

**ANALISIS PENERAPAN PENENTUAN HARGA POKOK PRODUKSI
MENURUT METODE TRADISIONAL DENGAN METODE ACTIVITY
BASED COSTING (STUDI KASUS PADA TRAYEK BANDUNG-MERAK)
PADA PT. LINTAS BUANA KASEI**

SKRIPSI
Program Studi Akuntansi

Nama : Edi Supardi

NIM : 0320311-243



UNIVERSITAS
MERCU BUANA

FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS MERCU BUANA
JAKARTA
2007

**ANALISIS PENERAPAN PENENTUAN HARGA POKOK PRODUKSI
MENURUT METODE TRADISIONAL DENGAN METODE ACTIVITY
BASED COSTING (STUDI KASUS PADA TRAYEK BANDUNG-MERAK)
PADA PT. LINTAS BUANA KASEI**

SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelar SARJANA EKONOMI
Program Studi Akuntansi**

Nama : Edi Supardi

NIM : 0320311-243



**UNIVERSITAS
MERCU BUANA**

**FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS MERCU BUANA
JAKARTA**

2007

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : Edi Supardi
NIM : 0320311-243
Program Studi : Akuntansi
Judul Skripsi : Analisis Penerapan Penentuan Harga Pokok Produksi Menurut Metode Tradisional dengan Metode Activity Based Costing (Studi kasus pada trayek Bandung – Merak di PT. Lintas Buana Kasei).
Tanggal Ujian :

Disahkan oleh :

Pembimbing

Syahrian Djaddang SE, SE,Ak, M.Si

Tanggal :

Dekan

Ketua Jurusan

Drs. Hadri Mulya, M.Si

Tanggal :

H. Sabaruddin Muslim, SE, M.Si

Tanggal :

KATA PENGANTAR

Penulis mengucapkan puji syukur kehadirat Allah Subhana Wa ta'ala Atas izin dan kuasaNya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

Penyusunan skripsi ini dimaksudkan untuk memenuhi salah satu syarat untuk mendapatkan gelar Sarjana Ekonomi, Jurusan Akuntansi, Universitas Mercu Buana.

Dalam penyusunan skripsi ini penulis menyadari banyak pihak yang membantu, maka pada kesempatan ini perkenankan penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar - besarnya atas segala bimbingan, bantuan dan pengarahannya. Ucapan terima kasih ini penulis tujukan kepada :

1. Istri ku tercinta yang selalu setia dan sabar mendampingi dan anak-anak tersayang Hafidz, Fauzan dan Rizky yang selalu memberikan motivasi, kekuatan, dorongan dan dukungan baik moril dan financial yang luar biasa besar, sehingga penulis pada akhirnya mampu untuk menyelesaikan skripsi ini dan mendapatkan gelar Sarjana.
2. Dosen Pembimbing Bapak Syahrial Djadang,SE,Ak, M.Si, yang selalu memberikan pengarahan dalam penyelesaian skripsi ini.
3. Bapak Bambang Taliroso selaku General Manager dan seluruh karyawan PT. Lintas Buana Kasei yang memberikan kesempatan penulis untuk bekerja sehingga penulis mempunyai pengalaman yang akhirnya dapat dipergunakan penulis sebagai data penulisan skripsi ini.

4. Bapak Dr.Ir.H. Suharyadi, Ms, Selaku Rektor Universitas Mercu Buana.
5. Bapak Sabarudin Muslim, SE.Msi, Selaku Ketua Jurusan Akutansi, Fakultas Ekonomi, Universitas Mercu Buana.
6. Seluruh Staff Pengajar Fakultas Ekonomi, Universitas Mercu Buana yang telah memberikan bimbingan dan pengarahan serta ilmu yang sangat bermanfaat untuk penulis.
7. Sahabat Penulis : Tommy Hilmawan, Tauhid Hidayat, Asep Budiarsa yang selalu mendukung dalam financial, materi, dan doa sehingga penulis akhirnya dapat menyelesaikan skripsi ini.
8. Kakak-Kakak Penulis : Khususnya Ci Riza, A Ujang, K Edi dan Ci Iis, atas doa dan dukungannya.

Penulis menyadari bahwa penulisan skripsi masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu penulis menerima saran-saran dan kritik yang membangun.

Akhir kata penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah pengetahuan bagi kita semua, sekali lagi penulis ingin mengucapkan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini.

Jakarta, 20 September 2007

Penulis

2.1.2.5	Biaya Dalam Hubungannya dengan Keputusan dan Evaluasi	16
2.1.3.	Sistem Biaya	16
2.2.	Biaya Overhead Pabrik	18
2.2.1.	Pengertian Biaya Overhead Pabrik	18
2.2.2.	Karakteristik Biaya Overhead Pabrik	18
2.2.3.	Penggolongan Biaya Overhead Pabrik	20
2.3.	Penentuan Tarif Biaya Overhead Pabrik	22
2.3.1.	Menurut Sistem Tradisional	24
2.3.1.1.	Biaya Overhead Pabrik Per Departemen	25
2.3.1.2.	Penentuan Tarif Overhead Per Departemen	26
2.3.2.	Menurut Sistem Non Tradisional (ABC System)	28
2.3.2.1.	Pengertian Activity Based Costing System	29
2.3.2.2.	Tujuan Activity Based Costing System	31
2.3.2.3.	Penyebab Timbulnya Biaya	32
2.3.2.4.	Proses Pembebanan Biaya Dua Tahap	33
2.3.3.	Perbandingan Sistem Tradisional dengan Sistem ABC	35

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1.	Gambaran Umum Perusahaan	44
3.1.1.	Sejarah Perusahaan	44
3.1.2.	Ruang Lingkup Usaha Perusahaan	45

3.1.3.	Lokasi dan Waktu Penelitian	47
3.1.4.	Struktur Organisasi dan Uraian Tugas	47
3.2.	Metode Penelitian	51
3.3.	Metode Pengumpulan Data	52
3.4.	Definisi Operasional Variabel	53
3.5.	Metode Analisis Data	53
BAB IV	ANALISIS HASIL DAN PEMBAHASAN	
4.1.	Prosedur Pemberian Jasa Angkutan Peti Kemas	55
4.2.	Penggolongan Biaya PT. Linas Buana Kasei	56
4.3.	Penentuan Harga Pokok Trayek Merak-Bandung Secara Tradisional	60
4.4.	Analisis Penerapan Metode Activity Based Costing Dalam Penentuan Harga Pokok Trayek Merak-Bandung	67
4.5.	Analisis Perbandingan Perhitungan Harga Pokok antara Metode Tradisional dengan Metode ABC	74
BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN	
5.1.	Kesimpulan	76
5.2.	Saran	77
	DAFTAR PUSTAKA	
	LAMPIRAN	

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Halaman
1. Perhitungan Trayek Merak – Bandung Berdasarkan “Metode Tradisional”	79
2. Perhitungan Trayek Merak – Bandung Berdasarkan “Metode ABC”	80
3. Tagihan Perusahaan di Bulan Maret 2006	81

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Menanggapi naiknya biaya produksi dan mengecilnya nilai laba serta menajamnya persaingan dalam iklim bisnis dunia telah mengakibatkan perusahaan-perusahaan mencari cara untuk merampingkan kegiatan usaha mereka dan mengumpulkan lebih banyak data akurat dalam pengambilan keputusan. Hasil dari pencarian ini, perusahaan berusaha mengembangkan dua instrumen manajemen, yaitu: system persediaan *just in time* dan sistem penentuan harga pokok yang didasarkan atas aktivitas (*activity based costing (ABC)*).

Sistem penentuan harga pokok dengan pendekatan *activity based costing* membantu manajer untuk memusatkan perhatiannya secara langsung pada biaya untuk memproduksi barang atau jasa tertentu. Sistem ABC menyediakan informasi perihal aktivitas dan sumber-sumber daya yang dibutuhkan untuk melaksanakan kegiatan tersebut. Aktivitas merupakan setiap kejadian atau transaksi yang merupakan pemicu biaya, yaitu yang bertindak sebagai faktor penyebab dari pengeluaran biaya dalam organisasi.

Hal ini dimaksudkan bahwa biaya pembelian dibebankan kepada unsur-unsur yang dibeli, biaya perancangan produk dibebankan kepada produk produk baru yang dirancang. Penentuan biaya pokok tradisional juga memerlukan dua tahap, tahap pertama biaya-biaya tidak ditelusuri ke aktivitas-aktivitasnya, melainkan ke unit-unit organisasi (seperti pabrik atau departemen), tahap kedua

aktivitas-aktivitas tadi lantas ditelusuri ke produk-produk berdasarkan penggunaan aktivitas oleh produk-produk tersebut. Sistem ABC mengasumsikan bahwa aktivitas-aktivitaslah, bukan produk yang mengkonsumsi sumber daya. Perbedaan perhitungan yang mendasar antara kedua metode tersebut berkenaan dengan sifat dan jumlah pemicu biaya yang digunakan.

Sistem ABC memakai pemicu biaya dasar unit maupun non unit dan umumnya jumlah pemicunya lebih besar ketimbang jumlah pemicu biaya dasar unit yang lazim dipakai dalam sistem konvensional. Walaupun demikian berdasarkan perspektif manajerial, sistem ABC ini menawarkan lebih banyak daripada sekadar informasi biaya pokok yang akurat. Sistem ini juga memberikan informasi mengenai aktivitas dan biayanya. Mengetahui aktivitas apa yang dilakukan dan biaya-biayanya memungkinkan manajer memusatkan perhatiannya pada aktivitas yang dapat membuka peluang terhadap penghematan biaya.

Dalam sebuah perusahaan, pihak manajemen dituntut untuk mencari keuntungan yang sebesar-besarnya. Dalam tujuan tersebut, maka penetapan harga jual menjadi hal yang penting karena akan berpengaruh pada laba yang akan diperoleh. Dalam penetapan harga jual tersebut, perhitungan harga pokok merupakan hal yang sangat menentukan, walaupun pihak perusahaan adalah perusahaan jasa, namun pihak perusahaan juga melakukan perhitungan atas harga pokok yang telah dikeluarkannya.

Berdasarkan latar belakang masalah diatas maka penulis tertarik untuk menganalisis dengan tema “**Analisis Penentuan Harga Pokok Menurut Metode**

Tradisional dengan Metode Activity Based Costing (Studi Kasus Pada Trayek “Bandung-Merak”).

1.2 Perumusan Masalah

Skripsi ini membahas mengenai evaluasi atas metode penetapan harga pokok berdasarkan *metode ABC* yang ditetapkan perusahaan jasa. Selama ini perusahaan telah melakukan perhitungan berdasarkan metode tradisional, dimana komponen biaya dalam harga pokok masih bersifat umum. Untuk meningkatkan efisiensi, penulis akan merumuskan permasalahan sebagai berikut :

- 1) Bagaimanakah Perhitungan Harga pokok trayek yang ditetapkan perusahaan saat ini dihitung berdasarkan metode tradisional.
- 2) Bagaimanakah penerapan Activity Based Costing dalam perhitungan harga pokok.
- 3) Bagaimanakah perbandingan antara hasil perhitungan menurut metode tradisional dengan metode ABC.

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui penerapan ABC dalam perhitungan harga pokok.
2. Untuk menganalisis penerapan ABC dalam perhitungan Harga Pokok.
3. Untuk Menganalisis Perbedaan significant hasil perhitungan tradisional dengan perhitungan menurut metode ABC.

1.4 Manfaat Penelitian

Penulis berharap skripsi ini dapat memberikan manfaat kepada :

1. Perusahaan

Memberikan sumbangan pemikiran dan bahan pertimbangan dalam mengadakan perbaikan terhadap perhitungan harga produksi yang dapat mempengaruhi jumlah biaya yang akan dikeluarkan perusahaan sehingga manajemen dapat mengambil keputusan.

