

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian AKAP

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/1993 Tentang Pedoman teknis penyelenggaraan, AKAP adalah angkutan antar kota antar propinsi yang trayeknya melalui lebih dari satu wilayah Propinsi Daerah Tingkat I.

Trayek antar kota antar propinsi mempunyai ciri-ciri pelayanan sebagai berikut:

1. mempunyai jadwal tetap, yaitu pengaturan jam perjalanan setiap mobil bis umum, meliputi jam keberangkatan, persinggahan dan kedatangan pada terminal-terminal yang wajib disinggahi,
2. pelayanan angkutan yang dilakukan bersifat pelayanan cepat, yaitu pelayanan angkutan dengan pembatasan jumlah terminal yang wajib disinggahi selama perjalanannya,
3. dilayani hanya oleh mobil bis umum, baik mobil bis jenis ekonomi maupun bis non ekonomi yang dilengkapi dengan fasilitas tambahan antara lain alat pendingin ruangan dan pengatur posisi tempat duduk serta kamar kecil,
4. terminal yang merupakan terminal asal pemberangkatan, persinggahan dan tujuan adalah terminal tipe A, yaitu terminal yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi, atau angkutan lintas batas Negara, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.

Angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari :

1. angkutan antar kota yang merupakan angkutan dari kota ke kota lain dengan menggunakan mobil bis umum yang terikat dalam trayek tetap dan teratur,
2. angkutan kota yang merupakan angkutan dari satu tempat ketempat lain dalam wilayah kota dengan menggunakan mobil bis umum yang terikat dalam trayek tetap dan teratur,
3. angkutan pedesaan yang merupakan angkutan dari satu tempat ketempat lain dalam satu wilayah kabupaten dengan menggunakan mobil bis umum yang terikat dalam trayek tetap dan teratur,
4. angkutan lintas batas Negara yang merupakan angkutan dari satu kota ke kota lain yang melewati lintas batas Negara dengan menggunakan mobil bis umum yang mempunyai trayek tetap dan teratur.

Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bis yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal.

2.2. Definisi Biaya Operasional Kendaraan

Definisi Biaya operasional kendaraan yaitu sebagai biaya yang secara ekonomi terjadi dengan dioperasikannya satu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu. Pengertian biaya ekonomi yang terjadi bukan hanya biaya yang dirasakan sesaat saja oleh pemilik kendaraan seperti bahan bakar, tetapi juga termasuk biaya-biaya yang terkait lainnya yang tidak dirasakan secara langsung pada saat dilakukannya pengoperasian kendaraan. (Morlok.1995).

Waldiyono (2008), menuturkan bahwa pada dasarnya biaya operasi kendaraan terdiri dari biaya tetap (*fixed cost*) dan biaya tidak tetap (*variable cost*). *Fixed cost* akan tetap ada selama kendaraan itu ada, sedangkan *variable cost* akan ada jika kendaraan itu beroperasi.

2.3. Sistem Penerapan Tarif

Sistem penerapan tarif adalah cara pengenaan tarif pada penumpang. Cara yang dipakai akan memegang peranan penting dalam pengolahan angkutan umum agar nilai tarif yang sudah ditetapkan dapat memberikan keadilan bagi semua pengguna dan dapat menggerakkan lalu lintas dengan lancar. Secara umum, Salim (1994), menjelaskan tarif angkutan adalah suatu daftar yang memuat harga-harga untuk pemakai jasa angkutan yang disusun secara teratur dan dihitung menurut kemampuan angkutan. Tarif operasional ialah tarif angkutan dimana terdapat perbedaan tarif menurut jarak kecepatan, atau sifat khusus dari muatan yang diangkut, sedangkan dalam melakukan penetapan besar nilai tarif didasari oleh dua nilai pokok yaitu:

1. biaya penyedia angkutan umum,
2. keuntungan atau laba yang diinginkan.

Secara umum sistem penerapan tarif digolongkan menjadi:

- a. sistem *flat* atau rata, yaitu sistem yang menetapkan tarif untuk penumpang seluruh penumpang dan semua jarak.
- b. sistem *mileage basis* atau berdasarkan jarak, yaitu sistem menetapkan tarif yang berbeda-beda untuk masing-masing penumpang sesuai dengan

jauhnya jarak perjalanan.

c. sistem *group rates*, merupakan gabungan dari *flat* dan *mileage basis*, yaitu sistem tarif angkutan yang berdasarkan pada asal dan tujuan penumpang.

d. sistem *tapering rates* yaitu sistem dengan *mileage basis* atau berdasarkan jarak tetapi penambahan tarif tidak proporsional dengan perubahan jarak.

Semakin jauh jarak perjalanan, maka penambahan tarif akan kecil. Sistem ini sangat tepat digunakan untuk perjalanan jarak jauh dengan banyak transit dengan kata lain diberikan harga khusus untuk perjalanan langsung dan menerus.

3. sistem tarif berdasarkan status penumpang dalam hal ini tarif dibedakan sesuai dengan status penumpang, sehingga ada kelompok penumpang dengan tarif berbeda. Pembagian kelompok ini dapat berdasarkan usia, status dan lain-lain, misalnya pelajar dan non pelajar.

4. sistem pembedaan tarif sesuai dengan waktu, yaitu pembedaan berdasarkan jumlah penumpang pada waktu bersangkutan. Keberhasilan pembedaan tarif sistem ini sangat bergantung dari elastisitas perjalanan yaitu perubahan jumlah penumpang jika ada perubahan tarif atau ada perubahan biaya total. Elastisitas dan keberhasilan penetapan tarif dengan pembedaan ini sangat ditentukan oleh jumlah penumpang dan harga tiket awal.