

ANALISIS KEBIJAKAN SUBSIDI (*PUBLIC SERVICE OBLIGATION*) KERETA API KELAS EKONOMI TAHUN 2013

Agunan P. Samosir

Peneliti pada Pusat Kebijakan APBN, Badan Kebijakan Fiskal, Kementerian Keuangan

Jl. Dr. Wahidin No. 1 Jakarta Pusat 10710

email: agunans@gmail.com

ABSTRAK

Ada tiga penyebab perhitungan subsidi yang diperkirakan menjadi tidak transparan dan akuntabel: (i) belum ditetapkan biaya yang dapat diperhitungkan (*allowable cost*) dan tidak dapat diperhitungkan (*non allowable cost*) dalam subsidi KA, (ii) belum ditetapkan besaran biaya penggunaan prasarana perkeretaapian (TAC) oleh KA kelas ekonomi, dan (iii) belum diperkenalkannya KRL AC memperoleh subsidi. Padahal, penumpang angkutan kereta api semakin hari semakin meningkat karena angkutan ini mampu mengangkut penumpang secara masal dan tidak terkena macet. Dukungan yang diberikan Pemerintah belum mampu menentukan siapa sebenarnya penumpang yang berhak menerima subsidi. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa penetapan besaran TAC menjadi faktor penting dalam perhitungan PSO kereta api kelas ekonomi. Selanjutnya, regulasi yang mengatur biaya yang dapat diperhitungkan dan tidak dapat diperhitungkan segera diterbitkan pada tahun 2013. Hal lainnya yang menjadi perhatian adalah sudah waktunya Pemerintah meniadakan KRL kelas ekonomi yang panas, gelap, bau dan jorok. Pemberian subsidi dialihkan ke KRL AC.

Kata Kunci: PSO, subsidi, kereta api, tarif, APBN

ABSTRACT

There are three causes of the calculation of the subsidy is estimated to be non-transparent and accountable: (1) enactment yet allowable cost and non-allowable costs in subsidies railways, (ii) the amount of the adoption fee not use track access charge railway infrastructure (TAC) by railways economy class, and (iii) not permitted to obtain subsidized AC electric trains (KRL). In fact, passenger rail is increasingly rising as transport is capable of carrying passengers en masse and not affected by traffic jams. The support given by the Government has been unable to determine who the passengers are eligible to receive subsidies. The results of this study indicate that the determination of the amount of the TAC is an important factor in the calculation of economic class trains PSO. Furthermore, regulations governing the fees that can be counted and can not be accounted for soon to be published in 2013. Another matter of concern is it time the Government abolish the economic class KRL hot, dark, smelly and dirty. Providing subsidies transferred to KRL AC.

Keywords: public service obligations, subsidy, trains, tariff, state budget

PENDAHULUAN

Sejak diluncurkannya Peraturan Presiden (Perpres) nomor 53 tahun 2012 mengenai kewajiban pelayanan publik (*public service obligation/PSO*) dan subsidi angkutan perintis bidang perkeretaapian, biaya penggunaan prasarana perkeretaapian milik negara, serta perawatan dan pengoperasian perkeretaapian milik negara telah mendorong terciptanya penyelenggaraan keuangan negara yaitu PSO perkeretaapian yang transparan dan akuntabel. Regulasi tersebut merupakan inisiatif dari seluruh

pihak terkait untuk menyelesaikan masalah-masalah yang terjadi selama ini.

Selanjutnya, Kementerian/Lembaga terkait yang memiliki tugas, pokok dan fungsi sesuai dengan amanat Presiden melakukan dan menerbitkan peraturan pelaksanaan terutama PSO atau pemberian subsidi angkutan kereta api (KA) kelas ekonomi. Diharapkan pada tahun 2013, perhitungan subsidi kereta api kelas ekonomi telah mengikuti ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

Namun, saat disampaikannya nota keuangan dan rancangan anggaran pendapatan dan belanja negara (RAPBN) 2013 pada tanggal 16 Agustus 2012 dan sampai diputuskan menjadi APBN akhir Oktober 2012, perhitungan subsidi (PSO) kereta api sebesar Rp. 804,78 miliar belum menggunakan Perpres yang dikemukakan di atas. Alhasil, cara dan metode perhitungan subsidi KA 2013 masih mengacu kepada surat keputusan bersama 3 menteri tahun 1999 mengenai Pembiayaan Atas Pelayanan Umum Angkutan Kereta Api Penumpang Kelas Ekonomi, Pembiayaan atas Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Kereta Api, serta Biaya atas Penggunaan Prasarana Kereta Api.

Hal yang menarik dari kesepakatan Pemerintah dengan DPR terhadap belanja subsidi atau PSO Perkeretaapian justru turun sebesar Rp100 miliar dibandingkan usulan yang disampaikan oleh Pemerintah. Selain itu, terdapat catatan-catatan yang selama ini menjadi pokok permasalahan perhitungan subsidi atau PSO Perkeretaapian. Adapun catatan yang diberikan oleh Badan Anggaran DPR adalah perubahan parameter dan besaran PSO PT KAI akan dibahas oleh Komisi terkait.

Metode perhitungan yang disampaikan dalam RAPBN 2013 dan telah ditetapkan menjadi APBN 2013 kemungkinan besar memunculkan perdebatan dalam pencairan dan pertanggungjawabannya. Badan Pemeriksa Keuangan selaku auditor yang ditugaskan untuk memeriksa laporan keuangan PSO akan menemukan kekurangan dan kesalahan dalam menentukan besaran subsidi yang sesuai dengan kebutuhannya. Besarnya pagu PSO KAI menjadi Rp704,8 miliar menjadi sulit untuk dipertanggungjawabkan. Akibat metode perhitungan yang belum transparan dan akuntabel, maka perubahan parameter dan besaran PSO KAI menyebabkan terhambatnya penyelenggaraan angkutan KA khususnya KA ekonomi.

Dampak yang dirasakan sampai saat ini (30 April 2013) adalah belum terbitnya daftar isian pelaksanaan anggaran (DIPA) PSO Perkeretaapian dan kontrak antara Pemerintah (Direktorat Jenderal Perkeretaapian) dengan PT KAI tentang penyelenggaraan angkutan penumpang kereta api di Indonesia khususnya kelas ekonomi.

Permasalahan lainnya adalah semakin meningkatnya pengguna kereta rel listrik (KRL) oleh masyarakat komuter Jabodetabek. Dalam praktiknya, terdapat dua jenis KRL di Jabodetabek

yaitu KRL kelas ekonomi yang diberikan subsidi (PSO) dan KRL dengan pendingin udara (*air conditioner*) yang dikenal KRL AC dengan harga keekonomian atau non PSO. Kedua jenis KRL tersebut menjadi salah satu *profit center* PT KAI. Namun, tiket KRL kelas ekonomi berbeda jauh dengan tiket KRL AC. Rata-rata tiket KRL kelas ekonomi adalah Rp2.000 sekali jalan, sedangkan KRL AC adalah rata-rata Rp8.000 sekali jalan. Tingginya perbedaan harga kedua jenis KRL tersebut, mengakibatkan membludaknya penumpang KRL ekonomi terutama pada jam-jam sibuk (*peak hour* atau *rush hour*). Padahal, kondisi beberapa sarana gerbong KRL ekonomi tidak layak untuk dioperasikan.