2. Penulis

Untuk mengembangkan ilmu pengetahuan yang didapat terutama dalam memahami bagaimana perhitungan biaya produksi dengan cara membandingkan teori dan prakteknya di lapangan.

3. Ilmu Pengetahuan

Sebagai tambahan referensi dan wacana untuk penelitian berikutnya.

BAB II

LANDASAN TEORITIS

2.1 Biaya

Istilah biaya sering digunakan dalam kehidupan sehari-hari. Akan tetapi, banyak pemakai istilah tersebut tidak mengerti secara jelas apa yang dimaksud dengan biaya itu sendiri. Dewasa ini konsep dan istilah biaya telah berkembang selaras dengan kebutuhan para pemakainya. Hal ini didasarkan pada kondisi yang berbeda-beda bergantung pada bagaimana penggunaannya, manfaat yang diterima, dan siapa yang menggunakannya.

2.1.1 Pengertian Biaya

Banyak pakar yang mendefinisikan pengertian biaya itu sendiri walaupun secara keseluruhan mempunyai pengertian yang sama atau hampir sama. *The Committee on Cost Concepts and Standards of American Accounting Association* yang dikutip oleh Matz dan Usry Hammer dalam : “*Cost is foregoing, measured in monetary terms incurred or potentially to be incurred to achieve a specific objective*”. (Matz Usry Hammer, 2001:39).

Sementara itu, menurut Mulyadi dalam arti luas “Biaya merupakan pengorbanan sumber ekonomi yang diukur dalam satuan uang, yang telah terjadi atau kemungkinan akan terjadi untuk tujuan tertentu” (Mulyadi, 2003:8). Berdasarkan definisi biaya tersebut terdapat empat unsur pokok yang terkandung di dalamnya (Mulyadi, 2003:8) sebagai berikut:

1. Biaya merupakan pengorbanan sumber ekonomi.

2. Diukur dalam satuan uang.
3. Yang telah terjadi atau secara potensial akan terjadi.
4. Pengorbanan tersebut untuk tujuan tertentu.

Lebih lanjut dikatakan, dalam arti khusus, pengertian biaya adalah pengorbanan sumber ekonomi untuk memperoleh aktiva.

Supriyono mengemukakan “Biaya merupakan harga perolehan yang dikorbankan atau digunakan dalam rangka perolehan penghasilan (*revenue*) dan akan dipakai sebagai pengurang penghasilan”. (Supriyono, 2002:16).

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan oleh para ahli di atas, pada hakekatnya biaya merupakan suatu jumlah yang diukur dalam satuan moneter yakni uang atas pengorbanan yang kemungkinan akan terjadi dalam rangka menghasilkan barang dan jasa.

Istilah biaya (*cost*) seringkali digunakan dalam arti yang sama dengan istilah beban (*expense*), namun kedua istilah tersebut mempunyai perbedaan pengertian yang sangat mendasar.

Merujuk pada perbedaan itu Harnanto (2001:75) menyatakan bahwa “*Cost* merupakan biaya-biaya yang dianggap memberi manfaat (*service potensial*) di waktu yang akan datang dan karenanya merupakan aktiva yang dicantumkan dalam neraca. Sebaliknya *expense* atau *expired cost* adalah biaya-biaya yang digunakan untuk menghasilkan prestasi. Karena jenis biaya ini tidak memberi manfaat lagi di waktu yang akan datang, tempatnya adalah perkiraan rugi laba dan bukan pada neraca.

Menurut Matz dan Usry Hammer dalam Akuntansi Biaya Perencanaan dan Pengendalian yang diterjemahkan oleh Alfonsus Sirait dan Herman Wibowo

pengertian beban adalah “..... arus keluar barang dan jasa, yang akan dibebankan pada atau ditandingkan (*matched*) dengan pendapatan (*revenue*) untuk menentukan laba (*income*)”. (Matz dan Usry Hammer, 2002:19-20).

Supriyono memberikan pengertian beban sebagai berikut: “Beban (*expenses*) adalah biaya yang dikorbankan atau dikonsumsi dalam rangka memperoleh pendapatan (*revenue*) dalam suatu periode akuntansi pendapatan”. (Supriyono, 2002:186).

Ikatan Akuntansi Indonesia memberikan batasan tentang beban yang dituangkan dalam Standar Akuntansi Keuangan sebagai berikut:

“Beban (*expense*) adalah penurunan manfaat ekonomi selama suatu periode akuntansi dalam bentuk arus keluar atau berkurangnya aktiva atau terjadinya kewajiban yang menyebabkan penurunan ekuitas yang tidak menyangkut pembagian kepada penanam modal”. (IAI, 2005:24).

Dalam Standar Akuntansi Keuangan ini, dinyatakan pula definisi beban mencakup baik kerugian maupun beban yang timbul dalam pelaksanaan aktivitas perusahaan yang biasa meliputi, misalnya beban pokok penjualan, gaji dan penyusutan. Beban tersebut biasanya berbentuk arus keluar atau berkurangnya aktiva seperti kas dan setara kas, persediaan dan aktiva tetap.

Berdasarkan definisi-definisi di atas, dapat diambil kesimpulan bahwa istilah biaya ‘*cost*’ dan beban ‘*expense*’ mempunyai pengertian yang berbeda. Biaya merupakan pengeluaran atau pengorbanan sumber ekonomi yang dinyatakan dengan nilai uang guna mencapai tujuan tertentu. Beban merupakan pengeluaran sumber ekonomi yang dapat dinyatakan dalam nilai uang guna mencapai tujuan tertentu dalam suatu periode tertentu. Beban merupakan pengeluaran sumber ekonomi yang dapat dinyatakan dalam nilai uang guna

menghasilkan pendapatan pada suatu periode akuntansi. Jadi, perbedaan mendasar antara kedua pengertian di atas terletak pada jangka waktu manfaatnya.

2.1.2 Klasifikasi Biaya

Pengklasifikasian adalah proses pengelompokan secara sistematis atas keseluruhan unsur yang ada ke dalam kelompok-kelompok tertentu yang lebih ringkas agar dapat memberikan informasi yang lebih berarti.

Akuntansi manajemen harus dapat mengelompokkan biaya sesuai dengan informasi yang dibutuhkan oleh manajemen agar informasi biaya yang disajikan mempunyai nilai guna yang tinggi. Keperluan akan informasi mendorong timbulnya berbagai cara dalam pengklasifikasian biaya. Pada umumnya pengklasifikasian ini ditentukan atas tujuan yang hendak dicapai dengan pengklasifikasian tersebut karena dalam akuntansi biaya mengenal konsep *different cost classifications for different purposes*.

Klasifikasi biaya menurut R. Soemita Adikusumah, sebagai berikut:

1. Menurut sifatnya
2. Menurut hubungannya dengan barang-barang atau jasa-jasa yang diproduksi dan dijual
3. Menurut hubungannya dengan periode akunting
4. Menurut hubungannya dengan volume atau aktivitas perusahaan
5. Menurut hubungannya dengan bagian-bagian yang ada dalam perusahaan :

5.1 Untuk *planning and control* (perencanaan dan pengendalian)

5.2 Untuk keperluan analisa

Klasifikasi lainnya (Soemita, 2000:5).

Mulyadi mengelompokkan biaya menurut:

1. Objek pengeluaran
2. Fungsi pokok dalam perusahaan
3. Hubungan biaya dengan sesuatu yang dibiaya
4. Perilaku biaya dalam hubungannya dengan perubahan volume kegiatan
5. Jangka waktu manfaatnya (Mulyadi, 2003:14).

Sedangkan Supriyono menggolongkan biaya sebagai berikut:

1. Penggolongan biaya sesuai dengan fungsi pokok dari kegiatan perusahaan.
2. Penggolongan biaya produk dan biaya periode
3. Penggolongan biaya berdasarkan perilaku biaya
4. Penggolongan biaya berdasarkan objek atau pusat biaya
5. Penggolongan biaya berdasarkan periode akuntansi di mana biaya dibebankan
6. Penggolongan biaya dengan tujuan pengendalian biaya
7. Penggolongan biaya sesuai dengan tujuan pembuatan keputusan (Supriyono, 2002:189).

Sementara Usry, Hammer dalam bukunya *Cost Accounting, Planning and Control* yang diterjemahkan oleh Alfonsus Sirait dan Herman Wibowo dalam buku *Akuntansi Biaya, Perencanaan dan Pengendalian* mengemukakan bahwa pengelompokan biaya diperlukan untuk mengembangkan data biaya yang dapat

membantu manajemen dalam mencapai tujuannya. Oleh karena itu pengelompokan biaya didasarkan atas hubungan biaya dengan:

1. Produk
2. Volume produksi
3. Departemen pabrikan, proses, pusat biaya, atau subdivisi lainnya
4. Periode akuntansi
5. Keputusan yang diusulkan, pelaksanaan dan evaluasi.

Berikut ini akan diuraikan lebih lanjut mengenai klasifikasi biaya berdasarkan pengelompokan di atas:

2.1.2.1 Biaya Dalam Hubungannya Dengan Produk

Proses pengklasifikasian biaya dapat dimulai dengan menghubungkan biaya pada operasi perusahaan. Dalam perusahaan pabrikan, total biaya operasi terdiri atas biaya pabrikan dan beban komersial.

A. Biaya Pabrikan (*Factory Cost*)

Sering juga disebut biaya produksi atau biaya pabrik adalah jumlah dari tiga unsur biaya yaitu bahan langsung, pekerja langsung dan overhead pabrik. Bahan langsung dan pekerja langsung dapat digabungkan ke dalam kelompok biaya utama '*prime cost*'. Sedangkan upah pekerja langsung dan overhead pabrik dapat digabung ke dalam kelompok biaya konversi '*conversion cost*' yang mencerminkan biaya perubahan bahan langsung menjadi barang jadi. Dari pembagian di atas, Usry dan Hammer memberikan pengertian sebagai berikut:

- a) Bahan langsung (*direct materials*) adalah semua bahan yang membentuk bagian integral dan barang jadi dan yang dapat dimasukkan langsung dalam kalkulasi biaya produk.

- b) Pekerja atau tenaga kerja langsung (*direct labor*) adalah karyawan yang dikerahkan untuk mengubah bahan langsung menjadi barang jadi.
- c) Overhead pabrik (*factory overhead*) dapat didefinisikan sebagai biaya bahan tidak langsung, pekerja tidak langsung dan semua biaya pabrikasi lainnya yang tidak dapat dibebankan langsung ke produk tertentu. (Usry, Hammer, 2005:38).

Menurut Drs. R. Soemita Adikusumah, Ak dalam bukunya *Cost Accounting; Kalkulasi Harga Pokok* bahwa biaya produksi merupakan biaya-biaya yang terjadi untuk mengolah bahan baku menjadi produk jadi yang siap dijual.

Berdasarkan kedua pengertian di atas dapat diambil kesimpulan bahwa biaya pabrikasi adalah biaya mulai dari biaya mengolah bahan baku dalam hal ini bahan langsung sampai menjadi produk jadi. Dalam pengolahan tersebut termasuk pula biaya tenaga kerja dan biaya overhead pabrik.

