



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR : PM 69 TAHUN 2014

TENTANG

**PEDOMAN 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 146 ayat (2) dan Pasal 152 Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, perlu diatur mengenai Pedoman Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pedoman 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 No. 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);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Kereta Api (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 176, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5086);
4. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2014;
5. Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas Dan Fungsi Kementerian Negara Serta Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi Eselon I Kementerian Negara sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 14 Tahun 2014;

6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2013;

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA TENTANG PEDOMAN 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 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. Kereta adalah sarana perkeretaapian dan/atau didorong lokomotif atau mempunyai penggerak sendiri yang digunakan untuk mengangkut orang.
5. Kereta bagasi adalah kereta yang diperuntukkan bagi penempatan barang-barang milik penumpang dan/atau barang kiriman.
6. Tarif angkutan orang adalah harga jasa pada suatu lintas pelayanan tertentu atas pelayanan angkutan orang dengan kereta api.
7. Tarif dasar adalah besaran tarif yang dinyatakan dalam nilai rupiah per 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. 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.
11. Jarak tempuh adalah panjang perjalanan yang ditempuh oleh penumpang dari stasiun keberangkatan ke stasiun tujuan yang dinyatakan dalam satuan kilometer.
12. Faktor muat adalah perbandingan antara kilometer penumpang dengan kilometer kapasitas tersedia.
13. Kewajiban pelayanan publik (*Public Service Obligation*) adalah kewajiban Pemerintah untuk memberikan pelayanan angkutan kereta api kepada masyarakat dengan tarif yang terjangkau
14. RKA (Rencana Kerja dan Anggaran) adalah rencana kerja dan anggaran badan penyelenggara sarana perkeretaapian.
15. Kereta rel listrik adalah sarana perkeretaapian yang mempunyai penggerak sendiri menggunakan sumber tenaga listrik.
16. Menteri adalah Menteri yang membidangi urusan perkeretaapian.
17. 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 digolongkan atas tarif kereta api berjadwal dan tidak berjadwal.
- (2) Tarif angkutan orang berjadwal sesuai dengan pelayanannya terdiri atas:
 - a. tarif angkutan orang pelayanan kelas ekonomi; dan
 - b. tarif angkutan orang pelayanan kelas non ekonomi.
- (3) Tarif angkutan orang pelayanan kelas ekonomi yang dijual kepada masyarakat dapat ditetapkan oleh pemerintah.
- (4) Tarif angkutan orang pelayanan kelas ekonomi dapat diberikan PSO atau subsidi oleh pemerintah melalui penugasan kepada penyelenggara sarana perkeretaapian.

Pasal 3

- (1) Tarif angkutan orang sebagaimana dimaksud pada pasal 2, ditetapkan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian dan dilaporkan kepada Direktur Jenderal dan dilengkapi sekurang-kurangnya :
 - a. dasar perhitungan biaya operasi;
 - b. hasil evaluasi kinerja tingkat pelayanan.
- (2) Direktur Jenderal menyampaikan tarif angkutan orang sebagaimana dimaksud ayat (1) kepada Menteri untuk pemberian rekomendasi atas tarif yang ditetapkan.
- (3) Apabila dalam jangka waktu selambat – lambatya 21 (dua puluh satu) hari tidak ada rekomendasi dari Menteri, maka penyelenggara sarana perkeretaapian dapat memberlakukan tarif yang ditetapkan setelah dilakukan publikasi.

Pasal 4

- (1) Besaran tarif angkutan orang sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 ayat (3), harus dipublikasikan kepada masyarakat.
- (2) Publikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sekurang-kurangnya 3 (tiga) bulan sebelum tarif diberlakukan.

Bagian Kedua

Tata Cara Perhitungan Tarif

Pasal 5

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

Pasal 6

- (1) Struktur tarif angkutan orang pelayanan kelas ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf a terdiri atas tarif dasar dan tarif jarak.
- (2) Struktur tarif angkutan orang 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.
- (3) Rincian komponen biaya dan tata cara perhitungan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

- (4) Apabila penyelenggaraan kereta api angkutan orang dioperasikan dengan kelas pelayanan yang berbeda dan atau kereta api bagasi maka biaya operasi harus dialokasikan sebagai beban bersama.

