

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Mobilitas masyarakat Yogyakarta dan Solo terus meningkat dan akan terus meningkat sesuai dengan perkembangan ekonomi dan budaya, peningkatan mobilitas di Yogyakarta dipengaruhi oleh beberapa kepentingan seperti bekerja, sekolah, maupun untuk sekedar berekreasi. Yogyakarta merupakan salah satu provinsi di Indonesia yang memiliki keunikan tersendiri bagi masyarakat luar baik dari sisi pariwisata, budaya, industri maupun pendidikan. Dapat dilihat pada gambar 1.1 semakin bertambah nya tahun semakin mengalami kenaikan mobilitas, hanya saja pada tahun 2020 terjadi kejadian luar biasa yaitu pandemi *Corona* yang mengakibatkan penurunan dan pembatasan mobilitas, namun pada tahun 2022 terjadi kenaikan hingga 4.463.802 penumpang.



Gambar 1. 1 Jumlah penumpang

Pergerakan masyarakat Yogyakarta maupun Solo didominasi oleh tuntutan pekerjaan, jarak dari Yogyakarta menuju Solo kurang lebih sekitar 70 km dengan waktu tempuh jika menggunakan kendaraan pribadi akan memakan waktu sekitar 1 – 2 jam sesuai dengan kondisi jalan. Dalam menggunakan kendaraan pribadi pengguna tentu akan menghadapi resiko kecelakaan, kemacetan, waktu, serta biaya yang tidak sedikit tentunya akan berdampak pada ongkos perjalanan yang meningkat.

Pada awalnya masyarakat cenderung menggunakan kendaraan pribadi namun seiring berjalannya waktu lalu lintas kian sesak kemudian diperparah dengan tingginya factor kecelakaan akibat kelelahan, maka masyarakat mulai beralih ke kendaraan umum dari bus relasi Jogja – Solo yang sampai sekarang masih tetap eksis dan Kereta Prambanan Ekspres dengan tarif yang terjangkau. Namun untuk moda transportasi bus kurang diminati oleh masyarakat karena berbagai hal seperti pelayanan yang masih kurang, tarif dan masalah ketepatan waktu yang kurang begitu bisa diandalkan. Masyarakat mulai menyadari bahwa tarif, kenyamanan dan keamanan yang ditawarkan oleh kereta prambanan ekspres lebih banyak memberikan keuntungan untuk para pengguna transportasi umum Jogja- Solo.

Kereta api merupakan suatu moda transportasi yang memiliki keunggulan dan jenis karakteristik tersendiri seperti memiliki kemampuan untuk mengangkut manusia maupun barang dalam skala yang besar, memiliki factor keamanan dan keselamatan yang tinggi, memiliki desain khusus sehingga dapat efisisan dalam penggunaan ruang, hemat energi, dan rendah emisi jika dibandingkan dengan moda transportasi darat jarak jauh lainnya. Rute Prameks awalnya hanya melayani Jogja

– Solo kemudian merambah hingga Kutoarjo-Jogja-Solo, tahun ke tahun moda kereta api sangat diandalkan oleh masyarakat, terdapat banyak peningkatan jumlah pengguna hingga 3.940.671 pengguna pada tahun 2018, karena mendapat banyak respon positif dari masyarakat dan dapat menarik minat masyarakat untuk meninggalkan kendaraan pribadi maka kereta Prambanan Ekspres yang dikelola PT KAI DAOP 6 digantikan dengan KRL Jogja Solo yang saat ini dikelola oleh PT KCI dengan kapasitas yang lebih banyak dan mulai beroperasi pada 10 Februari 2021 dengan tarif Rp 8000, KRL tersebut melayani rute Yogyakarta – Lempuyangan – Maguwo – Brambanan – Srowot – Klaten – Ceper – Delanggu – Gawok – Purwosari – Solo balapan – Solo Jebres – Palur. Rute tersebut bila diakumulasikan memiliki panjang jaringan 70 km dengan jarak tempuh 68 menit dan ketersediaan kereta 26 kali per hari, stasiun pemberhentian yang ditawarkan juga bertambah banyak dibandingkan dengan Prambanan Ekspres serta penjaminan keamanan dan kenyamanan yang telah ditingkatkan bagi pengguna kereta commuter.

