA.

## E. TARIF

### 1. TARIF DASAR

Rumus [E.1]:

$$\text{Tarif Dasar} = \frac{((100\% + \text{Keuntungan}) \times \text{Biaya Pokok}) \times \text{indeks konversi}}{(\text{LF} \times \text{kapasitas} \times \text{jarak tempuh})} = \text{Rp/pnp Km}$$

Dimana:

- biaya pokok = penjumlahan dari modal, biaya operasi, dan biaya perawatan/perbaikan;
- keuntungan = keuntungan yang diharapkan perusahaan untuk kelangsungan usaha, maksimum 10%;
- LF = faktor muat yang merupakan proporsi jumlah penumpang dengan kapasitas angkut;
- Kapasitas = kapasitas angkutan KA yang bersangkutan;
- Indeks konversi = tingkat besaran biaya pokok berdasarkan kelas pelayanan.

### 2. TARIF JARAK

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

Rumus [E.2]:

$$\text{Tarif Jarak} = \text{Tarif Dasar} \times \text{Jarak tempuh} = \text{Rp/lintas}$$

### 3. TARIF TAMBAHAN

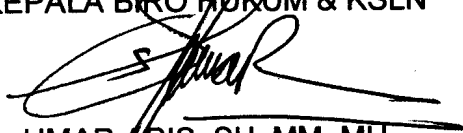
Ditambahkan dalam tarif jarak berdasarkan tingkat pelayanan yang diberikan.

**MENTERI PERHUBUNGAN**

ttd

**FREDDY NUMBERI**

SALINAN sesuai dengan aslinya  
KEPALA BIRO HUKUM & KSLN



UMAR ARIS, SH. MM, MH  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19630220 198903 1 001