Ketimpangan harga tiket KRL juga menimbulkan kerawanan kebocoran subsidi terutama target sasarannya. PSO KRL belum mampu membedakan penumpang yang berhak memperoleh subsidi dan tidak memperoleh subsidi. Penumpang yang mampu diperkenankan membeli tiket KRL ekonomi sepanjang mau berdesak-desakan dan kepanasan. Dalam kenyataannya, penumpang seringkali memanfaatkan kelemahan sistem tiket dengan membeli tiket KRL ekonomi, tetapi naik KRL AC. Dengan demikian, penumpang tersebut membayar tiket dengan harga subsidi, tetapi memperoleh layanan yang memuaskan. Sistem tiket manual dan tidak sterilnya stasiun juga ikut menyebabkan penumpang yang tidak berhak dan pedagang ilegal bebas berkeliaran di stasiun dan kereta. Hal inilah yang mengakibatkan terjadinya ketidakadilan dalam menggunakan KRL PSO dan non PSO.

Berkaitan dengan yang dikemukakan di atas, beberapa hal yang menjadi permasalahan dalam perhitungan subsidi KA sampai penulisan makalah ini, antara lain: (i) belum ditetapkannya metode perhitungan subsidi (PSO) KA kelas ekonomi sebagai pijakan utama penyusunan besaran subsidi, (ii) belum ditetapkannya besaran biaya penggunaan prasarana perkeretaapian (*track access charge/TAC*) terhadap KA kelas ekonomi, dan (iii) bolehkah KRL AC diberikan subsidi?. Rumusan masalah dalam artikel ini adalah bagaimana mewujudkan metode perhitungan subsidi (PSO) KA sesuai dengan amanat Perpres 53 tahun 2012. Tujuan dari penulisan artikel ini adalah menganalisis komponen biaya dan memformulasikan biaya pokok penyediaan (BPP) PSO KA kelas ekonomi. Hasil perhitungan diharapkan sebagai bahan masukan dalam penentuan perhitungan subsidi KA untuk APBN Perubahan 2013.

TINJAUAN PUSTAKA

Menurut Agunan dan Didik (2004) tingginya perbedaan harga barang dan jasa yang dijual ke pasar menyebabkan Pemerintah campur tangan melalui subsidi. Subsidi adalah transfer dana dari Pemerintah ke target sasaran biasanya masyarakat yang membutuhkan yaitu produsen dan konsumen. PSO (DJA, Kemenkeu, 2007) adalah biaya yang harus dikeluarkan oleh negara akibat disparitas/perbedaan harga pokok penjualan BUMN/swasta dengan harga atas produk/jasa tertentu yang ditetapkan oleh Pemerintah agar pelayanan produk/jasa tetap terjamin dan terjangkau oleh sebagian besar masyarakat (publik). PSO dan subsidi adalah memiliki tujuan untuk meringankan beban masyarakat.

Agunan (2011), selama ini, pemberian Subsidi (PSO) yang diberikan kepada penumpang KA kelas ekonomi melalui PT KAI sering merugikan PT KAI. Hal tersebut terbukti dari terlambatnya kontrak PSO yang baru dilaksanakan pertengahan triwulan kedua. Hal ini kerap berlangsung sejak PSO diberikan tahun 1999 dan terulang pada tahun 2012 serta kemungkinan terulang lagi pada tahun 2013.

Pembiayaan PSO KA kelas ekonomi dimulai dari surat keputusan bersama tiga Menteri yaitu Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan dan Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional tahun 1999. Selanjutnya, surat keputusan bersama dijabarkan mengenai metode perhitungan dan penyusunan PSO KA kelas ekonomi melalui keputusan bersama Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Direktur Jenderal Anggaran dan Deputy Kepala Bappenas Bidang Prasarana.

Metode perhitungan dan penyusunan PSO KA kelas ekonomi berdasarkan kriteria dan tolok ukur yang ditetapkan antara lain: tingkat okupansi sebesar 90 persen, penyusutan sarana, pemeliharaan sarana, pelumas, penggunaan BBM, biaya pegawai, biaya penggunaan prasarana (TAC), biaya stasiun, dan biaya umum.

Selanjutnya, metode perhitungan PSO KA kelas ekonomi di atas telah disempurnakan dengan Peraturan Menteri Perhubungan (KM) nomor 38 tahun 2010. Adapun komponen biaya dan formulasi perhitungan PSO sebagai berikut: (i) Modal (penyusutan aset sarana, bunga modal dan sewa), (ii) Biaya operasi (biaya langsung tetap, biaya langsung tidak tetap, biaya tidak langsung tetap dan biaya tidak langsung tidak tetap), (iii) Biaya perawatan sarana, (iv) Keuntungan, dan (v) Tarif.

Biaya langsung tetap diperoleh dari biaya pegawai awak sarana KA, biaya penggunaan prasarana KA dan asuransi.

Biaya langsung tidak tetap terdiri dari penggunaan BBM, listrik aliran atas, air bersih, *on train cleaning*, cucian sarana harian-bulanan-salonisasi, penggunaan pelumas, dan tunjangan kerja operasional awak sarana KA. Biaya pegawai non awak KA merupakan biaya pegawai non awak KA, tunjangan kerja operasional, biaya penyusutan prasarana milik PT KAI. Biaya tidak langsung tidak tetap adalah biaya pemasaran, biaya penelitian dan pengembangan, biaya pengembangan SDM. Tingkat okupansi yang digunakan dalam perhitungan PSO berdasarkan KM 38 tahun 2010 adalah 70 persen.

Tidak sampai satu tahun, KM 38 tahun 2010 dilakukan revisi terhadap beberapa hal yang terkait dengan komponen perhitungan biaya PSO. Peraturan Menteri (PM) nomor 34 tahun 2011 menambahkan margin yang ditetapkan atas jasa angkutan kereta api kelas ekonomi sebesar 8 persen. PM 34 tahun 2011 tidak melakukan perubahan mendasar terhadap komponen biaya. Adapun komponen biaya yang dihitung dalam penyusunan PSO menjadi ringkas yaitu: (i) Modal, (ii) Biaya operasi, (iii) Biaya perawatan, (iv) Keuntungan dan (v) Tarif. Perbedaan yang mencolok adalah perhitungan tarif dasar. Tarif dasar yang dikenakan pada KM 38 tahun 2010 adalah $((100 \text{ persen} + \text{keuntungan}) \times \text{biaya pokok}) \times \text{indeks konversi} : \text{load factor} \times \text{kapasitas} \times \text{jarak tempuh}$, sedangkan PM 34 tahun 2011 tarif dasar diperoleh dari $(100 \text{ persen} + \text{keuntungan}) \times \text{biaya pokok} : \text{load factor} \times \text{kapasitas} \times \text{jarak tempuh}$.

Indeks konversi adalah tingkat besaran biaya pokok berdasarkan kelas pelayanan. Biaya pokok adalah penjumlahan dari modal, biaya operasi dan biaya perawatan/perbaikan. Untuk ketigakalinya regulasi yang mengatur komponen biaya dan tarif untuk perhitungan PSO mengalami perubahan melalui Peraturan Menteri Perhubungan nomor 28 tahun 2012. Komponen biaya dan formulasi perhitungan PSO KA berdasarkan PM nomor 28 tahun 2012 adalah sebagai berikut: (i) Modal, (ii) Biaya Operasi, (iii) Biaya Perawatan Sarana, (iv) Keuntungan dan (v) Tarif. Modal diperhitungkan dari (i) penyusutan aset tetap sarana perkeretaapian, (ii) bunga modal, dan (iii) sewa guna usaha.