B. Biaya Komersial (*Commercial Expense*)

Dapat dibagi ke dalam dua kelompok besar, yaitu:

a. Beban Pemasaran (distribusi dan penjualan)

Beban ini timbul pada saat biaya pabrik berakhir, yaitu ketika proses pabrikasi diselesaikan dan barang-barang sudah dalam kondisi siap untuk dijual. Dalam buku Akuntansi Biaya karangan Supriyono dikatakan “Biaya pemasaran yaitu biaya dalam rangka penjualan produk selesai sampai dengan pengumpulan piutang menjadi kas.”

b. Beban Administrasi

Meliputi beban yang dikeluarkan dalam mengatur dan mengendalikan organisasi. Biaya ini terjadi dalam rangka penentuan kebijaksanaan,

pengarahan, dan pengawasan kegiatan perusahaan secara keseluruhan, misalnya gaji pimpinan perusahaan, karyawan bagian keuangan.

2.1.2.2 Biaya Dalam Hubungannya Dengan Volume Produksi

Beberapa jenis biaya bervariasi langsung dengan perubahan volume produksi atau keluaran, sedangkan biaya lainnya relatif tidak berubah (*fixed*). Manajemen harus memperhatikan kecenderungan biaya yang bervariasi dengan keluaran jika ingin merencanakan suatu strategi perencanaan yang baik dan pengendalian biaya yang berhasil.

Adapun pengelompokan biaya ini dapat dibedakan ke dalam:

C. Biaya Variabel (*variabel cost*)

Biaya yang jumlah totalnya cenderung berubah sesuai dengan perubahan hasil atau volume kegiatan, sedangkan biaya per unit relatif tidak berubah atau konstan.

Karakteristik biaya variabel adalah sebagai berikut:

- a. perubahan jumlah total dalam proporsi yang sama dengan perubahan volume
- b. biaya per unit relatif konstan meskipun volume berubah dalam rentang '*range*' yang relevan
- c. dapat dibebankan ke departemen operasi dengan tepat dan mudah
- d. dapat dikendalikan oleh seorang penyelia operasi.

(Usry, Hammer, 2005:40).

Biaya yang mempunyai ciri-ciri di atas umumnya meliputi bahan langsung, tenaga kerja langsung dan beberapa biaya overhead pabrik seperti bahan

bakar, upah lembur serta semua jenis biaya yang termasuk overhead pabrik variabel.

D. Biaya Tetap (*fixed cost*)

Biaya yang jumlah totalnya relatif tetap sampai dengan tingkat volume tertentu, sedangkan biaya per unit berubah-ubah menurut keluarannya.

Karakteristik biaya tetap meliputi:

- a. jumlah keseluruhan yang tetap dalam rentang '*range*' keluaran yang relevan
- b. penurunan biaya per unit bila volume bertambah dalam rentang yang relevan
- c. dapat dibebankan kepada departemen-departemen berdasarkan keputusan manajerial atau menurut metode alokasi biaya
- d. tanggung jawab pengendalian lebih banyak dipikul oleh manajemen eksekutif daripada oleh penyelia operasi. (Usry, Hammer, 2005:41).

Contoh biaya tetap adalah semua jenis biaya yang termasuk overhead pabrik tetap seperti biaya penyusutan, gaji eksekutif produksi, asuransi aktiva tetap dan amortisasi.

Dalam hal ini, Mulyadi dalam bukunya Akuntansi Biaya edisi 5 memberikan tambahan komponen biaya menjadi:

1. Biaya semivariabel (*semivariabel cost*)

Biaya yang berubah tidak sebanding dengan perubahan volume kegiatan.

Biaya semivariabel merupakan gabungan dari biaya tetap dan biaya variabel.

2. Biaya semifixed (*semifixed cost*)

Biaya yang tetap untuk tingkat volume kegiatan tertentu dan berubah dengan jumlah yang konstan pada volume produksi tertentu.

2.1.2.3 Biaya Dalam hubungannya Dengan Departemen Pabrikasi

Untuk tujuan administratif, perusahaan dapat dibagi ke dalam sejumlah departemen, pusat kerja, pusat biaya atau himpunan biaya '*cost pool*' yang akan menjadi dasar untuk mengelompokkan, mengakumulasikan biaya-biaya produk serta menetapkan tanggung jawab atas pengendalian biaya.

Untuk mencapai tingkat pengendalian yang tinggi, para manajer departemen harus berperan serta dalam pengembangan anggaran bagi departemen atau pusat biaya yang dipimpinnya, keberhasilan manajer dalam mengendalikan biaya dapat diukur dengan membandingkan biaya aktual terhadap biaya yang dianggarkan.

Pada umumnya, departemen-departemen dalam sebuah perusahaan dapat digolongkan ke dalam dua jenis, yaitu:

1. Departemen produksi (*production department*) yaitu departemen tempat pengolahan bahan baku menjadi produk jadi, terlibat langsung dalam pembuatan produk.
2. Departemen jasa atau departemen pembantu (*service department*) yaitu departemen yang memberikan pelayanan atas kelancaran proses produksi yang berlangsung di perusahaan baik untuk departemen produksi maupun untuk departemen jasa lainnya.

Apabila dihubungkan dengan departemen-departemen, biaya digolongkan menjadi:

a. Biaya langsung departemen (*direct department cost*)

Semua biaya yang terjadi di dalam departemen tertentu dan dapat segera ditelusuri terhadap departemen tersebut.

b. Biaya tidak langsung departemen (*indirect departmental cost*)

Biaya yang terjadi pada suatu departemen, tetapi manfaatnya dinikmati oleh lebih dari satu departemen.

Biaya tidak langsung dapat dibedakan ke dalam dua jenis, yaitu:

a) Biaya bersama (*common cost*) adalah biaya yang berasal dari penggunaan fasilitas atau jasa oleh dua operasi atau lebih.

b) Biaya gabungan (*joint cost*) terjadi bila proses produksi pasti akan menghasilkan satu atau lebih jenis produk yang diproduksi pada waktu yang sama.

2.1.2.4 Biaya Dalam Hubungannya Dengan Periode Akuntansi

Jika dikaitkan dengan periode akuntansi, biaya-biaya dapat dibagi menjadi:

a. Pengeluaran modal '*capital expenditure*' atau pengeluaran-pengeluaran investasi. Pengeluarnya-pengeluarnya semacam ini tidak termasuk dalam kategori biaya dan oleh karena itu maka pengeluaran ini dimasukkan sebagai kekayaan perusahaan dalam bentuk aktiva-aktiva '*assets*'.

- b. Pengeluaran pendapatan *revenue expenditure* yaitu pengeluarna-pengeluaran yang dilakukan untuk memperoleh penghasilan dalam periode yang sekarang, dan pengeluaran-pengeluaran ini disebut biaya. (Soemita, 2000:9).

Pembedaan antara pengeluaran modal dan pengeluaran pendapatan merupakan hal yang sangat penting untuk mengukur laba periodik secara akurat.

2.1.2.5 Biaya Dalam Hubungannya Dengan Keputusan Dan Evaluasi

Memutuskan di antara beberapa alternatif yang mungkin merupakan hal penting untuk mengidentifikasi biaya dan pendapatan, pengurangan biaya, dan penghematan biaya yang relevan dengan pilihan tersebut.

Menurut Usry, Hammer ada beberapa istilah penting yang berhubungan dengan hal ini, antara lain:

- a) Biaya diferensial, biaya marjinal atau biaya inkremental adalah biaya yang relevan dengan pilihan di antara beberapa alternatif.
- b) Biaya tertanam '*sunk cost*' adalah biaya yang telah dikeluarkan dan ternyata tidak relevan dengan keputusan itu.
- c)

2.1.3 Sistem Biaya

Sistem biaya merupakan susunan biaya-biaya yang dialokasikan ke unit-unit produksi. Menurut Usry, Hammer dalam bukunya Akuntansi Biaya, Perencanaan dan Pengendalian, edisi 10, sistem biaya dibagi atas:

1. Sistem biaya aktual

Sistem biaya aktual ini dikenal pula dengan sistem biaya historis dan merupakan biaya yang dicatat pada saat dikeluarkan, tetapi penyajian laporan akan

ditanggungkan sampai operasi pabrikan pada periode akuntansi selesai atau pada perusahaan jasa, sampai jasa itu diberikan.

2. Sistem biaya standar

Dalam sistem biaya standar, produk, operasi, dan proses akan dikenakan biaya berdasarkan jumlah sumber daya yang akan digunakan dan harga dari sumber daya yang telah ditentukan sebelumnya.

Akuntansi biaya yang berkaitan dengan sebuah sistem di dalam buku Akuntansi Manajemen / dijelaskan sebagai “..... organisasi dari formulir, catatan, dan laporan-laporan yang terkoordinasi dengan tujuan untuk melaksanakan kegiatan dan menyajikan informasi biaya bagi manajemen”. (Supriyono, 2002:220).

Sistem biaya aktual merupakan sistem biaya yang menentukan jumlah biaya yang melekat dalam produk. Mengenai hal ini Supriyono (2002:220) mengemukakan:

“Sistem harga pokok sesungguhnya (*historical cost system* atau *postmodern cost system*) adalah sistem pembebanan harga pokok kepada produk atau pesanan atau jasa yang dihasilkan sesuai dengan harga pokok, atau biaya yang sesungguhnya dinikmati”.

Dalam sistem biaya aktual, kalkulasi harga pokok produk baru dapat dilakukan setelah bagian produksi menyelesaikan pekerjaannya.

Mulyadi (2003) memberikan pendapat tentang sistem biaya standar dalam buku Akuntansi Biaya sebagai biaya yang ditentukan di muka yang merupakan jumlah biaya yang seharusnya dikeluarkan untuk membuat satu satuan produk

atau untuk membiaya kegiatan tertentu, di bawah asumsi kondisi ekonomi, efisiensi, dan faktor-faktor lain tertentu.

Dengan menggunakan sistem harga pokok yang ditentukan di muka '*predetermined cost system*' dimungkinkan manajemen untuk mengetahui sebelum produksi dimulai, berapa biaya yang seharusnya dikeluarkan sehingga dapat diketahui ketidakefisienan dan pemborosan yang terjadi.

2.2 Biaya Overhead Pabrik

2.2.1 Pengertian Biaya Overhead Pabrik

Biaya overhead pabrik atau dikenal juga dengan biaya produksi tidak langsung meliputi biaya produksi selain biaya bahan langsung dan biaya tenaga kerja langsung atau dapat juga disebut biaya produksi yang tidak dapat diidentifikasi secara langsung ke produk atau pekerjaan tertentu. Usry, Hammer dalam (2004:22) berpendapat bahwa biaya overhead pabrik "... *also called manufacturing overhead, manufacturing expense or manufacturing burden may be defined as the cost of indirect material, indirect labor, and all other manufacturing cost that can not be charged directly to specific product*".

2.2.2 Karakteristik Biaya Overhead Pabrik

Alfonsus Sirait, dan Herman (2005:381) menyatakan bahwa pembebanan overhead pabrik pada hasil produksi secara layak perlu mempertimbangkan dua karakteristik-nya karakteristik ini menyangkut hubungan khusus antara overhead pabrik dengan:

- 1) Produk itu sendiri, sulit diidentifikasi dengan produk, tetapi menjadi bagian dari produk tersebut. Overhead pabrik merupakan bagian yang tidak berwujud dari barang jadi namun tetap merupakan bagian dari biaya pabrikasi produk yang harus diperhitungkan untuk pekerjaan atau produk tertentu, seperti perlengkapan pabrik dan pekerja tidak langsung.
- 2) Jumlah volume produksi terdiri atas overhead yang bersifat tetap, variabel, atau semivaribel. Karakteristik kedua ini menyangkut perubahan biaya karena banyaknya pos atau unsur overhead yang dipengaruhi oleh perubahan volume produksi. Seperti telah diuraikan sebelumnya, dapat disimpulkan menjadi tiga kelompok biaya overhead pabrik, yaitu:
 - a. Biaya overhead tetap adalah total biaya yang relatif konstan sampai pada tingkat hasil tertentu, tanpa dipengaruhi oleh adanya perubahan tingkat produksi sampai dengan batas-batas tertentu. Dengan demikian, overhead tetap per unit akan berubah dalam arah yang berlawanan dengan volume produksi. Contoh: biaya sewa gedung pabrik, biaya depresiasi mesin yang digunakan metode garis lurus.
 - b. Biaya overhead variabel merupakan total biaya overhead pabrik berubah-ubah sesuai dengan unit yang diproduksi, tetapi biaya overhead variabel per unit relatif tetap walaupun produksi berubah. Yang dapat dimasukkan dalam kelompok ini adalah biaya bahan tidak langsung dan biaya tenaga kerja tidak langsung.
 - c. Biaya overhead semivariabel, mempunyai ciri-ciri biaya tetap dan biaya variabel. Overhead semivariabel ini bervariasi, tetapi tidak sebanding dengan unit yang diproduksi. Termasuk kelompok ini adalah biaya listrik atau penerangan, biaya air.