Pasal 8

Tarif pelayanan tambahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2) ditetapkan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian berdasarkan tingkat pelayanan tambahan yang diberikan.

Pasal 9

Perhitungan tarif angkutan orang 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 berdasarkan realisasi tahun sebelumnya.
- 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 biaya serta dapat dipertanggungjawabkan.
- d. Perhitungan biaya pokok bersumber dari data yang tertuang dalam RKA periode pengoperasian kereta api dari Badan Usaha Penyelenggara Sarana.
- e. Apabila pada saat perhitungan biaya pokok kereta api angkutan orang pelayanan kelas ekonomi yang merupakan penugasan oleh pemerintah, RKA badan usaha penyelenggara sarana perkeretaapian sesuai periode penugasan belum disahkan maka dapat menggunakan data dalam RKA tahun berjalan ditambah eskalasi.
- f. 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.

Pasal 10

Besaran tarif angkutan orang pelayanan kelas ekonomi yang bukan merupakan penugasan oleh pemerintah, ditetapkan dengan tingkat keuntungan (*margin*) maksimal sebesar 50% (lima puluh persen).

Pasal 11

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

Pasal 12

- (1) Dalam penyelenggaraan angkutan orang 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 badan usaha penyelenggara sarana perkeretaapian dan wajib dilaporkan kepada Direktur Jenderal.
- (4) Tarif jarak minimum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dipublikasikan 3 (tiga) bulan sebelum diberlakukan.

Pasal 13

Badan Usaha Penyelenggara Sarana perkeretaapian dapat memberlakukan pemotongan tarif kereta api antar kota untuk :

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

BAB III

PENGAWASAN DAN SANKSI

Pasal 14

- (1) Direktur Jenderal melakukan pengawasan pelaksanaan pengenaan tarif angkutan orang dan tingkat pelayanan kelas ekonomi dan non ekonomi.
- (2) Tata cara pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) akan diatur dengan Peraturan Direktur Jenderal.

Pasal 15

Dalam melakukan pengawasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14, 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 16

- (1) Penyelenggara sarana perkeretaapian umum dapat dikenakan sanksi dalam hal :
 - a. Penetapan dan pelaksanaan tarif angkutan orang oleh penyelenggara sarana tidak sesuai dengan pedoman tarif sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri ini; atau
 - b. Memberlakukan tarif angkutan orang pelayanan kelas ekonomi penugasan oleh pemerintah melampaui tarif yang telah ditetapkan oleh Menteri;
 - 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 diatur pada ayat (2) huruf a dan ayat (3), juga memuat perintah kepada penyelenggara sarana perkeretaapian untuk :
 - a. Menyesuaikan kembali tarif angkutan orang 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 17

Penetapan dan pelaksanaan tarif angkutan orang yang sudah ditetapkan dan dilaksanakan sebelum Peraturan Menteri ini berlaku tetap diberlakukan, sampai dengan ditetapkannya tarif angkutan orang berdasarkan Peraturan Menteri ini.

BAB V
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 18

Direktur Jenderal mengawasi pelaksanaan Peraturan Menteri ini.

Pasal 19

Dengan diberlakukannya Peraturan Menteri Perhubungan ini maka Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 28 Tahun 2012 tentang Pedoman Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 20

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan. Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
Pada tanggal 3 Desember 2014

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

IGNASIUS JONAN

Diundangkan di Jakarta
Pada tanggal 3 Desember 2014

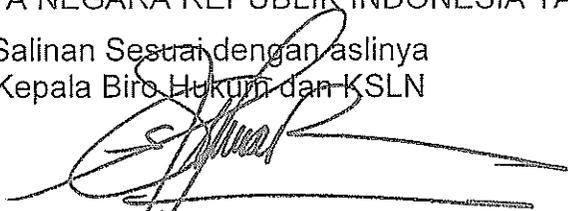
MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

YASONNA H. LAOLY

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2014 NOMOR 1848

Salinan Sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Hukum dan KSLN



DR. UMAR ARIS, SH, MM, MH
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19630220 198903 1 001