Perubahan yang dilakukan dalam PM 28 tahun 2012 adalah tingkat okupansi yang sebelumnya diperhitungkan 70 persen untuk KA kelas ekonomi

naik menjadi 90 persen. Dalam metodologi akan dijelaskan komponen biaya dan metode perhitungan untuk PSO KA kelas ekonomi berdasarkan peraturan terkini.

Dalam perhitungan PSO KA kelas ekonomi, biaya operasi merupakan komponen biaya yang paling banyak diperhitungkan yaitu (i) biaya langsung tetap, (ii) biaya langsung tidak tetap, (iii) biaya tidak langsung tetap, dan (iv) biaya tidak langsung tidak tetap. Biaya perawatan sarana antara lain kereta, kereta rel listrik (KRL), lokomotif/kereta rel diesel (KRD), rumus lok dan rumus genset. Sedangkan tarif adalah tarif dasar dan tarif jarak. Pada saat PSO KA 2013 diusulkan ke Dewan Perwakilan Rakyat (DPR), parameter biaya pokok produksi (BPP) yang digunakan Kementerian Perhubungan dapat dilihat pada tabel 1 berikut.

Tabel 1. Parameter Perhitungan BPP Perkeretaapian

No.	Elemen Biaya	Formulasi Perhitungan
A	Biaya Operasi Langsung	Standar Pemakaian per Jenis Sarana
	1. BBM - Lokomotif - KRD - KRL (LAA)	0,0074 liter / GIKM 2,5 liter / km 0,05 kWh / GIKM
	2. Pelumas	0,062 liter / km
	3. Awak KA	Awak KA x Jam Orang x Tarif per Jam Orang
	4. Perawatan Sarana - Lokomotif / KRD / KRL - Kereta	Perhitungan sesuai dengan Permenhub nomor PM 28 tahun 2012, 14 Agustus 2012
B	5. Penyusutan Sarana - Lokomotif / KRD / KRL - Kereta	Historical Cost Umur Ekonomis 30 Tahun Umur Ekonomis 30 Tahun
	Biaya Operasi Tidak Langsung 1. Biaya TAC 2. Biaya Stasiun, Non Awak KA, Biaya Umum	TAC per GIKM x GIKM Biaya per KM-KA x KMKa

Agunan (2012), bila KRL AC diberikan subsidi oleh Pemerintah, dampaknya positif terhadap penurunan subsidi BBM. Adapun penurunan subsidi BBM akibat KRL AC disubsidi adalah Rp453 miliar tahun 2013. Penurunan ini disebabkan adanya peralihan penggunaan kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat ke angkutan KRL AC. Namun, pemberian subsidi pada KRL AC harus dibarengi dengan kenyamanan, keamanan dan keselamatan sarannya.

METODOLOGI

Seperti yang telah dikemukakan sebelumnya, perhitungan tarif angkutan KA kelas ekonomi diperoleh dari perhitungan modal, biaya operasi, biaya perawatan dan keuntungan. Berdasarkan perhitungan tersebut akan diperoleh besaran tarif dasar dan tarif jarak sesuai dengan relasi yang ditetapkan oleh PT KAI. Tarif yang diusulkan PT KAI merupakan tarif keekonomian. Tarif yang ditentukan oleh PT KAI selanjutnya diusulkan ke Pemerintah untuk dapat ditetapkan tarif yang terjangkau oleh masyarakat. Dengan demikian, selisih antara tarif yang diusulkan PT KAI dengan tarif yang ditetapkan Pemerintah menjadi bantuan Pemerintah atau subsidi. Secara sederhana metode perhitungan subsidi KA kelas ekonomi adalah $Subsidi = \text{tarif}_{\text{pem}} - \text{tarif}_{\text{kai}}$

$\text{tarif}_{\text{pem}}$ = tarif yang ditetapkan Pemerintah

$\text{tarif}_{\text{kai}}$ = tarif yang diusulkan oleh PT KAI (BPP + margin)

BPP = biaya pokok penjualan (rp/ penumpang)

Tabel 2. PSO KA Tahun 2013

No	Nama KA	Relasi	Jarak (KM)	Tarif Dasar	Trip	Frekuensi Per Tahun	Tarif Keekonomian	Tarif Yang Ditetapkan Pemerintah	Selisih Tarif	Jml Penumpang	Jml PSO
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
1.	Jarak Jauh										
2.	Jarak Sedang										
3.	Jarak Dekat										
4.	KRD										
5.	KRL										
6.	KA Lebaran										

Ket.

(5) Tarif dasar = Rp / km, (8) Tarif keekonomian = (4) x (5), (9) Tarif yang ditetapkan Pemerintah berdasarkan PM 43/2012

(10) Selisih tarif = (8) - (9), (12) = (6) x (7) x (10) x (11) x tingkat okupansi 90%

Dalam praktiknya, tarif yang diusulkan oleh PT KAI belum tentu disetujui oleh Pemerintah. Tarif tersebut akan dievaluasi berdasarkan PM 28 tahun 2012. Biasanya, tarif yang disetujui oleh Pemerintah lebih rendah dibandingkan usulan PT KAI. Adapun struktur biaya biaya PSO KA kelas ekonomi tahun 2013 berdasarkan modifikasi PM 28 tahun 2012 dapat dilihat pada tabel 2. Besaran subsidi PSO KA kelas ekonomi diperoleh dari yang ditetapkan Pemerintah dikurangi tarif keekonomian (usulan PT KAI).

Relasi (trayek) KA jarak jauh antara lain Logawa, Kertajaya, Brantas dan lain-lain. Relasi KA jarak sedang antara lain Tawangjaya, Serayu, Kutojaya, dan lain-lain. Relasi KA jarak dekat antara lain Banten Ekspres, Cepat Purwakarta, Tumapel, dan lain-lain. KRD antara lain KRD Kaliagung, Seminung, Seruni dan lain-lain. Relasi KRL antara lain Jakarta-Bogor, Jakarta-Depok, Bekasi-Jakarta, Tanah Abang-Serpong, dan lain-lain.

Tarif keekonomian yang dihitung dalam simulasi ini merupakan perkalian tarif dasar dengan jarak masing-masing relasi yang telah ditetapkan. Nilai tarif dasar diperoleh dari BPP ditambah margin dibagi kapasitas penumpang dikali jarak tempuh relasi dikali TAC yang telah ditentukan besarnya. Selisih tarif dapat diketahui dengan mengurangi tarif yang ditentukan Pemerintah dengan tarif keekonomian oleh PT KAI. Adapun tarif yang ditentukan Pemerintah dapat berubah sesuai dengan kondisi ekonomi. Sedangkan tarif keekonomian akan mengalami perubahan setiap tahunnya karena inflasi, naiknya gaji pegawai, biaya impor dan lain-lain.

Jumlah PSO (subsidi) masing-masing relasi dapat diketahui dari perkalian trip dengan frekuensi per tahun, selisih tarif, jumlah penumpang dalam satu rangkaian kereta dan tingkat okupansi yang ditentukan yaitu 90 persen.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam penyusunan komponen biaya yang ditetapkan PM 28 tahun 2012 telah menyesuaikan kondisi perkeretaapian seperti tingkat okupansi yang sebelumnya 70 persen menjadi 90 persen. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat semakin banyak yang menggunakan moda angkutan kereta api terutama kereta rel listrik (KRL) di perkotaan Jabodetabek.