2.2.3 Penggolongan Biaya Overhead Pabrik

Mulyadi (2003:207) memberikan tiga cara penggolongan untuk biaya overhead pabrik, cara penggolongan ini didasarkan menurut sifatnya, menurut perilaku dalam hubungannya dengan perubahan volume kegiatan dan menurut hubungannya dengan departemen.

Di sini akan diuraikan apa yang telah disebutkan di atas:

1. Penggolongan biaya overhead pabrik menurut sifatnya

Secara umum, dalam perusahaan yang produksinya berdasarkan pesanan, biaya overhead pabrik merupakan biaya selain biaya bahan baku dan biaya tenaga kerja langsung. Biaya-biaya produksi yang termasuk dalam biaya overhead pabrik dibagi lagi dalam kelompok yang lebih sederhana sebagai berikut:

- a) Biaya bahan penolong adalah bahan yang menjadi bagian dari produk jadi tetapi nilainya relatif kecil karena jika dibandingkan dengan harga pokok produksi tersebut.
- b) Biaya reparasi dan pemeliharaan dapat berupa biaya suku cadang '*spare parts*', biaya bahan habis pakai '*factory supplies*' dan harga perolehan jasa dari pihak luar untuk keperluan pemeliharaan dan perbaikan mesin-mesin, bangunan pabrik, kendaraan, dan aktiva tetap lain yang digunakan untuk keperluan pabrik.
- c) Biaya tenaga kerja tidak langsung terdiri atas upah, tunjangan dan biaya kesejahteraan yang dikeluarkan untuk tenaga kerja tidak langsung, misalnya karyawan yang bekerja dalam departemen pembantu atau karyawan tertentu yang bekerja dalam departemen pembantu atau

karyawan tertentu yang bekerja dalam departemen produksi seperti kepala departemen produksi, mandor, karyawan administrasi pabrik.

- d) Biaya yang timbul sebagai akibat penilaian terhadap aktiva tetap.

Biaya-biaya yang termasuk kelompok ini adalah biaya-biaya depresiasi, emplasemen pabrik, bangunan pabrik, mesin dan ekuipmen, dan aktiva lain yang digunakan di pabrik.

- e) Biaya yang timbul sebagai akibat berlalunya waktu termasuk di dalamnya adalah biaya-biaya asuransi gedung, asuransi mesin dan ekuipmen, asuransi kendaraan, asuransi kecelakaan karyawan.

- f) Biaya overhead pabrik lain yang secara langsung memerlukan pengeluaran uang tunai berupa biaya reparasi yang diserahkan kepada pihak luar perusahaan, biaya listrik PLN dan sebagainya.

2. Penggolongan biaya overhead pabrik menurut perilakunya dalam hubungan dengan perubahan volume produksi

Bila ditinjau dari perilaku unsur-unsur biaya overhead pabrik dalam hubungannya dengan perubahan volume kegiatan, sebagaimana telah diuraikan di atas, dibagi dalam tiga kelompok yaitu biaya overhead pabrik tetap, biaya overhead pabrik variabel, dan biaya overhead pabrik semivariabel. Untuk keperluan penentuan tarif biaya overhead pabrik dan untuk pengendalian biaya, biaya overhead pabrik yang bersifat semivariabel dipecah menjadi dua unsur yaitu biaya tetap dan biaya variabel.

3. Penggolongan biaya overhead pabrik menurut hubungannya dengan departemen

Ditinjau dari hubungannya dengan departemen-departemen yang ada dalam pabrik, biaya overhead pabrik dapat digolongkan menjadi dua kelompok yaitu biaya overhead pabrik langsung departemen (*direct departmental overhead cost*) dan biaya overhead pabrik tidak langsung departemen (*indirect departmental overhead cost*). Biaya overhead pabrik langsung departemen merupakan biaya overhead pabrik yang terjadi dalam departemen tertentu dan manfaatnya dinikmati oleh departemen tersebut. Seperti gaji mandor departemen produksi, biaya depresiasi mesin, dan biaya bahan penolong.

Biaya overhead pabrik tidak langsung departemen adalah biaya overhead pabrik yang manfaatnya dinikmati oleh lebih dari satu departemen, contohnya adalah biaya depresiasi, pemeliharaan dan asuransi gedung pabrik.

2.3 Penentuan Tarif Biaya Overhead Pabrik

Pada perusahaan dengan metode harga pokok proses, biaya overhead pabrik dibebankan sebesar biaya yang sesungguhnya terjadi atau dengan menggunakan tarif yang ditentukan di muka, sedangkan pada perusahaan yang produksinya berdasarkan pesanan, biaya overhead pabrik dibebankan pada produk atas dasar tarif yang ditentukan di muka.

Penentuan tarif biaya overhead pabrik menurut Mulyadi (2003) dapat dilaksanakan melalui tiga tahap berikut ini:

- a) Menyusun anggaran biaya overhead pabrik.
- b) Memilih dasar pembebanan biaya overhead pabrik kepada produk

c) Menghitung tarif biaya overhead pabrik.

Dalam menyusun anggaran biaya overhead pabrik, harus diperhatikan tingkat kegiatan atau kapasitas yang dipakai sebagai dasar penaksiran biaya overhead pabrik. Ada tiga macam kapasitas yang dapat dipakai sebagai dasar pembuatan anggaran biaya overhead pabrik, yaitu:

- a) Kapasitas teoritis (*theoretical capacity*) adalah kapasitas pabrik atau suatu departemen untuk menghasilkan produk pada kecepatan penuh tanpa berhenti selama jangka waktu tertentu. Kapasitas praktis adalah kapasitas teoritis dikurangi dengan kerugian-kerugian waktu yang tidak dapat dihindari karena hambatan-hambatan intern perusahaan.
- b) Kapasitas normal (*normal capacity*) adalah kemampuan perusahaan untuk memproduksi dan menjual produknya dalam jangka panjang.
- c) Kapasitas sesungguhnya yang diharapkan (*expected actual capacity*) adalah kapasitas sesungguhnya yang diperkirakan akan dapat dicapai dalam tahun yang akan datang.

Setelah anggaran biaya overhead pabrik disusun, langkah selanjutnya adalah memilih dasar yang akan dipakai untuk membebankan secara adil biaya overhead-pabrik kepada produk. Adapun hal-hal yang perlu dipertimbangkan dalam memilih dasar pembebanan yang dipakai adalah harus diperhatikan jenis biaya overhead pabrik yang dominan jumlahnya dalam departemen produksi serta sifat-sifat biaya overhead pabrik yang dominan tersebut dan erat hubungannya dengan dasar pembebanan yang akan dipakai.

Berikut ini akan diuraikan macam dasar pembebanan yang dapat dipakai untuk membebankan biaya overhead pabrik, di antaranya (a) Satuan produk, (b) Biaya bahan baku, (c) Biaya tenaga kerja langsung, (d) Jam tenaga kerja langsung, (e) jam mesin. (Mulyadi, 2003:213).

Setelah tingkat kapasitas yang akan dicapai dalam periode anggaran ditentukan, dan anggaran biaya overhead pabrik telah disusun serta dasar pembebanannya telah dipilih, maka langkah terakhir menurut Mulyadi (2003) adalah menghitung tarif biaya overhead pabrik dengan rumus sebagai berikut:

$$\frac{\text{Biaya overhead pabrik yang dianggarkan}}{\text{Taksiran dasar pembebanan}} = \text{tarif biaya overhead pabrik}$$

2.3.1 Menurut Sistem Tradisional

Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, salah satu cara untuk membebankan biaya overhead pabrik adalah dengan penentuan tarif overhead pabrik yang ditentukan terlebih dahulu untuk keseluruhan pabrik, kemudian dikembangkan dengan penggunaan tarif overhead pabrik yang ditentukan di muka bagi tiap departemen. Perhitungan semacam ini memerlukan suatu rangkaian proses guna mengalokasikan beban yang diestimasi ke departemen-departemen.

Sistem yang telah lama dikenal dan digunakan ini sering juga disebut dengan alokasi menurut departemen (departementalisasi) bagi overhead pabrik, dapat diartikan membagi pabrik '*plant*' menurut segmen-segmen yang disebut sebagai departemen, pusat biaya '*cost centers*', atau kelompok biaya '*cost pools*' yang akan dibebani dengan biaya-biaya yang terjadi. Usry, Hammer (2005) menilai bila dilihat dari segi akuntansi, pembagian pabrik menjadi sejumlah departemen yang terpisah menghasilkan kalkulasi biaya pekerjaan dan produk yang lebih tepat dan pengendalian biaya overhead pabrik yang lebih dapat dipertanggungjawabkan. Hal ini diperlukan agar biaya per unit dan total biaya tidak melampaui cakupan biaya yang telah dianggarkan.

2.3.1.1 Biaya Overhead Pabrik Per Departemen

Usry dan Hammer (2004:328) berpendapat bahwa :

“Departementalization of factory means dividing the plant into segments, called departements, to which overhead costs are charged. For accounting purposes, dividing a plant into separate departments provides improved product costing and promotes responsible control overhead costs”.

Departementalisasi memungkinkan produk atau pekerjaan dibebani dengan berbagai jumlah overhead pabrik, bergantung pada jenis dan jumlah departemen yang dilalui dan bukan berdasarkan satu tarif overhead yang berlaku untuk keseluruhan pabrik, karena setiap departemen menerapkan tarif yang berbeda sehingga kemungkinan kalkulasi biaya pekerjaan dan produk lebih akurat.

Menurut Usry, Hammer (2005), sebagian besar biaya overhead langsung dari departemen-departemen biasanya dapat segera diidentifikasi terhadap departemen yang mengeluarkannya, baik dari departemen produksi maupun departemen jasa. Pada umumnya biaya-biaya ini dapat dikategorikan sebagai berikut:

- a) Kepenyeliaan, pekerja tidak langsung, dan kerja lembur.
- b) Tunjangan karyawan.
- c) Bahan tidak langsung dan perlengkapan pabrik.
- d) Reparasi dan pemeliharaan.
- e) Penyusutan peralatan. (Usry, Hammer, 2005:417).

Sedangkan beban departemental tidak langsung merupakan beban yang ditimbulkan dari penggunaan suatu sumber bersama oleh semua departemen perusahaan, maka pembebanannya tidak dilakukan langsung ke suatu departemen. Beban ini berasal dari departemen tertentu, tetapi dikeluarkan demi kepentingan bersama. Oleh karena itu, harus dibagi secara adil ke setiap departemen yang

menggunakannya. Agar dapat membebankan biaya ke setiap departemen secara adil, harus ditentukan suatu dasar patokan yang berlaku untuk semua departemen. Sebagai contoh, ukuran luas ruangan yang dipakai oleh setiap departemen dapat digunakan sebagai dasar dalam membebankan biaya sewa ke departemen yang bersangkutan. Yang termasuk ke dalam kelompok ini antara lain adalah penyusutan bangunan, penerangan, pengawasan, telepon dan telegraf.