Kereta listrik Jogja – Solo terbagi menjadi 2 Grup yaitu KA Ganjil dan KA Genap, KA Ganjil merupakan merupakan kereta api yang keberangkatannya dimulai dari Solo Balapan dan Palur dengan nomor KA 645, 7101B, 649A, 7103A, 655, 657, 661, 7117A, 7119, 667B dan 669A. Keberangkatan pertama dari Stasiun Palur dimulai pada pukul 06.15 WIB dan keberangkatan terakhir pada pukul 15.25 WIB sedangkan keberangkatan pertama dari Solo Balapan dimulai dari 05.05 dan keberangkatan terakhir pada pukul 19.10 WIB. Khusus nomor kereta 651 dan 669A dioperasikan hanya saat hari sabtu, minggu dan hari libur nasional kemudian

nomor kereta 7101B, 7103B dan 7117A keberangkatan dimulai di stasiun Palur sedangkan sisanya berangkat di stasiun Balapan. KA Genap adalah kereta listrik dengan keberangkatan pertama dari Yogyakarta dimulai pada pukul 05.19 WIB dan keberangkatan terakhir pada pukul 20.51 WIB, KA Genap terdiri dari 646A, 7102, 7104A, 652, 654, 7106, 660C, 7108B, 664A, 7110, 7118A, 670B. khusus untuk nomor 654 dan 670 B hanya beroperasi pada saat hari libur nasional serta akhir pekan, untuk nomor KA 7104A, 660C, dan 670B memiliki tujuan akhir di Stasiun Palur sedangkan untuk nomor lainnya pemberhentian akhir berada pada Stasiun Solo Balapan.

Untuk menggunakan moda transportasi Kereta Listrik dapat langsung mendatangi stasiun pemberhentian kemudian melakukan transaksi pembelian tiket, saat ini menerapkan model e-ticketing untuk menggantikan tiket konvensional yang terbuat dari kertas untuk mengurangi limbah kertas, e-ticket ini dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu sistem kartu multi trip (KMT) dan layanan pembelian tiket harian berjaminan (THB) untuk mendapatkan tiket tersebut PT KCI memberi fasilitas *Vending Machine* (C-VIM) yaitu sebuah mesin yang memiliki fitur pengisian kartu multi trip, pembelian tiket harian berjaminan (THB) dan pembelian THB PP (Pulang pergi), selain itu juga menerima pembayaran digital seperti Link Aja maupun Go-pay, tarif yang diberlakukan untuk sekali perjalanan adalah sebesar Rp 8000, dengan hadirnya kereta listrik Jogja – Solo diharapkan untuk dapat memenuhi kebutuhan perjalanan masyarakat baik untuk bekerja maupun wisata, kehadiran kereta listrik ini tentunya akan mengurangi angka kemacetan dan mengurangi masyarakat untuk bergantung dengan kendaraan pribadi

Kereta Listrik relasi Yogyakarta – Solo saat ini menggunakan tarif yang disubsidi dari pemerintah menggunakan metode *Public Service Obligation* (PSO), PT KAI menjalankan tugas yang dimulai sejak 1 Januari hingga 31 Desember tahun 2022 berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 250 Tahun 2021 tentang Penugasan kepada PT KAI untuk Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Angkutan Orang dengan Kereta Api Kelas Ekonomi Tahun Anggaran 2022. Beberapa perjalanan kereta api yang mendapatkan subsidi PSO antara lain Kereta Jarak Jauh, Kereta Angkutan Lebaran, Kereta Jarak Dekat, Kereta Jarak Sedang, Kereta Diesel, Kereta Listrik JABODETABEK, dan Kereta Listrik Yogyakarta. *Public Service Obligation* (PSO) merupakan suatu tanggung jawab negara akibat terjadinya perbedaan harga penjualan BUMN maupun swasta terhadap suatu jasa atau produk yang ditetapkan oleh pemerintah demi menjamin kualitas pelayanan/produk kepada masyarakat.

Penentuan tarif kereta api dapat dihitung berdasarkan Biaya Operasional Kereta Api (BOKA), didalam perhitungan biaya operasional tentunya terdapat beberapa komponen seperti komponen gaji pegawai, biaya suku cadang, biaya perawatan fasilitas kereta, penggunaan bahan bakar atau listrik dan lain lain.

Untuk menentukan tarif dan besaran subsidi yang dikeluarkan oleh pemerintah kereta listrik relasi Yogyakarta-solo maka penting untuk dilakukan penelitian perhitungan biaya operasional kereta api dengan menggunakan metode dari Kementrian Perhubungan.