Hal yang menarik ditemukan dalam perhitungan PSO KA kelas ekonomi adalah Ditjen Perkeretaapian tidak selalu sama dalam menghitung biaya pokok penyediaan KA kelas ekonomi seperti yang

diinginkan PT KAI. Salah satu masalah yang masih menggantung dalam penyusunan besaran PSO adalah penetapan besaran biaya penggunaan prasarana (TAC) perkeretaapian milik negara. Sampai saat ini, penentuan besaran tarif TAC belum memiliki standar yang baku seperti yang telah dilakukan beberapa negara seperti Jepang dan Inggris.

Akhirnya, penetapan TAC disamakan (*set off*) dengan biaya perawatan prasarana perkeretaapian (IMO) milik negara. Cara perhitungan TAC seperti ini sangat merugikan PT KAI. Seolah-olah PT KAI telah membayar TAC ke Pemerintah dengan membebaskan pada biaya operasi yaitu biaya langsung tetap untuk penggunaan prasarana KA. Disisi lain, Pemerintah menitipkan biaya perawatan prasarana perkeretaapian ke PT KAI sebesar TAC (*set off*). Secara riil, tidak terjadi transaksi antara PT KAI dengan Pemerintah terhadap TAC.

A. Hasil Simulasi 1

Parameter yang digunakan dalam simulasi 1 hampir sama dengan yang digunakan oleh Kementerian Perhubungan, tetapi ada perbedaan yang mendasar untuk menetapkan TAC. TAC yang ditetapkan oleh Kemenhub 2013 sama dengan IMO yaitu Rp1,71 triliun. Usulan yang disampaikan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan ke Direktorat Jenderal Anggaran, Kementerian Keuangan tentang biaya perawatan dan pengoperasian perkeretaapian pada R APBN P 2013 sebesar Rp1,71 triliun.

Dengan demikian, TAC yang dikenakan saat ini tidak membedakan KA yang memperoleh subsidi dan non subsidi. Simulasi 1 memperhitungkan besaran TAC KA sebesar 10 persen dari pendapatan usaha PT KAI. Pendapatan usaha PT KAI diperoleh dari pendapatan yang berasal dari penjualan tiket angkutan penumpang dan jasa angkutan barang. TAC tersebut dikonversi untuk memudahkan perhitungan setiap relasi KA yang memperoleh subsidi dengan koefisien sebesar 0,4328.

Perbedaan kedua adalah perhitungan simulasi 1 telah memasukkan komponen biaya yang tidak dapat diperhitungkan dalam pemberian subsidi KA kelas ekonomi. Perbedaan terakhir adalah simulasi 1 telah memasukkan angkutan lebaran 2013. Lebaran 2013 diperkirakan mengalami kondisi yang sama dengan tahun 2011 dan 2012.

Perhitungan TAC sebesar 10 persen atau koefisien 0,4328 berdasarkan referensi dari beberapa negara yang menetapkan TAC dengan menggunakan

faktor pembebanan *fixed charges* ditambah dengan *variable charge* terhadap penggunaan prasarana perkeretaapian. Norwegia, Swedia dan Belanda (*European Conference of Ministers of Transport*, 2005) yang menetapkan TAC dibawah 10 persen dari beban IMO.

Adapun biaya-biaya yang termasuk sebagai *non allowable cost* adalah: (i) Biaya pegawai yaitu biaya rekreasi, kesenian dan olahraga, (ii) Biaya pemeliharaan dan suku cadang yaitu pemeliharaan perumahan karyawan non PSO, pemeliharaan *housing-equipment* karyawan non PSO, pemeliharaan sarana perkeretaapian non PSO, dan pemeliharaan lingkungan dan pertamanan non stasiun, dan (iii) Biaya administrasi umum, yaitu biaya majalah dan koran, biaya bina wilayah, biaya manajemen, biaya bantuan pemilikan rumah karyawan, biaya kerja praktik/magang, biaya keanggotaan perkumpulan, biaya perayaan, bantuan pembinaan di luar dinas, bantuan biaya perkawinan dan uang duka, biaya kerugian piutang, biaya administrasi umum, penyusutan perumahan karyawan non PSO dan penyusutan peralatan/inventaris rumah dinas karyawan non PSO.

Hasil perhitungan simulasi 1 untuk PSO KA kelas ekonomi jarak jauh sebesar Rp122,86 miliar. Perhitungan subsidi (PSO) untuk KA jarak jauh dimasukkan dalam satu kelompok relasi atau lintas menjadi trip. Total perjalanan KA kelas ekonomi jarak jauh sebanyak 11 trip setiap hari dengan 22 frekuensi. Subsidi (PSO) untuk KA kelas ekonomi jarak sedang berdasarkan simulasi 1 sebesar Rp97,48 miliar. Trip KA kelas ekonomi jarak sedang lebih sedikit dibandingkan trip jarak jauh. Adapun jumlah trip jarak sedang sebanyak 9 dan 24 frekuensi. Subsidi yang diberikan ke KA kelas ekonomi jarak dekat tahun 2013 sebesar Rp146,67 miliar dengan total 28 trip dan 99 frekuensi. Subsidi kereta diesel (KRD) sebesar Rp18,06 miliar untuk 9 trip dan 40 frekuensi.

Subsidi untuk KRL kelas ekonomi relatif rendah yaitu Rp42,18 miliar dengan 23 trip dan 231 frekuensi. Rendahnya perhitungan subsidi disebabkan gerbong atau kereta usianya sudah uzur. Berdasarkan survei lapang, banyak ditemukan KRL pembuatannya rata-rata dibawah tahun 1980. Dengan demikian, biaya modal untuk penyusutan aset tetap sarana perkeretaapian tidak dapat diperhitungkan dalam subsidi. Adanya peningkatan frekwensi pada saat hari raya lebaran, maka subsidi KA kelas ekonomi untuk jarak jauh dan jarak sedang diperhitungkan sebesar Rp2,07 miliar dengan 7 trip

dan 14 frekuensi. Secara rinci, hasil perhitungan simulasi 1 dapat dilihat pada lampiran 1 (tabel 1 – tabel 6) pada artikel ini.

B. Hasil Simulasi 2

Parameter yang digunakan dalam perhitungan simulasi 2 hampir sama dengan simulasi 1. Perbedaan yang mencolok adalah meniadakan KRL kelas ekonomi untuk dioperasikan di kawasan Jabodetabek. Fakta lapang menunjukkan KRL kelas ekonomi jauh dari kenyamanan dan keselamatan. Hampir semua KRL kelas ekonomi tidak layak dioperasikan. KRL tersebut selain panas juga gelap, jorok dan bau. Pintu gerbong sering tidak dapat ditutup saat KRL berjalan. Selain itu, KRL kelas ekonomi sering mengalami gangguan seperti mogok ditengah jalan.

Dalam simulasi ini, KRL yang tersedia adalah KRL yang memiliki pendingin ruangan (*air conditioner*) atau KRL AC. Tarif yang dikenakan adalah tarif keekonomian atau yang berlaku pada KRL non PSO. Subsidi tetap diberikan ke seluruh penumpang dengan menggunakan metode perhitungan berdasarkan PM 28 tahun 2012. Tidak dapat dipungkiri, sistem tiket yang berlaku saat ini tidak bisa membedakan penumpang yang disubsidi atau non subsidi. Simulasi 2 dengan meniadakan KRL kelas ekonomi merupakan langkah terobosan untuk meningkatkan pelayanan penumpang yaitu keselamatan dan kenyamanan.

Konsekuensi pemberian subsidi KRL AC adalah meningkatnya besaran subsidi yang diberikan kepada penumpang 2013. Namun, hal ini justru akan menguntungkan Pemerintah dalam beberapa hal. Manfaat yang diperoleh Pemerintah dengan semakin banyak pengguna kendaraan bermotor ke angkutan KRL AC akan mengurangi konsumsi BBM bersubsidi dan kemacetan lalu lintas.