Lampiran

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia

Nomor : PM. 69 TAHUN 2014

Tentang

Pedoman Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api

KOMPONEN BIAYA DAN FORMULASI PERHITUNGAN

A. MODAL

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

B. BIAYA OPERASI

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

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

D. KEUNTUNGAN

E. TARIF

1. Tarif Dasar
2. Tarif Jarak

KOMPONEN BIAYA DAN 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*) Pv.
- nilai sisa = 1,5% dari harga perolehan sarana (lok, 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 (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 dibalai yasa dan depo (hari / 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]

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

Dimana :

- harga perolehan tahun berjalan = perolehan untuk mendapatkan aktiva baru atau menggantinya dengan kapasitas produksi yang sama
- nilai sisa = 1,5 % dari harga perolehan sarana (lok, 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 (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 dibalai yasa dan depo (hari / tahun).

2. BUNGA MODAL

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

Rumus [A.2]

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

Dimana :

- masa pinjaman = lamanya mengangsur pinjaman (tahun).
- besar pinjaman = jumlah pinjaman ke bank (Rp).
- i % = tingkat bunga bank per tahun.
- utilisasi sarana = lamanya sarana (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 dibalai yasa dan depo (hari / tahun).
- waktu tempuh = waktu yang dibutuhkan kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (jam/lintas).

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 dibalai yasa dan depo (hari / tahun).

B. BIAYA OPERASI

1. BIAYA LANGSUNG TETAP

a. Biaya pegawai awak sarana KA

Rumus [B.1.a]

$$\text{Biaya Pegawai Awak Sarana KA} = \frac{\sum (\text{awak sarana KA} \times \text{biaya pegawai/jam}) \times \text{waktu tempuh}}{1} = \text{Rp/lintas}$$

Dimana :

Awak sarana KA = adalah orang yang ditugaskan dalam KA oleh penyelenggara perkeretaapian selama perjalanan KA (masinis, asisten masinis, kondektur, teknisi).

Biaya pegawai/jam = biaya pegawai yang diterima oleh awak sarana ka (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);

2) stasiun (naik turun penumpang/bongkar muat barang/ langsiran termasuk biaya pegawai stasiun, K3, bangunan stasiun, biaya umum stasiun, PBB, penyusutan gedung stasiun);

3) 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 (penumpang);

4) kerugian yang diderita oleh pihak ketiga; dan

5) pemeriksaan dan penelitian kecelakaan.

Rumus [B.1.b]

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

Dimana :

Total biaya asuransi/tahun = jumlah biaya asuransi selama 1 tahun.

Produksi pnp/tahun/lintas = produksi pnp 1 tahun/lintas.

2. BIAYA LANGSUNG TIDAK TETAP

a. BBM

Rumus [B.2.a1] LOKOMOTIF/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.

GENSET

Rumus [B.2.a2]

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

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 pemberhentian.

b. LAA

Rumus [B.2.b]

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

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 (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]

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

Dimana:

petugas OTC = petugas kebersihan di atas kereta api selain awak sarana (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 dibutuhkan kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (jam/lintas).

e. Customer Service On Train (CSOT)

Rumus [B.2.e]

$$CSOT = \text{biaya CSOT} \times \text{waktu tempuh} = Rp/lintas$$

Dimana :

biaya CSOT = biaya upah petugas CSOT, di atas kereta api setiap jam (Rp/jam petugas).
 waktu tempuh = waktu yang dibutuhkan kereta api dari stasiun asal sampai stasiun tujuan (jam/ lintas).

f. Security Pengawalan Kereta

Rumus [B.2.f]

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

Dimana:

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

g. Cucian Sarana Harian

Rumus [B.2.g]

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

Dimana :

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

h. Fumigasi

Rumus [B.2.h]

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

Dimana :

- Frekuensi fumigasi = Jumlah pelaksanaan fumigasi
- Tarif fumigasi = biaya fumigasi per sarana (Rp)
- Jumlah sarana = banyaknya sarana yang di fumigasi
- 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 dibalai yasa dan dipo (61 hari / tahun).

i. Pest Control

Rumus [B.2.i]

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

Dimana :

- Frekuensi pest control = Jumlah pelaksanaan pest control
- Tarif pest control = biaya pest control per sarana (Rp)
- Jumlah sarana = banyaknya sarana yang di pest 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 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 dibalai yasa dan dipo (61 hari / tahun).

j. Pelumas

Pelumas lokomotif /KRD

Rumus [B.2.j.1]

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

Dimana :

- std pelumas = standar penggunaan pelumas sesuai MI ditambah pelumas yang hilang saat penggantian filter dan pengambilan sampel 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).