Dalam menentukan besaran suatu tarif layanan pada dasarnya pemerintah harus mempertimbangkan berbagai kebijakan seperti biaya operasional serta

kemampuan para pengguna untuk membayar jasa/layanan tersebut, dengan tarif Rp 8.000 dalam sekali jalan ke semua rute stasiun tentunya berdampak terhadap besaran subsidi. Untuk itu kedepannya perlu dilakukan perhitungan tarif berdasarkan biaya operasional dan kelayakan tarif apabila diberlakukan kenaikan tarif, hal tersebut demi mendukung penyelenggaraan transportasi umum dengan tetap menjaga mutu standar keselamatan dan standar pelayanan minimal

1.2. Rumusan Masalah

Biaya operasional merupakan suatu komponen untuk menentukan suatu tarif, kondisi saat ini yang telah diuraikan di latar belakang bahwa kereta listrik relasi Yogyakarta Palur masih menggunakan sistem subsidi. Penting untuk mengetahui nilai tarif sebenarnya sesuai dengan perhitungan biaya operasional kereta jika kereta tersebut tidak lagi mendapatkan subsidi dan mengetahui kelayakan investasi operasional kereta listrik, selanjutnya memperhitungkan besaran tarif sesuai dengan jarak tempuh.

1.3. Tujuan Penelitian

Penelitian ini memiliki tujuan sebagai berikut :

1. Mengetahui biaya operasional kereta listrik relasi Yogyakarta – Palur
2. Mengetahui tarif kereta listrik relasi Yogyakarta- Palur mengacu pada biaya operasional
3. Mengetahui kelayakan tarif pengoperasian kereta listrik relasi Yogyakarta – Palur secara finansial berdasarkan biaya operasional kereta listrik baik menggunakan subsidi maupun tidak

1.4. Batasan Masalah

Batasan masalah pada penelitian ini memiliki maksud untuk membatasi lingkup penelitian agar lebih spesifik dan tidak menjadi luas. Adapun batasan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Dalam penelitian ini obyek yang diteliti adalah Kereta Listrik Yogyakarta – Palur
2. Metode dalam memperhitungkan dan menganalisis biaya operasional kereta listrik menggunakan metode dari Dirjen Perhubungan Darat melalui Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 17 Tahun 2018 Tentang Pedoman Tata Cara Perhitungan Dan Penetapan Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api
3. Dalam penelitian ini perhitungan tentang kelayakan finansial kereta listrik menggunakan metode *Benefit Cost Ratio* (BCR), *Net Present Value* (NPV), *Internal Rate Ratio* (IRR), dan *Payback Period* (PBP)
4. Dalam penelitian ini perhitungan tentang tarif hanya dikenakan untuk angkutan penumpang

1.5. Manfaat Penelitian

Penelitian ini memiliki manfaat sebagai berikut :

1. Memberikan gambaran nilai biaya operasional kereta listrik Yogyakarta-Palur dalam setiap satu kali perjalanan
2. Mengetahui gambaran biaya atau tarif kereta listrik Yogyakarta-Palur dalam setiap satu kali perjalanan tanpa menggunakan subsidi

3. Memberikan gambaran terkait besaran tarif yang harus dibayarkan kepada masyarakat apabila ditetapkan tarif berdasarkan jarak.

1.6. Keaslian Penelitian

Penelitian dengan Judul “ Biaya dan Kelayakan Operasional Kereta Listrik Yogyakarta - Palur” belum pernah dilakukan sebelumnya namun terdapat beberapa penelitian yang sejenis antara lain :

1. Anggoro, G.P. 2017. Analisis Biaya Pokok Kereta Api Diesel Sebagai Dasar Penetapan Tarif (Studi Kasus : Kereta Perkotaan Magelang– Yogyakarta– Bantul) Tugas akhir Departemen Teknik Sipil Dan Lingkungan Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada Yogyakarta
2. Fricilia, M. 2013. Evaluasi Penerapan Tarif Angkutan Umum Kereta Api (Studi Kasus Kereta Api Madiun Jaya Ekspres) e-Jurnal Matriks Teknik Sipil
3. Intani, K.I. 2017. Analisis Biaya Operasional Kereta Api Listrik (Studi Kasus : Kereta Api Perkotaan Magelang – Yogyakarta -Bantul) Tugas akhir Departemen Teknik Sipil Dan Lingkungan Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada Yogyakarta
4. Atlantea, D. E. (2019). Analisa Tarif Kereta Api Berdasarkan Biaya Operasional (Studi Kasus : Kereta Api Kalijaga Solo – Semarang) D. UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA.
5. Jamaludin, & Astuti, S. W. (2018). Kajian Biaya Operasi Kereta Api. Jurnal Perkeretaapian Indonesia, II(ISSN 2550-1127), 56–65.