Hal yang perlu dicermati adalah Undang-undang nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian dalam pasal 153 ayat 1 yang menyatakan untuk pelayanan kelas ekonomi, dalam hal tarif angkutan yang ditetapkan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 152 ayat (2) huruf a lebih rendah daripada tarif yang dihitung oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian berdasarkan pedoman penetapan tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah, selisihnya menjadi tanggung jawab Pemerintah atau Pemerintah Daerah dalam bentuk kewajiban pelayanan publik.

Bentuk kewajiban pelayanan publik (PSO) yang disyaratkan dalam undang-undang adalah pelayanan angkutan kereta api kelas ekonomi. Hal

ini disebabkan tarif angkutan kereta api kelas ekonomi ditetapkan oleh Pemerintah. Adapun tarif angkutan kereta api kelas ekonomi yang diterbitkan terkini adalah Peraturan Menteri nomor 43 tahun 2012 tentang tarif angkutan orang dengan kereta api kelas ekonomi.

Hasil perhitungan subsidi untuk KRL sebesar Rp143,27 miliar. Jumlah trip dan frekuensi diasumsikan sama dengan simulasi 1. Hasil perhitungan subsidi KRL pada simulasi 2 jauh lebih besar dibandingkan simulasi 1 yaitu sekitar Rp100 miliar. Namun, hampir sama dengan perhitungan subsidi dibandingkan perhitungan Kemenhub. Padahal, Kemenhub memperhitungkan subsidi hanya untuk KRL ekonomi.

Besaran subsidi dalam simulasi 2 sama dengan simulasi 1. Subsidi KA ekonomi jarak jauh sebesar Rp122,86 miliar, KA ekonomi jarak sedang sebesar Rp97,48 miliar, KA ekonomi jarak dekat sebesar Rp146,67 miliar, KRD sebesar Rp18,06 miliar dan KA lebar sebesar Rp2,07 miliar. Hasil perhitungan simulasi 2, terutama perhitungan dapat dilihat pada lampiran 2 (tabel 1). Rekapitulasi hasil perhitungan subsidi untuk masing-masing relasi simulasi 1, simulasi 2 dan usulan Kemenhub dapat dilihat pada tabel 3 berikut ini.

Tabel 3. PSO KA Kelas Ekonomi 2013

No	KA Relasi	Sim1	Sim2	Kemenhub
1.	Ekonomi Jarak Jauh	122.865.983.215	122.865.983.215	266.162.251.297
2.	Ekonomi Jarak Sengah	97.484.627.232	97.484.627.232	124.997.482.615
3.	Ekonomi Jarak Dekat	146.672.101.585	146.672.101.585	236.910.807.432
4.	KRD	18.062.110.355	18.062.110.355	35.342.665.781
5.	KRL	42.177.898.977	143.276.040.000	141.371.582.109
6.	KA Lebar	2.067.101.859	2.067.101.859	-
Total		429.329.823.222	530.427.964.245	804.784.789.235

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Perhitungan subsidi yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan dua simulasi. Simulasi pertama adalah menggunakan parameter komponen biaya yang dapat diperhitungkan dan tidak dapat diperhitungkan, penetapan besaran TAC yang menjadi kunci utama perhitungan biaya operasi pada biaya langsung tetap dan kategori relasi KA yang diberikan adalah KA/KRD/KRL kelas ekonomi. Simulasi kedua menggunakan parameter yang hampir sama dengan simulasi satu. Perbedaanannya adalah simulasi dua meniadakan KRL kelas ekonomi dengan memberikan subsidi ke KRL AC.

Hasil perhitungan simulasi satu menunjukkan bahwa total subsidi (PSO) KA 2013 sebesar Rp429,32 miliar, sedangkan simulasi dua sebesar Rp530,42 miliar. Angka ini berbeda jauh dengan yang diusulkan oleh Kemenhub dalam R APBN 2013 yaitu Rp804,78 miliar. Ada hal yang menarik saat artikel ini ditulis, Badan Anggaran DPR dalam rapat kesepakatan Pemerintah-DPR justru menurunkan angka usulan Pemerintah menjadi Rp704,78 miliar.

B. Saran

Dukungan Pemerintah untuk memajukan angkutan kereta api terutama KRL dan KRD jarak dekat sangat dibutuhkan oleh masyarakat. Mengalihkan pengguna kendaraan bermotor bukanlah pekerjaan yang sulit. Keselamatan dan kenyamanan menjadi faktor penting bagi pengguna kendaraan bermotor untuk beralih ke moda angkutan kereta api. Semakin banyak yang beralih ke angkutan kereta api, maka manfaat yang diperoleh juga semakin banyak.

Faktor lain yang juga penting bagi penumpang KRL adalah harga tiket yang murah. Oleh karena itu, pemberian subsidi menjadi keharusan agar masyarakat tetap menggunakan angkutan kereta api. Agar tidak melanggar UU 23 tahun 2007, maka KRL AC yang diberikan ekonomi ditambah nomenklaturnya menjadi KRL AC Ekonomi.

Cara lain agar Pemerintah tidak menyalahi regulasi adalah mengamandemen UU 23 tahun 2007 sesuai dengan dinamika perkembangan sosial masyarakat. Pemberian subsidi tidak semata-mata untuk membantu masyarakat tidak mampu, tetapi mendorong pengguna kendaraan bermotor mau beralih ke angkutan kereta api. Untuk itu, penyediaan KRL yang ber-AC, ketepatan waktu, stasiun yang modern dan steril, dan penggunaan tiket elektronik merupakan kunci keberhasilan angkutan kereta api. Namun, perlu diingat akan dibutuhkan waktu yang panjang untuk mengamandemen UU 23 tahun 2007

Penetapan besaran TAC merupakan salah satu pokok komponen biaya operasi. Tidak adanya kejelasan Pemerintah untuk segera menetapkan besaran TAC kemungkinan besar perhitungan besaran PSO menjadi tidak dapat dipertanggungjawabkan. Untuk itu, penetapan tarif TAC untuk sementara waktu dapat digunakan dengan menggunakan persentase dari ukuran tertentu. Ukuran tersebut antara lain sebesar 10 persen dari pendapatan usaha (angkutan penumpang dan angkutan barang) PT KAI. Selanjutnya penetapan TAC yang lebih transparan

dan akuntabel dapat diperbaharui dengan cara setiap KA/KRD/KRL beroperasi dikenakan biaya penggunaan prasarana perkeretaapian dengan rupiah per kilometer.

Penetapan besaran TAC baik secara persentase maupun absolut akan menjadi penerimaan negara bukan pajak (PNBP). Formula TAC dapat mengikuti pola yang dilakukan oleh Inggris yaitu *fixed charge* ditambah *variable charge*. *Fixed charge* dibebankan sebesar 80 persen dari total biaya. *Variable charge* merupakan akumulasi dari biaya penggunaan prasarana, penggunaan traksi (listrik) dan kapasitas prasarana sebesar 20 persen dari total biaya.