Mulyadi mengemukakan bahwa departementalisasi biaya overhead pabrik bermanfaat untuk pengendalian biaya dan ketelitian harga pokok produk. Pengendalian ini dapat lebih mudah dilakukan dengan cara menghubungkan biaya dengan pusat terjadinya sehingga dengan demikian akan memperjelas tanggung jawab setiap biaya yang terjadi dalam departemen tertentu. Dengan digunakannya tarif-tarif biaya overhead pabrik yang berbeda-beda untuk tiap departemen, pesanan atau produk yang melewati suatu departemen produksi akan dibebani dengan biaya overhead pabrik sesuai dengan tarif yang bersangkutan, hal ini mempunyai akibat terhadap ketelitian terhadap penentuan harga pokok produk.

2.3.1.2 Penentuan Tarif Overhead Per Departemen

Pada umumnya, produk diolah melalui lebih dari satu departemen produksi. Oleh karena itu, perlu dihitung tarif biaya overhead pabrik untuk tiap departemen produksi yang dilalui oleh proses pengolahan produk tersebut. Departemen-departemen ini merupakan pusat-pusat biaya yang merupakan tempat ditandingkannya biaya dengan prestasi yang dihasilkan oleh setiap departemen tersebut.

Menurut Mulyadi (2003) dalam bukunya Akuntansi Biaya , langkah-langkah penentuan tarif biaya overhead pabrik per departemen adalah:

1. Penyusunan anggaran biaya overhead pabrik per departemen
2. Alokasi biaya overhead pabrik departemen pembantu ke departemen produksi.

Ada dua macam metode alokasi biaya overhead pabrik departemen pembantu:

- a) Metode alokasi langsung
- b) Metode alokasi bertahap, yang terdiri dari:
 - Metode alokasi kontinyu
 - Metode alokasi aljabar
 - Metode urutan alokasi yang diatur.
3. Perhitungan tarif pembebanan biaya overhead pabrik per departemen (Mulyadi, 2003:240).

Kantor Akuntan Publik & Konsultasi Manajemen Sugiono, Doemarma, Wahyudin dalam makalah Pelatihan *Activity Based Costing* Pertamina membahas *departemental overhead rate*, yaitu dengan menggunakan proses “alokasi dua tahap” yang terdiri atas:

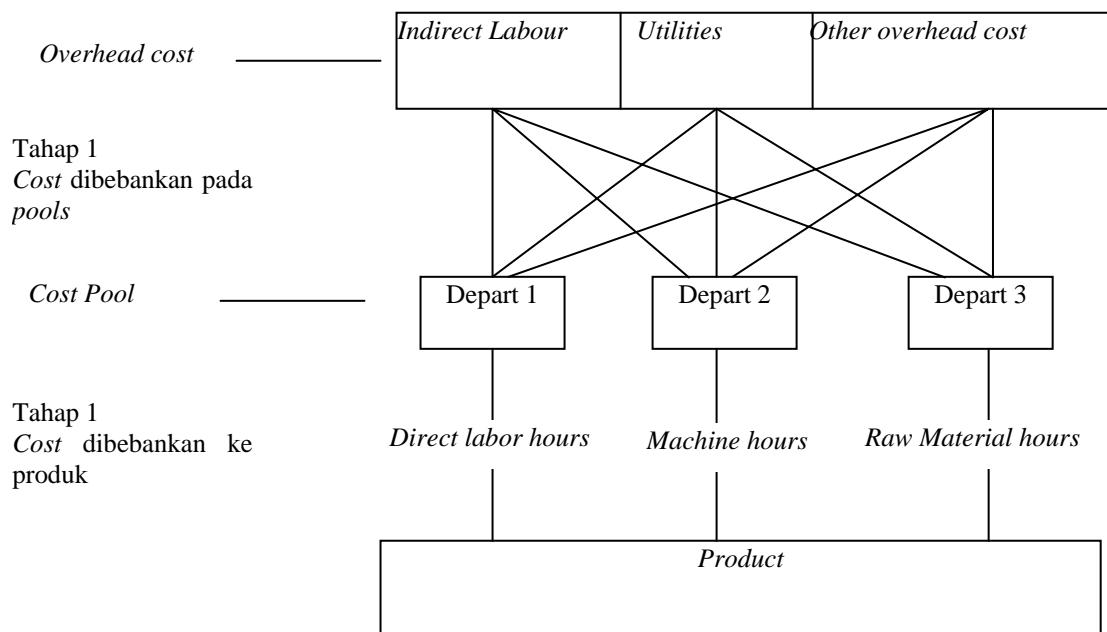
Tahap Pertama : *overhead cost* dibebankan ke dalam “*cost pools*” seperti individual departemen atau individual operasi.

Tahap Kedua : *overhead cost* dibebankan dari *cost pools* (departemen) ke masing-masing pekerjaan ‘*job*’. Pembebanan tahap kedua ini dilakukan dengan berbagai dasar sesuai dengan sifat pekerjaan yang dilaksanakan dalam departemen.

Kedua tahap tersebut di atas dapat digambarkan sebagai berikut:

Gambar 2.1.

Proses alokasi dua tahap dalam departemen overhead rate



Sumber : Kantor Akuntan Publik & Konsultasi Manajemen Soegiono, Doermama, Wahyudin (2003)

2.3.2 Menurut Sistem Nontradisional (*ABC System*)

Dewasa ini perusahaan-perusahaan cenderung beralih dari padat karya menjadi padat modal. Hal ini menyebabkan tenaga kerja tidak lagi menjadi aktivitas penambah nilai yang utama pada proses produksi karena adanya penggunaan teknologi yang semakin meningkat sehingga tugas manusia diambil alih oleh mesin-mesin. Otomatisasi menyebabkan peningkatan *product diversity* artinya perusahaan memperluas kisaran produk dan produk-produk ini berbeda

secara *significant* dalam volume, ukuran, kompleksitas desain. Oleh karena itu, total *overhead cost* meningkat sampai pada suatu titik tertentu pada suatu perusahaan yang tidak mempunyai korelasi antara terjadi *overhead cost* dengan *direct labor cost*.

Perubahan-perubahan dalam lingkungan industri ini jelas akan berakibat bahwa bila perusahaan tetap ingin menggunakan *direct labor cost* sebagai dasar pembebanan overhead, perusahaan tersebut akan mengalami distorsi dalam penetapan unit *cost*-nya. Untuk menjawab tantangan ini dan untuk memungkinkan dapat ditelusurinya *overhead cost* ke produk dengan lebih baik lagi, para manajer berusaha mencari metode pembebanan overhead yang lain. Bila kondisi perusahaan telah mempunyai *product diversity*, maka untuk mendapatkan unit *cost* yang lebih akurat. *Activity Based Costing System*, atau dikenal dengan sistem ABC perlu digunakan.

2.3.2.1 Pengertian *Activity Based Costing System*

Sistem biaya berdasarkan aktivitas menurut Supriyono (2004) adalah sistem yang terdiri atas dua tahap yaitu tahap melacak biaya pada berbagai aktivitas dan kemudian ke berbagai produk.

Horgren dan Foster (2004:93) menyatakan bahwa sistem ABC adalah “Suatu sistem yang memusatkan pada aktivitas-aktivitas sebagai objek biaya yang pokok dan menggunakan biaya aktivitas-aktivitas tersebut sebagai ‘blok-blok bangunan’ untuk mengkompilasi biaya objek-objek biaya lainnya”. Sistem ABC membebankan biaya kepada produk atau pelanggan berdasarkan sumber daya yang dikonsumsi dengan mengidentifikasi biaya setiap aktivitas seperti setup

mesin, testing, pergudangan, dan sebagainya. Aktivitas-aktivitas ditelusuri kepada produk tertentu sehingga biaya produk mencerminkan biaya semua aktivitas. Dengan demikian, manajemen produk mengendalikan aktivitas yang muncul sekaligus mengendalikan biayanya.

Cooper, Kaplan (2001) menyatakan bahwa *ABC System* dimulai dengan asumsi bahwa sumber tidak langsung melengkapi kemampuan pembentukan aktivitas, asumsi bahwa aktivitas menyebabkan timbulnya biaya. Asumsi kedua dari sistem ABC adalah produk dan pelanggan menimbulkan permintaan untuk aktivitas.

Berdasarkan asumsi di atas dapat disimpulkan bahwa pada tahap pertama sistem ABC dimulai dengan menelusuri biaya pada aktivitas yang menyebabkan timbulnya biaya. Sedangkan pada asumsi kedua, sistem ABC menelusuri produk atau pelanggan yang mengkonsumsi aktivitas tersebut.

Berhubungan dengan hal ini, Michael C. O' (2001:37) mengemukakan bahwa:

“ABC menyerahkan ongkos aktivitas kepada produk atau pelanggan yang memacunya. Sementara sistem tradisional mengabaikan pengeluaran seperti *sales, marketing, R & D* dan administrasi. ABC membebankan biaya-biaya ini kepada pelanggan yang membutuhkan”.

Sistem ABC membebankan biaya yang terakumulasi di aktivitas kepada produk ataupun pelanggan yang memacu aktivitas tersebut.

2.3.2.2 Tujuan *Activity Based Costing System*

Dalam kondisi perekonomian seperti saat ini, dunia bisnis dihadapkan pada persaingan yang semakin ketat. Agar dapat mengantisipasi persaingan

tersebut, maka perusahaan sangat membutuhkan informasi biaya yang akurat agar dapat digunakan sebagai dasar pembuatan keputusan. Dengan penggunaan sistem biaya tradisional, manajemen tidak mengetahui secara pasti berapa banyak sesungguhnya suatu produk mengkonsumsi sumber daya, sehingga keputusan yang diambil kurang tepat.

Meningkatnya ragam produk yang dihasilkan suatu perusahaan mengakibatkan semakin meningkatnya pemakaian sumber daya pendukung, kemungkinan distorsi atau penyimpangan yang dilaporkan dengan menggunakan perhitungan biaya tradisional semakin besar pula. Sedangkan sistem ABC menggunakan berbagai tingkatan aktivitas untuk membebaskan biaya overhead pabrik tersebut.

Supriyono berpendapat bahwa : bila ditinjau dari sudut pandang manajerial, sistem ABC memberikan lebih dari hanya ketelitian informasi mengenai harga pokok produk, bahkan menyediakan informasi tentang biaya dari berbagai aktivitas. Dengan adanya informasi atas biaya dari berbagai aktivitas tersebut memungkinkan para manajer untuk memfokuskan pada aktivitas-aktivitas yang memberikan peluang untuk melakukan penghematan biaya dengan cara menyederhanakan aktivitas, melaksanakan aktivitas dengan lebih efisien, meniadakan aktivitas yang tak bernilai tambah.

2.3.2.3 Penyebab Timbulnya Biaya

Faktor penyebab timbulnya biaya disebut dengan penyebab timbulnya biaya atau *cost driver*. Supriyono memberikan definisi *cost driver* atau pemacu biaya adalah faktor-faktor penyebab yang menjelaskan konsumsi overhead. Ide dasar penyebab timbulnya biaya adalah mengidentifikasi aktivitas yang menimbulkan biaya pada penyebabnya dengan tingkat akurasi yang tinggi. Dalam sistem ABC digunakan berbagai macam penyebab timbulnya biaya, sedangkan pada sistem tradisional hanya menggunakan satu penyebab timbulnya biaya yaitu jumlah unit produksi.

Walaupun sistem ABC kelihatan lebih kompleks dari perhitungan sistem tradisional dengan adanya pembagian aktivitas ini, tetapi pembagian aktivitas inilah yang mengakibatkan sistem tersebut menghasilkan perhitungan yang lebih akurat.