Pelumas Genset

Rumus [B.2.j.2]

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

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 KA

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

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

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

Dimana :

awak sarana KA = masinis, asisten masinis, kondektur, dan petugas lainnya.

TKO awak = a. untuk masinis, asisten masinis tunjangan kerja operasional yang diterima oleh awak sarana dalam satu jam (Rp/jam.orang).

b. untuk kondektur dan petugas lainnya, tunjangan kerja operasional yang diterima oleh awak sarana 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. Gaji pegawai non awak KA

Rumus [B.3.a)]

$$\text{Gaji pegawai non awak KA} = \frac{\text{Gaji Upah Non Awak KA}}{\text{kmKA total}} \times \text{Jarak Tempuh} = \text{Rp/lintas}$$

Dimana :

gaji upah non awak = gaji upah non awak (1 tahun).

Jarak Tempuh = jarak tempuh KA yang bersangkutan.

kmKA total = jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun.

non awak KA = pegawai kantor yang tidak terlibat langsung dalam pengoperasian KA.

gaji upah = gaji, tunjangan non operasional (beras, transportasi, istri dan anak, jabatan), iuran pensiun, pakaian dinas, kesehatan.

b. Tunjangan kerja operasional non awak

Rumus [B.3.b]

$$TKO \text{ non awak} = \frac{TKO \text{ Non Awak KA}}{kmKA \text{ total}} \times \text{Jarak Tempuh} = Rp/lintas$$

Dimana :

TKO non awak = TKO non awak (1 tahun).

Jarak Tempuh = Jarak tempuh KA yang bersangkutan.

kmKA total = Jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun.

c. Biaya Umum Kantor

Rumus [B.3.c]:

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

Dimana :

Biaya umum kantor = biaya penyusutan bangunan kantor, pemeliharaan kantor, administrasi kantor, biaya listrik, air, telepon (1 tahun).

Jarak Tempuh = jarak tempuh KA yang bersangkutan.

kmKA total = jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun.

d. Pajak perusahaan

Rumus [B.3.d):

$$Pajak \text{ Perusahaan} = \frac{\sum (\text{Pajak Perusahaan})}{\sum kmKA \text{ total}} \times \text{Jarak Tempuh} = Rp/lintas$$

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 total = jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun.

e. Perizinan dan sertifikasi

Rumus [B.3.e):

$$Perizinan \text{ dan sertifikasi} = \frac{\sum (\text{Perizinan dan sertifikasi})}{\sum kmKA \text{ total}} \times \text{Jarak Tempuh} = Rp/lintas$$

Dimana :

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

Jarak Tempuh = jarak tempuh KA yang bersangkutan.

kmKA total = jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun.

f. Pelayanan Penumpang di Stasiun

Rumus [B.3.f]):

$$\text{Pelayanan Penumpang di Stasiun} = \frac{\sum (\text{Pelayanan Penumpang di Stasiun})}{\sum \text{kmKA total}} \times \text{Jarak Tempuh} = \text{Rp/lintas}$$

Dimana :

- Pelayanan Penumpang di Stasiun = biaya pelayanan penumpang di Stasiun (1 tahun).
Jarak Tempuh = jarak tempuh KA yang bersangkutan.
kmKA total = jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun.

4. BIAYA TIDAK LANGSUNG TIDAK TETAP

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

Rumus [B.4.a]):

$$\text{Biaya Pemasaran} = \frac{\sum (\text{Biaya Pemasaran})}{\sum \text{kmKA total}} \times \text{Jarak Tempuh} = \text{Rp/lintas}$$

Dimana :

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

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

Rumus [B.4.c]):

$$\text{Pengembangan SDM} = \frac{\sum (\text{Pengembangan SDM})}{\sum \text{kmKA total}} \times \text{Jarak Tempuh} = \text{Rp/lintas}$$

Dimana :

- pengembangan SDM = biaya pengembangan SDM (1 tahun).
Jarak Tempuh = jarak tempuh KA yang bersangkutan.
kmKA total = jarak tempuh seluruh KA dalam satu tahun.