DAFTAR PUSTAKA

- European Conference of Ministers of Transport (ECMT), 2005, *Railway Reform & Charges for the Use of Infrastructure*, Paris, France. www.cemt.org dan www.trackaccesscharges.eu
- Keputusan Bersama Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan dan Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor KM. 19 Tahun 1999, Nomor 83/KMK.03/1999 dan Nomor KEP.024/K/03/1999 tentang *Pembiayaan Atas Pelayanan Umum Angkutan Kereta Api Penumpang Kelas Ekonomi, Pembiayaan atas Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Kereta Api, serta Biaya atas Penggunaan Prasarana Kereta Api*.
- Kementerian Keuangan. 2012. *Nota Keuangan dan Rancangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun Anggaran 2013*.
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 143 Tahun 2012 Tentang *Tata Cara Penyediaan, Pencairan dan Pertanggungjawaban Dana Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Bidang Angkutan Kereta Api Kelas Ekonomi*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 43 Tahun 2012 Tentang *Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api Kelas Ekonomi*. Mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan yaitu 14 Agustus 2012.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 38 Tahun 2010 Tentang *Pedoman Penetapan Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api*. Mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan yaitu 8 Juli 2010.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2011 Tentang *Tata Cara Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dan Barang Dengan Kereta Api*. Mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan yaitu 28 Februari 2011.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2012 Tentang *Pedoman Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api*. Mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan yaitu 15 Mei 2012.
- Peraturan Presiden Nomor 53 Tahun 2012 Tentang *Kewajiban Pelayanan Publik dan Subsidi Angkutan Perintis Bidang Perkeretaapian, Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara, Serta Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian Milik Negara*.
- Samosir, Agunan & Didik Kusnaini, 2004. *Studi Beban dan Kebijakan Subsidi Listrik Tahun 2004 – 2006*. Jurnal Keuangan Moneter, Departemen Keuangan 2004.
- Samosir, Agunan. 2011. *Analisis Perhitungan Subsidi (Public Service Obligation) Dan Dampak Penundaan Kenaikan Tarif Kereta Api Kelas Ekonomi*. Jurnal Keuangan dan Moneter Vol. 14/No. 3/2011, Badan Kebijakan Fiskal.
- Samosir, Agunan. 2012. *Prospek Perkeretaapian: PSO-IMO-TAC-BMN-PSL*. Policy Paper Badan Kebijakan Fiskal. www.fiskal.depkeu.go.id
- Samosir, Agunan. 2012. *Bolehkah KRL Commuter Line Disubsidi?*. Majalah Info Risiko Fiskal, Badan Kebijakan Fiskal, Edisi 3 tahun 2012.
- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang *Perkeretaapian*.
- Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang *Badan Usaha Milik Negara*.

Tabel 1. PSO KA Jarak Jauh 2013

NO	NAMA KERETA API	RELASI	JARAK (KM)	TARIF DASAR (Rp/KM)	TRIP	FREKWENSI PER TAHUN	TARIF KEKONOMIAN	TARIF YANG DITETAPKAN PEMERINTAH	SELISIH TARIF	JUMLAH PENUMPANG	PSO 2013 IF=0,9 TAC=0,4328
1	Logawa I & II	Purwokerto-Sgar-Jember	669	96,64	2	365	64.662,10	40,500	24,152,10	689	10853664,421.71
2	Kertajaya I & II	Surabaya-Samarung-Tanjung Priok	729	96,64	2	365	70,460,50	43,500	26,950,50	790	13988115,859,99
3	Brantas I & II	Kediri-Tanahabang	746	96,64	2	365	72,093,37	45,500	26,593,37	689	11950743,313,30
4	Kahuripani I & II	Kediri-Padalarang	659	96,64	2	365	63,299,14	38,000	25,299,14	472	7845365,242,41
5	Kutojaya Utara I & II	Kutoarjo-Tanahabang	450	96,64	2	365	43,487,96	28,000	15,487,96	689	6960108,548,29
6	Bengawan I & II	Sidoarjo-Tanahabang	575	96,64	2	365	55,567,95	37,000	18,567,95	689	8344213,644,97
7	Progo I & II	Lempuyangan-Pasarsenen	513	96,64	2	365	49,576,27	35,000	14,576,27	689	6550408,004,99
8	Pasundan I & II	Karacundong-Surabaya Gubeng	691	96,64	2	365	66,778,18	38,000	28,778,18	578	10928398,435,45
9	Sri Tanjung I & II	Lempuyangan-Banyuwangi	614	96,64	2	365	59,336,91	35,000	24,336,91	578	9241842,693,72
10	GBM Selatan I & II	Surabaya Gubeng-Jakarta Kota	827	96,64	2	365	79,921,21	33,500	46,421,21	689	20861133,471,98
11	Matamuja I & II	Malang-Pasarsenen	881	96,64	2	365	85,139,76	51,000	34,139,76	689	15341999,577,77
JUMLAH											122,865,983,214,51

Tabel 2. PSO KA Jarak Sedang 2013

NO	NAMA KERETA API	RELASI	JARAK (KM)	TARIF DASAR (Rp/KM)	TRIP	FREKWENSI PER TAHUN	TARIF KEKONOMIAN	TARIF YANG DITETAPKAN PEMERINTAH	SELISIH TARIF	JUMLAH PENUMPANG	PSO 2013 IF=0,9 TAC=0,4328
1	Tawang Jaya I & II	Semarang-Pasarsenen	437	144,63	2	365	63204,99	33500	29,704,99	684	13,349,069,049,99
2	Serayu I, II, III, & IV	Kroya-Jakarta Kota	422	144,63	4	365	61035,48	25000	36,035,48	472	22,349,495,572,11
3	Kutojaya Selatan I & II	Kotorejo-Karacundong	319	144,63	2	365	46138,20	19500	26,638,20	472	8,260,616,772,14
4	Tegal Anum I & II	Tegal-Jakarta Kota	296	144,63	2	365	42811,62	15000	27,811,62	684	12,498,207,944,80
5	Tawang Alun I & II	Malang-Banyuwangi	314	144,63	2	365	45415,03	18500	26,915,03	578	10,720,874,417,64
6	Bababasa I & II	Merutuhi-Tanjungkarang	388	144,63	2	365	56117,93	15000	41,117,93	472	12,750,885,594,76
7	Buser/Serolo I & II	Kertorejo-Ulu Kidul Inggau	306	144,63	2	365	44257,96	15000	29,257,96	472	9,073,009,721,64
8	Putri Delhi-VI	Medan-Tanjungbalai	174	144,63	6	365	25166,29	14000	11,166,29	366	8,065,205,051,04
9	Siantar Ekspres I & II	Medan-Siantar	129	144,63	2	365	18657,77	12000	6,657,77	212	927,320,347,92
JUMLAH											97,484,627,232,04