Sistem ABC membagi aktivitas dalam dunia kelompok yaitu *product driven activity* yaitu merupakan aktivitas yang berhubungan dengan merancang serta memproduksi suatu produk, dan *customer driven activity* yaitu aktivitas yang berhubungan dengan penawaran, biaya penjualan, biaya distribusi, pelayanan serta dukungan terhadap pelanggan atau pasar perusahaan.

Penerapan serta pemahaman penyebab timbulnya biaya yang tidak tepat dapat mengakibatkan kegagalan penerapan sistem ABC. Karena itu, penyebab timbulnya biaya harus dipahami dengan baik.

2.3.2.4 Proses Pembebanan Biaya Dua Tahap

Pelatihan *Activity Based Costing* Pertamina yang dipandu oleh Kantor Akuntan Publik & Konsultasi Manajemen SDM mengemukakan dua tahapan proses alokasi dalam sistem ABC, terdiri dari:

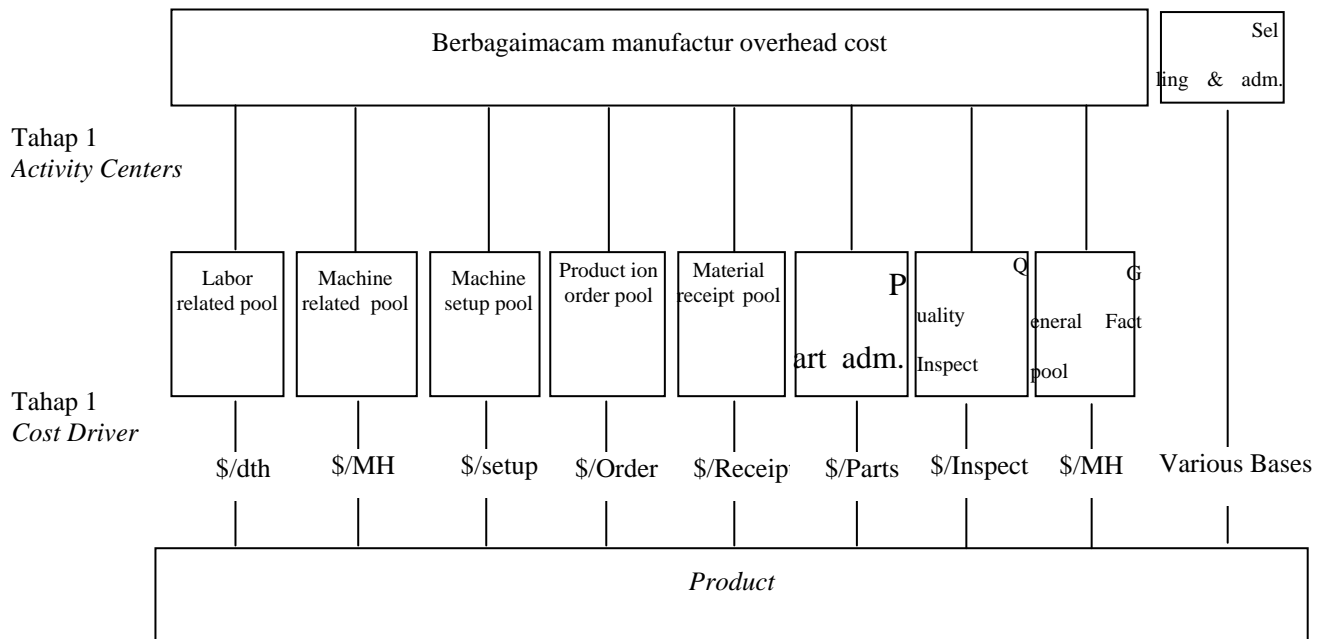
Tahap 1 : pembebanan *overhead cost* ke masing-masing *pool*. *Pool* yang digunakan disini bukanlah departemen seperti yang digunakan dalam pendekatan departementalisasi di atas. *Pool* yang digunakan dalam pendekatan ABC ini jauh lebih banyak dari yang digunakan dalam pendekatan departementalisasi karena yang diartikan *pool* disini adalah “*activities*” (bukan departemen), misalnya:

- a. kegiatan *setup* yang dibutuhkan
- b. kegiatan *purchased order* yang dikeluarkan
- c. jumlah kegiatan inspeksi yang dilaksanakan

Tahap 2 : *overhead cost* yang sudah dikumpulkan dalam *pools* akan dibebankan ke pekerjaan ‘*job*’ sesuai dengan jumlah aktivitas yang diperlukan dalam penyelesaian produk. Yang diartikan dengan “*Activities*” adalah suatu kejadian atau transaksi yang merupakan suatu *cost driver* (yang berperan sebagai faktor penyebab terjadinya *cost* dalam organisasi). Contoh aktivitas yang berperan sebagai *cost drivers* adalah sebagai berikut *setup* mesin, *scheduling* order produksi, *purchase order*, pengiriman barang, inspeksi kualitas.

Gambar 2.2.

Aktivitas yang berperan sebagai Cost Drivers



Sumber : Kantor Akuntan Publik & Konsultasi SDM (2002)

Tahapan dari suatu ABC System

Menurut Supriyono (2004), pada tahap pertama penentuan harga pokok berdasarkan aktivitas meliputi empat langkah sebagai berikut:

1. Penggolongan berbagai aktivitas
2. Pengasosiasian berbagai biaya dengan berbagai aktivitas
3. Penentuan kelompok-kelompok biaya (*cost pools*) yang homogen
4. Penentuan tarif kelompok (*pool rate*)

Kelompok biaya homogen adalah sekumpulan biaya overhead yang terhubungkan secara logis dengan tugas-tugas yang dilaksanakan dan berbagai

macam biaya tersebut dapat diterangkan oleh *cost driver* tunggal. Jadi, agar dapat dimasukkan ke dalam suatu kelompok biaya yang homoten, aktivitas-aktivitas overhead harus dihubungkan secara logis dan mempunyai rasio konsumsi yang sama untuk semua produk.

Tarif kelompok adalah tarif biaya overhead per unit *cost driver* yang dihitung untuk suatu kelompok aktivitas. Tarif kelompok dihitung dengan rumus total biaya overhead untuk kelompok aktivitas tertentu dibagi dasar pengukur aktivitas kelompok tersebut.

Dalam tahap kedua, biaya untuk setiap kelompok biaya overhead dilacak ke berbagai jenis produk, dilaksanakan dengan menggunakan tarif kelompok yang dikonsumsi oleh setiap produk. Ukuran ini merupakan penyederhanaan kuantitas *cost driver* yang digunakan oleh setiap produk. Tujuan pembebanan tahap kedua ini adalah membebankan biaya kepada produk.

Jumlah aktivitas-aktivitas ini dalam suatu perusahaan adalah merupakan fungsi dari kompleksitas operasi artinya semakin kompleks operasi semakin banyak aktivitas yang terlibat sebagai *cost driver*.

Suatu perusahaan yang bergerak dari operasi yang simpel menjadi operasi yang *full automatic* akan meningkatkan banyak *activities* sebagai *cost driver*.

2.3.3 Perbandingan Sistem Tradisional Dengan Sistem ABC

Sistem perhitungan biaya konvensional menggunakan sistem pembebanan dua tahap, perbedaannya terletak pada tahap pertama. Pada sistem tradisional, biaya tidak ditelusuri pada aktivitas melainkan pada departemen. Perbedaan yang

lain adalah jumlah pemicu biaya yang digunakan untuk membebankan biaya pada tahap kedua, pada sistem ABC jumlah pemicu biaya tersebut lebih banyak dibandingkan dengan sistem konvensional.

Untuk memperjelas perbedaan antara keduanya, akan disertakan pula contoh kasus dari Makalah Pelatihan ABC Pertamina yang diselesaikan dengan dua cara di atas.

Asumsi:

Pada perusahaan Dillon memproduksi 2 macam produk yang dikenal sebagai produk A dan B. Produk A adalah *low-volume item* dimana total penjualannya per tahun mencapai 5.000 unit sedangkan produk B adalah *high-volume item* yang penjualannya per tahun mencapai 20.000 unit. Kedua jenis produk ini memerlukan 2 jam tenaga kerja untuk penyelesaiannya, sehingga perhitungan sebagai berikut:

$$\begin{array}{rcl}
 \text{Produk A : } 5.000 \times 2 \text{ jam} & = & 10.000 \text{ jam} \\
 \text{Produk B : } 20.000 \times 2 \text{ jam} & = & 40.000 \text{ jam} \\
 & & \hline
 & = & 50.000 \text{ jam}
 \end{array}$$

Total biaya bahan dan tenaga kerja untuk produk A sebesar \$ 175.000 dan \$ 75.000, total biaya bahan dan tenaga kerja untuk produk B sebesar \$ 500.000 dan \$ 300.000. Biaya bahan dan tenaga kerja yang dikeluarkan untuk setiap unit produk, sebagai berikut:

Tabel 2.1.

Perbandingan biaya bahan dan tenaga kerja untuk setiap unit produk

	Bahan	Tenaga Kerja
Produk A	\$ 35	\$ 15
Produk B	25	15

Sumber : Kantor Akuntan Publik & Konsultasi SDM (2002)

Total *manufacturing overhead* per tahun adalah \$ 1.000.000,00

Catatan : Meskipun jumlah jam kerja yang digunakan untuk kedua produk tersebut sama, tetapi produk A memerlukan lebih banyak waktu untuk *machine setup* dan inspeksi kualitas dibanding produk B karena produk A memerlukan desain yang lebih kompleks.. Perusahaan selalu menggunakan *direct labor* sebagai dasar pembebanan *overhead cost*-nya ke produk.

Berikut ini ditunjukkan cara alokasi biaya overhead yang dilakukan perusahaan Dillon baik dengan menggunakan dasar *direct labor hours (traditional method)* maupun sistem ABC.

Direct Labor Hours: (Traditional Method)

Perusahaan akan menetapkan *plantwide overhead rate* dengan perhitungan sebagai berikut:

$$\text{Total overhead cost} = \$ 1.000.000,00$$

$$\text{Direct labor hours} \quad 50.000 \text{ jam}$$

$$\text{Overhead rate} = \$ 20 / \text{jam kerja langsung.}$$

Dengan menggunakan tarif ini, maka harga pokok per unit masing-masing produk adalah:

Tabel 2.2.

Perbandingan harga pokok per unit produk

	Produk A	Produk B
Bahan baku langsung	\$ 35	\$ 25
Tenaga kerja langsung	15	15
Overhead Cost (2 x \$20)	40	40
Total Cost Produksi	\$ 90	\$ 80

Sumber : Kantor Akuntan Publik & Konsultasi SDM (2002)

Seperti dinyatakan sebelumnya bahwa masalah yang timbul dengan pendekatan ini adalah bahwa pendekatan ini hanya memperhatikan *labor time* tanpa mempertimbangkan dampak faktor-faktor lainnya, seperti *setup* yang diperlukan atau inspeksi yang dilaksanakan. Oleh karena itu, karena faktor-faktor lainnya diabaikan, dan karena kedua macam produk memerlukan jumlah *labor time* yang sama untuk pengerjaannya, maka pendekatan ini membebankan jumlah *overhead cost* yang sama.

Walaupun pendekatan ini sangat mudah dan cepat, tetapi keakuratannya hanya akan tercapai jika dampak faktor lainnya adalah tidak signifikan. Kenyataannya dampak faktor lain sering pula signifikan, sehingga pendekatan ini akan menghasilkan perhitungan harga pokok per unit yang distorsi.