C. BIAYA PERAWATAN

1. Perawatan Sarana

Rumus [C.1]:

a. Kereta

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

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

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 dibalai 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]:

$$\text{Perawatan KRL} = \frac{(\sum ((\text{KRL}) \times (\text{PH} \times 304) + (\text{P1} \times 8) + (\text{P3} \times 2) + (\text{P6}) + (\text{P12}) + (\frac{1}{2}\text{PA}))) \times \text{waktu tempuh}}{\text{Utilisasi KRL} \times \text{hari kerja}} = \text{Rp/lintas}$$

Keterangan :

- PH = perawatan harian
- P1 = perawatan 1 bulanan
- P3 = perawatan 3 bulanan
- P6 = perawatan 6 bulanan.
- P12 = perawatan 12 bulanan
- 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 dibalai yasa dan depo (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]:

Perawatan Lok Hidrolik /KRD =	$\frac{(\sum((lok hidrolik/KRD) \times (PH \times 304) + (P250 \times 8) + (P750 \times 2) + (P1500 \times 1) + (P3000 \times 0,5) + (P6000 \times 0,25) + (P12000 \times 0,25))) \times waktu tempuh}{utilisasi lok hidrolik/KRD \times hari kerja}$	= Rp/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 Hidrolik/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 dibalai yasa dan depo (61 hari / tahun).

Perubahan atau penyesuaian siklus perawatan sarana dapat dilakukan dengan justifikasi *Manual Instruction* (MI) dari pabrikan yang lebih baik.

d. Lokomotif Elektrik

Perawatan Lok Elektrik=	$\frac{(\sum ((lok elektrik) \times (PH \times 304) + (P1 \times 8) + (P3 \times 2) + (P6 \times 1) + (P12 \times 0,5) + (SPA \times 0,5) + (PA \times 0,25)))) \times waktu tempuh}{utilisasi lokomotif elektrik \times hari kerja}$	= Rp/lintas
--------------------------------	---	--------------------

Keterangan :

- PH = perawatan harian
- P1 = perawatan 1bulanan
- P3 = perawatan 3bulanan
- P6 = perawatan 6bulanan.
- P12 = perawatan 12bulanan
- 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 operasi = 365 dikurangi jumlah hari perawatan dibalai 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

$$\text{Perawatan Genset} = \frac{(PH \times 365) + (P300 \times 29) + (P600 \times 14) + (P1200 \times 7) + (P1800 \times 4) + (P2400 \times 3) + (P3600 \times 2) + (P5000 \times 1) + (P10000 \times 1) + (P20000 \times 0,5)}{\text{utilisasi Genset} \times \text{hari kerja}} = \text{Rp/lintas}$$

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 *Manual Instruction* (MI) dari pabrikan yang lebih baik.

D. KEUNTUNGAN

Untuk kelangsungan dan pengembangan usaha sarana KA, 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

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

1.b. TARIF DASAR KERETA API YANG MENGGUNAKAN SARANA KRL

Tarif Dasar Rata-rata =	Σ Tarif Dasar KA Lintas Pelayanan	= Rp/pnp Km
	n Lintas Pelayanan	

Dimana :

- keuntungan = keuntungan yang diharapkan perusahaan untuk kelangsungan dan pengembangan usaha
LF = faktor muat berdasarkan realisasi persentase tahun sebelumnya
Kapasitas = kapasitas angkutan KA yang bersangkutan.
n = jumlah lintas pelayanan KA

2. TARIF JARAK

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

Rumus [E.2]:

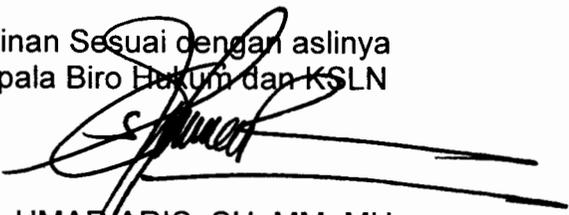
$Tarif\ Jarak = Tarif\ Dasar \times Jarak\ tempuh = Rp/lintas$
--

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

IGNASIUS JONAN

Salinan Sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Hukum dan KSLN


DR. UMAR ARIS, SH, MM, MH
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19630220 198903 1 001