Tabel 3. PSO KA Jarak Dekat 2013

NO	NAMA KERETA API	RELASI	JARAK (KM)	TARIF DASAR (Rp/KM)	TRIP	FREKWENSI PER TAHUN	TARIF KEKONOMIAN	TARIF YANG DITETAPKAN PEMERINTAH	SELISIH TARIF	JUMLAH PENUMPANG	PSO 2013 IF=0,9 TAC=0,4328
1	BANTEN EKSPRES	Jakarta Kota-Merak	152	161,19	3	365	24,501,54	5,000	19,501,54	686	12,223,133,197,94
2	BANTEN EKSPRES	Tanahabang-Merak	141	161,19	1	365	22,728,40	5,000	17,728,40	636	3,703,923,225,68
3	DEPAT PURWAKARTA	Jakarta Kota-Purwakarta	104	161,19	2	365	16,764,21	3,000	13,764,21	636	5,751,401,949,94
4	EKONOMI LOKAL	Jakarta Kota-Rangkasbitung	83	161,19	8	365	13,379,13	2,000	11,379,13	424	12,629,443,431,92
5	EKONOMI LOKAL	Jakarta Kota-Pasarsenen	44	161,19	2	365	7,092,55	1,500	5,592,55	474	1,557,906,370,49
6	EKONOMI LOKAL	Banjarbaru-Pasarsenen	39	161,19	1	365	6,265,98	1,500	4,765,98	424	6,66,693,743,74
7	EKONOMI LOKAL	Pasarsenen-Rangkasbitung	87	161,19	8	365	14,023,90	2,000	12,023,90	636	20,096,850,986,33
8	Eks KRD	Karawang-Jakarta Kota	64	161,19	1	365	10,316,44	2,500	7,816,44	636	1,633,056,676,90
9	Eks KRD	Purwakarta-Pasarsenen	97	161,19	2	365	15,635,85	3,000	12,635,85	684	5,678,396,500,94
10	Eks KRD	Jakarta Kota-Purwakarta	104	161,19	2	365	16,764,21	3,000	13,764,21	684	6,185,470,021,63
11	EKONOMI LOKAL	Cibitung-Purwakarta	129	161,19	1	365	20,794,07	3,500	17,294,07	472	2,680,479,523,76
12	Eks KRD	Cicahempa-Kiam Condong	22	161,19	1	365	3,546,27	1,000	2,546,27	424	354,635,342,62
13	Eks KRD	Cicahempa-Padalarang	42	161,19	16	365	6,770,16	1,500	5,270,16	424	11,744,785,738,33
14	DEDER	Bojonegara-Semarang-Pasarsenen	177	161,19	2	365	28,531,39	6,500	22,031,39	318	4,602,930,793,94
15	EKONOMI LOKAL	Kedungbanteng-Solo Jebres	38	161,19	2	365	6,125,38	2,000	4,125,38	154	417,398,080,84
16	PENATARAN I, II & III	Surabaya Kota-Malang-Bibir	170	161,19	8	365	27,403,03	5,500	21,903,03	318	18,304,452,067,10
17	DHOLO I & II	Bibir-Kertorejo-Surabaya Kota	180	161,19	8	365	29,014,98	5,500	23,514,98	318	19,651,559,365,17
18	TUMAPEL	Malang-Surabaya	96	161,19	2	365	15,474,65	4,000	11,474,65	366	2,759,218,196,92
19	Eks KRD	Sby-Ps-Turi-Bojonegara	105	161,19	2	365	16,925,40	3,000	13,925,40	318	2,909,376,657,42
20	Eks KRD	Surabaya Kota-Kertorejo	87	161,19	2	365	14,023,90	2,000	12,023,90	530	4,186,843,955,48
21	Eks KRD	Surabaya Pasarsenen-Bibir	69	161,19	2	365	11,122,41	2,000	9,122,41	318	1,905,908,089,16
22	EKONOMI LOKAL	Kalibaru-Banyuwangi	57	161,19	2	365	9,188,08	3,500	5,688,08	212	792,257,933,16
23	PAN DAN WANGI	Banyuwangi-Jember	112	161,19	2	365	18,053,76	4,000	14,053,76	212	1,957,464,289,72
24	Proboawang	Probolinggo-Banyuwangi	208	161,19	2	365	33,528,42	18,000	15,528,42	212	2,162,899,966,62
25	Sibuwangi	Pasarsenen-Padalarang	53	161,19	4	365	8,543,30	2,500	6,043,30	260	2,064,632,479,14
JUMLAH											146,672,101,584,98

Tabel 4. PSO KRD 2013

NO	NAMA KERETA API	RELASI	JARAK (KM)	TARIF DASAR (Rp/KM)	TRIP	FREKWENSI PER TAHUN	TARIF KEKONOMIAN	TARIF YANG DITETAPKAN PEMERINTAH	SELISIH TARIF	JUMLAH PENUMPANG	PSO 2013 IF=0,9 TAC=0,4328
1	KRD	Surabaya-Porong	34	169,79	12	365	5,772,96	2,000	3,772,96	552	8209901,427,64
2	KRD	Surabaya-Sidoarjo	25	169,79	2	365	4,244,82	2,000	2,244,82	552	814116,782,80
3	KRD	Surabaya-Lamongan	41	169,79	4	365	6,961,51	2,000	4,961,51	552	3598722,887,58
4	KRDI KALIAGUNG	Brebes-Tegal-Semarang-Pasarsenen	160	169,79	2	365	27,166,87	15,000	12,166,87	276	2206243,304,96
5	KRDI SEMUNUNG	Kotabumi-Tanjung Karang	85	169,79	4	365	14,500,32	7,500	7,000,32	276	2538763,378,04
6	KRDI SERUNI	Kertapati-Hindralaya	26	169,79	4	365	4,414,62	2,500	1,914,62	276	694362,574,11
JUMLAH											18,062,110,355,13

Tabel 5. KA Lebaran 2013

NO	NAMA KERETA API	RELASI	JARAK (KM)	TARIF DASAR (Rp/KM)	TRIP	FREKWENSI PER TAHUN	TARIF KEKONOMIAN	TARIF YANG DITETAPKAN PEMERINTAH	SELISIH TARIF	JUMLAH PENUMPANG	PSO 2013 IF=0,9 TAC=0,4328
1	Pasundan	Surabaya Gubeng-Karacundong	691	810,9	2	14	56036,16	38,000	18,036,16	689	310885,669,24
2	Kertajaya	Pasarsenen-Surabaya Gubeng	729	810,9	2	14	59117,74	43,500	15,617,74	896	352636,1315,58
3	Tawangaya	Pasarsenen-Samarung-Pasarsenen	437	810,9	2	14	35438,21	33,500	1,938,21	896	43763,8112,0
4	Matamuja	Malang-Pasarsenen	881	810,9	2	14	71444,08	51,000	20,444,08	896	461610,872,86
5	Matamuja	Malang-Tanahabang	710	810,9	2	14	57576,95	41,000	16,576,95	790	330103,937,77
6	Kutojaya Utara	Kutoarjo-Tanahabang	450	810,9	2	14	36492,43	28,000	8,492,43	896	191752,357,76
7	Komunitas	Surabaya Gubeng-Tanahabang	742	810,9	2	14	60171,97	43,500	16,671,97	896	376439,708,13
JUMLAH											2,067,101,858,55