Activities sebagai dasar:

Sekarang diasumsikan bahwa perusahaan Dillon telah menganalisis operasinya dan mengidentifikasi ada 8 *activity centers* di pabrik yang dapat dianggap sebagai *cost driver*. Kedelapan *activity centers* dengan *cost* dan data lainnya yang berkaitan dengan *activity center* tersebut sebagai berikut:

Tabel 2.3.

Activity Centers

Activity Centers	Cost driver	Traceable cost	Jumlah event/transaksi yang diharapkan terjadi		
			Produk A	Produk B	Produk C
1. Labor related pool	Labor hours	\$ 80.000	10.000	40.000	50.000
2. Machine related pool	Machine hours	210.000	30.000	70.000	100.000
3. Machine setup pool	Setups	160.000	1.500	500	2.000
4. Production order pool	Orders	45.000	200	400	600
5. Material receipt pool	Receipts	100.000	900	1.600	2.500
6. Parts adm. Pool	Jenis parts	35.000	100	75	175
7. Quality inspection pool	Inspeksi	170.000	4.000	1.000	5.000
8. General inspection	Machine hours	200.000	30.000	70.000	100.000
Total		\$1.000.000	-	-	-

Sumber : Kantor Akuntan Publik & Konsultasi SDM (2002)

Tahap 1 : Penetapan *Overhead Rate* ke masing-masing *activity centers*:

Tabel 2.4.

Penetapan *Overhead Rate* ke masing-masing *activity centers*

<i>Activity Center</i>	<i>Traceable Cost</i>	<i>Total Event / transaksi</i>	<i>Rate per event / Transaksi</i>
	(a)	(b)	(c)
1. Labor related pool	\$ 80.000	50.000	\$ 1,60 / DLH
2. Machine related pool	210.000	100.000	2,10 / MH
3. Machine setup pool	160.000	2.000	80,00 / setup
4. Production order pool	45.000	600	75,00 / order
5. Material receipt pool	100.000	2.500	40,00 / receipt
6. Parts adm. Pool	35.000	175	200,00 / part type
7. Quality inspection pool	170.000	5.000	34,00 / inspeksi
8. General inspection	200.000	100.000	2,00 / MH

Sumber : Kantor Akuntan Publik & Konsultasi SDM (2002)

Tahap 2 : Penetapan *overhead cost* per unit produk:

Tabel 2.5.

Penetapan *overhead cost* per unit produk

<i>Activity Center</i>	<i>Traceable Cost</i>	Product A		Product B	
		Event	Jumlah	Event	Jumlah
	(a) / (b)				
1. Labor related pool	\$ 1,60 / DLH	10.000	16.000	40.000	64.000
2. Machine related pool	2,10 / MH	30.000	63.000	70.000	147.000
3. Machine setup pool	80,00 / setup				
4. Production order pool	75,00 / order	1.500	120.000	500	40.000
5. Material receipt pool	40,00 / receipt	200	15.000	400	30.000
6. Parts adm. Pool	200,00 / part type				
7. Quality inspection pool	34,00 / inspeksi	900	36.000	1.600	64.000
8. General inspection	2,00 / MH	1.000	20.000	75	15.000
		4.000	136.000	1.000	34.000
		30.000	60.000	70.000	140.000
Total <i>overhead cost</i> yang dibebankan (i)			466.000		534.000
Jumlah unit yang diproduksi (ii)			5.000		20.000
<i>Overhead Cost/unit (i/ii)</i>			\$93,20		\$26,70

Sumber : Kantor Akuntan Publik & Konsultasi SDM (2002)

Seperti ditunjukkan pada data dasar, perusahaan menetapkan jumlah *overhead cost* yang dapat ditelusur ke masing-masing *activity center* sesuai dengan jumlah *event/transaksi* yang diharapkan untuk masing-masing *cost driver*. Misal: *machine setup activity center* mempunyai \$ 160.000 dalam *traceable cost* dan diharapkan untuk menyelesaikan 2000 *setup* selama setahun. (Hal ini dapat

diidentifikasi untuk produk A \$ 1.500 dan produk B \$ 500). Data lainnya ditunjukkan dalam tabel di atas.

Dengan menggunakan *cost driver* yang tepat sebagai suatu *based*, maka perusahaan Dillon dapat menghitung suatu *predetermined overhead rate* untuk masing-masing *activity center*. *Rate* ini selanjutnya akan digunakan sebagai pembebanan *cost* dari *activity center* ke produk. Catatan yang perlu dibuat dari tabel di atas adalah bahwa pemakaian pendekatan aktivitas akan menghasilkan \$ 93,20 *overhead cost* yang dibebankan ke produk A dan \$ 26.70 *overhead cost* yang dibebankan ke produk B.

Oleh karena itu bila hasil kedua pendekatan tersebut di atas dibandingkan, maka:

Tabel 2.6.

Perbandingan perhitungan ABC dan direct labour based costing

	ABC		DL Based Costing	
	Produk A	Produk B	Produk A	Produk B
<i>Direct materials</i>	\$ 35.00	\$ 25.00	\$ 35.00	\$ 25.00
<i>Direct Labor</i>	15.00	15.00	15.00	15.00
<i>Manufacturing Overhead</i>	93.20	26.70	40.00	40.00
<i>Total Cost Produksi</i>	\$ 143.20	\$ 66.70	\$ 90.00	\$ 80.00

Sumber : Kantor Akuntan Publik & Konsultasi SDM (2002)

Berdasarkan tabel di atas, dapat disimpulkan bahwa sebagai hasil pemakaian *direct labor* yang menjadi dasar dalam perhitungan *overhead costing*, maka pembebanan *overhead* untuk produk A terlalu rendah (*undercost*) sedangkan untuk produk B terlalu tinggi (*overcost*). Akibatnya terjadi distorsi

dalam penetapan *unit cost*. Oleh karena itu, bergantung pada harga jualnya, perusahaan mungkin akan menderita kerugian untuk produk A tanpa mengetahui penyebabnya.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Gambaran Umum Perusahaan

3.1.1 Sejarah Perusahaan

PT. Lintas Buana Kasei adalah perusahaan yang bergerak dalam bidang angkutan peti kemas. Awal mula dari pendirian perusahaan ini adalah berawal dari sebuah perusahaan yang ingin mengembangkan bidang usaha kimia di Indonesia. Perusahaan ini bernama Mitsubishi Chemical Corporation (MCC) yang berpusat di Jepang.

Untuk pendistribusian hasil produksinya MCC mempunyai anak perusahaan yaitu Mitsubishi Chemical Logistics Corp (MCL). MCL ini mempunyai berbagai sarana angkutan bahan kimia. Diantara sarana dan prasarana tersebut adalah macam-macam truk diantaranya truk yang khusus untuk PVC, Caustic Soda dan Carbon Black. Selain itu MCL juga mempunyai kereta api pengangkut kontainer, kapal tanker dan sebagainya.

Di Indonesia MCL menjalin kerjasama dengan Bakrie Brother. Dari Bakrie Brother MCL mengetahui banyak tentang industri kimia di Indonesia. Dari sini pihak Bakrie Brother mengajak MCL untuk membuat sebuah perusahaan patungan yang bergerak dalam bidang angkutan khusus kimia. Sesuai peraturan yang berlaku, yang menetapkan bahwa untuk membuat perusahaan patungan harus mempunyai mitra lokal, maka diajaklah PT. Permata Lintas Prima. Dari kerjasama ini lahirlah PT. Lintas Bakrie Kasei pada tanggal 25 Mei 1996. Pada

tahun 2005 Group Bakrie Menarik sahamnya dari perusahaan ini, sehingga nama perusahaan berubah menjadi “PT. Lintas Buana Kasei”.

Saat ini PT Lintas Buana Kasei bergerak dalam bidang angkutan peti kemas khusus bahan kimia yaitu Purified Terephthalic Acid (PTA) yang digunakan sebagai bahan baku utama tekstil dan PET Resin yaitu bahan baku VCD. Namun direncanakan di masa mendatang perusahaan akan memperluas pangsa pasarnya, mengingat jasa angkutan semakin berkembang. Sampai saat ini PT. Lintas Buana Kasei masih memprioritaskan pelanggan dari perusahaan satu group yaitu PT. Mitsubishi Chemical Indonesia dan PT. MC Pet Fim Indonesia.

3.1.2 Ruang Lingkup Usaha Perusahaan

Dalam kegiatan usahanya, PT. Lintas Buana Kasei diperkuat oleh armada angkut/kendaraan berikut peti kemasnya. Sementara ini, PT. Lintas Buana Kasei didukung oleh kendaraan truk Volvo FL10 dan Mitsubishi H46, dan peti kemas yang digunakan bervariasi ukurannya mulai dari yang berukuran 20 feet (20’), 25 feet (25’), maupun 40 feet (40’).

Beberapa trayek yang diselenggarakan oleh PT. Lintas Buana Kasei dapat terlihat pada tabel berikut ini :

3.1.3 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penulis mengambil tempat dan waktu penelitian di PT. Lintas Buana Kasei, yang beralamat di desa gerem, Merak, Provinsi Banten. Pada bulan Desember 2006 sampai dengan bulan Januari 2007.

3.1.4 Struktur Organisasi dan Uraian Tugas

Uraian tugas dari masing-masing bagian dalam bagan yang terlampir dalam lampiran adalah sebagai berikut :

1. Presiden Direktur

Tugas

- a. Memimpin, mengkoordinir dan mengawasi kegiatan perusahaan untuk mencapai sasaran dan target yang telah ditetapkan.
- b. Membantu pemegang saham dalam penetapan kebijaksanaan, baik penetapan anggaran, pengawasan dan koordinasi.
- c. Melaksanakan kebijakan-kebijakan umum pemegang saham dan menjabarkan kebijaksanaan itu dalam pelaksanaannya.
- d. Mengkoordinasi dan mengawasi keseluruhan bawahannya.
- e. Mengambil keputusan dalam suatu masalah keuangan, administrasi, pemeliharaan dan logistik dan mengawasi pelaksanaannya.

2. Direktur Logistik

Tanggung Jawab Direktur Logistik

- a. Mengawasi semua aktivitas bagian yang berada dalam ruang lingkup tanggung jawabnya.
- b. Mengawasi kegiatan departement logistik.
- c. Mengembangkan kinerja perusahaan yang berada di bawah tanggung jawabnya.
- d. Mengendalikan semua aktivitas di bagian logistik agar bisa sesuai dengan rencana, anggaran dan kebijakan perusahaan.

- e. Menyiapkan rencana kerja, baik jangka pendek maupun jangka panjang termasuk persetujuan dari dewan komisaris.
- f. Melaporkan semua aktivitas, termasuk penanggulangan masalah yang membutuhkan persetujuan untuk kebijakan tersebut yang dibutuhkan kepada Presiden Direktur.
- g. Melakukan segala hal yang diperintahkan Presiden Direktur.

Wewenang

- a. Memberikan perintah kepada karyawan melalui manager.
- b. Mengecek dan mengkaji segala tindakan manager dalam kegiatan sehari-hari.
- c. Menyetujui atau menolak tindakan yang dilakukan oleh manager
- d. Menyetujui atau menolak permohonan pengadaan barang
- e. Menilai kinerja para manager yang berada di bawahnya.

3. Manager Logistik

Tanggung Jawab

- a. Mengawasi aktivitas sehari-hari di bagian logistik
- b. Membuat perencanaan dengan pelanggan mengenai jumlah kebutuhan angkutan yang mesti dipenuhi.
- c. Mengecek kesiapan armada peti kemas yang dimiliki oleh perusahaan
- d. Menyiapkan jadwal kegiatan para supir truk.
- e. Menyiapkan dana aktual kebutuhan pelanggan yang terangkut setiap bulan

Kewenangan

- a. Berkoordinasi dengan pihak ketiga, apabila armada sendiri tidak mencukupi kebutuhan pelanggan.
- b. Membuat peringatan kepada para supir apabila melakukan pelanggaran yang dapat membahayakan keselamatan jiwa supir dan aset perusahaan.
- c. Melakukan pengecekan lapangan untuk mengetahui kondisi yang sesungguhnya terjadi.