Tabel 6. PSO KRL 2013

NO	NAMA KA	RELASI	JARAK (KM)	TARIF DASAR (Rp/KM)	TRIP	FREKWENSI PER TAHUN	TARIF KEEKONOMIAN	TARIF YANG DITETAPKAN PEMERINTAH	SELISIH TARIF	JUMLAH PENUMPANG	PSOPER RELASI
1	KRL	Jakarta-Bogor	56	78.30	47	181	4,306.25	2,000	2,306.25	720	14,125,862,269.31
2	KRL	Jakarta-Bogor	56	78.30	43	184	4,306.25	2,000	2,306.25	720	13,137,865,554.81
3	KRL	Manggarai-Bogor	46	78.30	4	181	3,523.29	2,000	1,523.29	720	794,062,672.52
4	KRL	Manggarai-Bogor	46	78.30	10	184	3,523.29	2,000	1,523.29	720	2,018,059,830.72
5	KRL	Jakarta-Depok	33	78.30	6	181	2,583.75	1,500	1,083.75	720	847,404,939.78
6	KRL	Jakarta-Depok	33	78.30	3	184	2,583.75	1,500	1,083.75	720	430,725,162.76
7	KRL	Bogor-Tanahabang	51	78.30	4	181	3,993.07	2,000	1,993.07	720	1,038,945,695.53
8	KRL	Bogor-Tanahabang	51	78.30	5	184	3,993.07	2,000	1,993.07	720	1,320,207,237.41
9	KRL	Depok-Tanahabang	29	78.30	1	184	2,270.57	1,500	770.57	720	102,084,744.65
10	KRL	Jakarta-Psarsenen-Bekasi	27	78.30	16	181	2,113.98	1,500	613.98	720	1,280,214,414.06
11	KRL	Jakarta-Psarsenen-Bekasi	27	78.30	20	184	2,113.98	1,500	613.98	720	1,626,791,796.87
12	KRL	Bekasi-Manggarai-Juanda-Jakarta	27	78.30	2	181	2,113.98	1,500	613.98	720	160,026,801.76
13	KRL	Bekasi-Manggarai-Juanda-Jakarta	27	78.30	1	184	2,113.98	1,500	613.98	720	81,339,589.84
14	KRL	Manggarai-Bekasi	18	78.30	1	181	1,409.32	1,500	(90.68)	720	(11,817,732.75)
15	KRL	Jakarta-Kp. Bandan-Tanahabang-Bekasi	34	78.30	1	184	2,662.04	1,500	1,162.04	720	153,947,631.65
16	KRL	Tanah Abang-Serpong	24	78.30	14	181	1,879.09	1,500	379.09	720	691,642,322.05
17	KRL	Tanah Abang-Serpong	24	78.30	14	184	1,879.09	1,500	379.09	720	703,106,006.94
18	KRL	Tanahabang-Manggarai	6	78.30	2	181	469.77	1,000	(530.23)	720	(138,198,488.50)
19	KRL	Tanahabang-Manggarai	6	78.30	2	184	469.77	1,000	(530.23)	720	(140,489,071.18)
20	KRL	Jakarta-Tangerang	26	78.30	10	181	2,035.68	1,000	1,035.68	720	1,349,699,415.87
21	KRL	Jakarta-Tangerang	26	78.30	10	184	2,035.68	1,000	1,035.68	720	1,372,070,124.42
22	KRL	Depok-Angke	34	78.30	1	181	2,662.04	1,500	1,162.04	720	151,437,615.92
23	KRL	Bekasi-Psarsenen-Kp. Bandan	26	78.30	2	181	2,035.68	1,500	535.68	720	139,619,883.17
24	KRL	Kp. Bandan-Tnh Abang-Bekasi	33	78.30	2	181	2,583.75	1,500	1,083.75	720	282,468,313.26
25	KRL	Jakarta-Tnh Abang-Bekasi	34	78.30	1	181	2,662.04	1,500	1,162.04	720	151,437,615.92
26	KRL	Bogor - Angke	56	78.30	1	181	4,384.54	2,000	2,384.54	720	310,753,720.34
27	KRL	Manggarai - Kp. Bandan	15	78.30	1	181	1,174.43	1,000	174.43	720	22,731,889.38
28	KRL	Bogor-Depok	22	78.30	2	181	1,722.50	1,500	222.50	720	57,992,208.84
29	KRL	Bogor-Depok	22	78.30	4	184	1,722.50	1,500	222.50	720	117,906,811.34
JUMLAH											421,778,989,976.69

Lampiran Simulasi 2

PSO KRL AC 2013

NO	NAMA KA	RELASI	JARAK (KM)	TRIP	FREKWENSI PER TAHUN	TARIF KEEKONOMIAN	TARIF YANG DITETAPKAN PEMERINTAH	SELISIH TARIF	JUMLAH PENUMPANG	PSO PER RELASI
1	KRL	Jakarta-Bogor	56	47	181	7,000.00	2,000	5,000.00	720	30,625,200,000.00
2	KRL	Jakarta-Bogor	56	43	184	7,000.00	2,000	5,000.00	720	28,483,200,000.00
3	KRL	Manggarai-Bogor	46	4	181	6,000.00	2,000	4,000.00	720	2,085,120,000.00
4	KRL	Manggarai-Bogor	46	10	184	6,000.00	2,000	4,000.00	720	5,299,200,000.00
5	KRL	Jakarta-Depok	33	6	181	6,000.00	1,500	4,500.00	720	3,518,640,000.00
6	KRL	Jakarta-Depok	33	3	184	6,000.00	1,500	4,500.00	720	1,788,480,000.00
7	KRL	Bogor-Tanahabang	51	4	181	7,000.00	2,000	5,000.00	720	2,606,400,000.00
8	KRL	Bogor-Tanahabang	51	5	184	7,000.00	2,000	5,000.00	720	3,312,000,000.00
9	KRL	Depok-Tanahabang	29	1	184	6,000.00	1,500	4,500.00	720	596,160,000.00
10	KRL	Jakarta-Psarsenen-Bekasi	27	16	181	6,000.00	1,500	4,500.00	720	9,383,040,000.00
11	KRL	Jakarta-Psarsenen-Bekasi	27	20	184	6,000.00	1,500	4,500.00	720	11,923,200,000.00
12	KRL	Bekasi-Manggarai-Juanda-Jakarta	27	2	181	6,000.00	1,500	4,500.00	720	1,172,880,000.00
13	KRL	Bekasi-Manggarai-Juanda-Jakarta	27	1	184	6,000.00	1,500	4,500.00	720	596,160,000.00
14	KRL	Manggarai-Bekasi	18	1	181	6,000.00	1,500	4,500.00	720	586,440,000.00
15	KRL	Jakarta-Kp. Bandan-Tanahabang-Bekasi	34	1	184	6,000.00	1,500	4,500.00	720	596,160,000.00
16	KRL	Tanah Abang-Serpong	24	14	181	6,000.00	1,500	4,500.00	720	8,210,160,000.00
17	KRL	Tanah Abang-Serpong	24	14	184	6,000.00	1,500	4,500.00	720	8,346,240,000.00
18	KRL	Tanahabang-Manggarai	6	2	181	6,000.00	1,000	5,000.00	720	1,303,200,000.00
19	KRL	Tanahabang-Manggarai	6	2	184	6,000.00	1,000	5,000.00	720	1,324,800,000.00
20	KRL	Jakarta-Tangerang	26	10	181	6,000.00	1,000	5,000.00	720	6,516,000,000.00
21	KRL	Jakarta-Tangerang	26	10	184	6,000.00	1,000	5,000.00	720	6,624,000,000.00
22	KRL	Depok-Angke	34	1	181	6,000.00	1,500	4,500.00	720	586,440,000.00
23	KRL	Bekasi-Psarsenen-Kp. Bandan	26	2	181	6,000.00	1,500	4,500.00	720	1,172,880,000.00
24	KRL	Kp. Bandan-Tnh Abang-Bekasi	33	2	181	6,000.00	1,500	4,500.00	720	1,172,880,000.00
25	KRL	Jakarta-Tnh Abang-Bekasi	34	1	181	6,000.00	1,500	4,500.00	720	586,440,000.00
26	KRL	Bogor - Angke	56	1	181	7,000.00	2,000	5,000.00	720	651,600,000.00
27	KRL	Manggarai - Kp. Bandan	15	1	181	6,000.00	1,000	5,000.00	720	651,600,000.00
28	KRL	Bogor-Depok	22	2	181	6,000.00	1,500	4,500.00	720	1,172,880,000.00
29	KRL	Bogor-Depok	22	4	184	6,000.00	1,500	4,500.00	720	2,384,640,000.00
JUMLAH										143,276,040,000.00