4. Manager Maintenance**Tanggung Jawab**

- a. Melakukan semua pekerjaan perawatan kendaraan perusahaan, termasuk menjaga kondisi kendaraan perusahaan dalam kondisi baik, mengawasi persediaan suku cadang, mengawasi perbaikan sehari-hari.
- b. Mengawasi semua kegiatan karyawan bagian maintenance, termasuk meningkatkan kinerja, melatih dan meningkatkan keterampilan, mengawasi kehadiran karyawan dan sebagainya.
- c. Berkoordinasi dengan pihak ketiga mengenai perawatan kendaraan, termasuk supplier dan pihak asuransi.
- d. Menyiapkan anggaran tahunan bagian maintenance, juga mengawasi pelaksanaan anggaran.
- e. Melakukan koordinasi dengan direktur.

Kewenangan

- a. Mengajukan usulan mengenai perawatan kendaraan kepada dewan direksi.
- b. Memutuskan suku cadang dan peralatan yang cocok bagi kendaraan perusahaan.

Dalam melaksanakan tugasnya Manager Perawatan ini dibantu oleh :

5. Manager Administrasi

Tanggung Jawab

- a. Mengawasi semua pekerjaan administrasi perusahaan termasuk :
penggajian dan pembuatan peraturan perusahaan.
- b. Mengurus semua hal yang berkaitan dengan ijin-ijin yang diperlukan perusahaan.
- c. Melaporkan semua hal yang perlu dan kondisi yang tidak normal mengenai tanggung jawabnya kepada direktur.

Kewenangan

- a. Manager administrasi berhak mengawasi dan memberikan saran kepada kepala bagian sehubungan masalah kepegawaian termasuk : penerbitan surat peringatan, penilaian kinerja karyawan dan lain-lain.
- b. Melakukan perekrutan karyawan baru berdasarkan kebutuhan.
- c. Menunjuk supplier yang dibutuhkan perusahaan setelah berdiskusi dengan direktur.
- d. Melaksanakan semua aktivitas administrasi yang sejalan dengan kebijakan perusahaan.

Dalam melaksanakan tugasnya Manager Administrasi ini dibantu oleh :

1. Asistem Manager Administrasi

Asistem Manager Administrasi bertanggung jawab mengenai perhitungan gaji bulanan, mengawasi absensi pegawai, membuat surat teguran dan hal lain yang berhubungan dengan administrasi kepegawaian.

Wewenangnya adalah menerbitkan surat teguran pada karyawan yang sering absen, mewakili perusahaan dalam hal yang berkaitan dalam masalah kepegawaian.

2. Kepala Pemeliharaan Bangunan

Kepala Pemeliharaan Bangunan bertanggung jawab untuk menjaga kondisi bangunan perusahaan agar selalu dalam kondisi baik.

Wewenangnya adalah mengecek kondisi bangunan, melakukan perbaikan-perbaikan pada bagian bangunan yang mengalami kerusakan.

3. Kepala Keamanan

Kepala Keamanan bertanggung jawab untuk menciptakan keamanan dan ketertiban di lingkungan perusahaan dengan menugaskan bawahannya untuk melakukan ronda keliling setiap jam.

Wewenangnya adalah memberikan semua orang dan kendaraan yang keluar masuk lingkungan perusahaan, berkoordinasi dengan pihak kepolisian untuk mengambil tindakan yang diperlukan untuk menjaga aset-aset perusahaan.

3.2 Metode Penelitian

Dalam menyusun karya tulis ini penulis menggunakan metode penelitian deskriptif yaitu penelitian yang bertujuan untuk membuat deskripsi secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta dan sifat-sifat dari populasi (obyek) penelitian. Penelitian jenis ini tidak perlu mencari atau menerangkan saling hubungan (korelasi) atau pengaruh, dan juga tidak perlu menguji hipotesis.

3.3 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah :

1) Penelitian Lapangan (Field Research)

Suatu teknik pengumpulan data yang merupakan hasil kerja secara langsung yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.

Metode yang digunakan adalah :

a. Observasi

Suatu pengamatan langsung terhadap obyek yang diteliti, dengan maksud memperoleh data dari kegiatan yang dilaksanakan perusahaan. Hal ini dilakukan dengan cara mengamati dan mencatat kegiatan-kegiatan yang berkaitan dengan perhitungan biaya produksi trayek angkutan.

b. Wawancara

Pengumpulan informasi dengan melakukan tanya jawab secara langsung dengan staf yang menangani masalah yang akan dibahas. Dalam hal ini penulis melakukan wawancara dengan departemen logistik.

2) Penelitian Perpustakaan (*Library Research*)

Teknik pengumpulan data yang diperoleh dari buku-buku dan sumber data lainnya, dilengkapi pula dengan pendapat para ahli yang berhubungan dengan permasalahan yang dibahas guna mendapatkan data teoritis yang akan dijadikan sebagai bahan pembanding dalam pembahasan masalah. Semua data yang diperoleh melalui cara ini merupakan data sekunder yang disajikan dengan mengutip atau mengungkapkan kembali teori-teori yang ada.

3.4 Definisi Operasional Variabel

Definisi operasional variabel merupakan penjelasan dari pengertian teoritis variabel sehingga dapat diamati dan diukur. Definisi variabel dalam skripsi ini adalah :

- a. Harga pokok tradisional adalah perhitungan harga pokok yang didasarkan pada fungsi-fungsi kegiatan perusahaan (alokasi menurut department / departementalisasi).
- b. Harga pokok ABC adalah perhitungan harga pokok yang berdasarkan pada aktivitas yang menyebabkan timbulnya biaya serta penelusuran produk atau pelanggan yang mengkonsumsi aktivitas tersebut.

3.5 Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam skripsi ini adalah *analisis deskriptif kuantitatif* yaitu analisa data yang bertujuan untuk membuat deskripsi

secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta yang didasarkan pada data-data angka, persentase, frekuensi, rata-rata, diagram atau grafik.

BAB IV

ANALISIS HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Prosedur Pemberian Jasa Angkutan Peti Kemas

Dalam pemberian jasa angkutan peti kemas, terdapat prosedur yang terkait dan melibatkan Bagian Logistik PT. Lintas Buana Kasei dengan Bagian Logistik PT. Mitsubishi Chemical Indonesia (MCI). Prosedur-prosedur tersebut meliputi;

1. Bagian Logistik MCI memberitahu bagian logistik PT Lintas Buana Kasei mengenai jadwal kebutuhan angkutan.
2. Memuat PTA ke dalam peti kemas di bagian Logistik PT.MCI, selanjutnya peti kemas diangkut menuju lokasi yang telah ditentukan oleh PT.MCI.
3. Setelah menurunkan muatan, selanjutnya pelanggan mengisi surat jalan yang terdiri dari dua lembar; lembar pertama, lembar asli, dibawa kembali ke bagian Logistik PT.Lintas Buana Kasei sebagai bukti selesainya proses muat barang. Sementara lembar berikutnya, lembar salinan, diserahkan ke pelanggan sebagai bukti penerimaan fisik barang.
4. Bagian Logistik PT Lintas Buana Kasei menyerahkan surat jalan asli kepada bagian Logistik PT MCI untuk dijadikan sebagai dasar pembuatan tagihan (billing).
5. Untuk memenuhi aspek kontrol muat barang, setiap akhir bulan, bagian Logistik PT.MCI dan bagian Logistik PT.Lintas Buana Kasei saling mencocokkan data (rekonsiliasi) surat jalan, dalam hal ditemukan adanya ketidaksesuaian, misalnya terdapat surat jalan yang luput dari proses

penagihan untuk periode sebelumnya, maka PT.Lintas Buana Kasei akan segera membuat penyesuaian tagihan untuk periode berikutnya.

4.2 Penggolongan Biaya PT.Lintas Buana Kasei

Penggolongan biaya dikelompokkan berdasarkan fungsi-fungsi pokok kegiatan perusahaan yakni;

1. Fungsi Produksi Jasa, membentuk biaya produksi yang meliputi biaya produksi tetap dan biaya produksi variabel.
2. Fungsi Administratif, membentuk biaya administrasi dan umum

Biaya produksi adalah biaya-biaya yang melekat secara langsung pada proses pembentukan harga pokok jasa angkut barang. Harga pokok jasa angkut ini (harga pokok produksi) meliputi biaya-biaya sebagai berikut;

1. Biaya Produksi Tetap

Adalah biaya-biaya yang tidak terpengaruh/tidak berubah disebabkan oleh besaran jarak yang ditempuh armada perusahaan. Biaya ini meliputi;

1. Biaya Depresiasi Truk

Biaya ini dibebankan sebagai biaya tetap produksi atas dasar tahunan mengikuti besaran biaya depresiasi aktiva tetap tahunannya.

Dalam kaitan ini Perusahaan menetapkan bahwa truk disusutkan/didepresiasi selama 8 tahun menggunakan *metode garis lurus (straight line method)*.

2. Biaya Depresiasi Peti Kemas

Saat ini perusahaan memiliki peti kemas ukuran 20", 25", dan 40". Seperti halnya truk peti kemas ini juga disusutkan selama 8 tahun menggunakan *metode garis lurus (straight line method)*. Biaya dibebankan secara proporsional menurut besaran depresiasi tahunannya.

3. Biaya Depresiasi Chassis

Mengikuti panjang peti kemas diatas panjang chasiss sama dengan panjang peti kemasnya yakni 20", 25", dan 40". Chassis disusutkan selama 8 tahun menggunakan *metode garis lurus (straight line method)*. Biaya dibebankan secara proporsional menurut besaran depresiasi tahunannya.

2. Biaya Produksi Variabel

Adalah biaya yang berubah/terpengaruh oleh jarak atau rute yang ditempuh armada perusahaan.

Rincian biaya variabel ini terdiri dari;

a. Biaya Upah Supir Kendaraan dan Assistant Supir

Biaya yang dibayarkan sebagai upah supir kendaraan. Biaya ini dibayarkan setiap bulan sebagai upah/gaji bulanan, disamping insentif yang diberikan untuk setiap perjalanan yang dilakukan. Besaran insentif ini variatif tergantung dari jarak atau rute perjalanan.

b. Biaya Toll

Yakni biaya armada perusahaan jika perjalanannya menggunakan jalan bebas hambatan (toll). Secara teknis biaya ini diakumulasikan sesuai dengan jumlah voucher toll yang terkumpul selama rute perjalanan.

c. Biaya Minyak Pelumas (oli mesin)

Biaya yang dikeluarkan dalam rangka aspek pemeliharaan mesin dengan menggunakan minyak pelumas.

d. Biaya Ban Kedaraan

Selain menggunakan ban baru, armada juga menggunakan ban dengan proses vulkanisir, yakni proses pelapisan ban kendaraan yang gundul dengan menggunakan bahan dasar karet *latex*, sehingga ban tersebut dapat berfungsi kembali seperti ban yang masih baru. Cara ini dianggap lebih murah dibandingkan dengan apabila perusahaan membeli ban baru.

Dalam beberapa hal, terutama menyangkut aspek kestabilan perjalanan armada, perusahaan mengkombinasikan ban baru dan ban vulkanisir. Truk menggunakan ban baru, semetara chassis menggunakan ban vulkanisir.

e. Biaya Perbaikan Kendaraan

Biaya yang dikeluarkan sehubungan dengan perbaikan-perbaikan kendaraan secara insidental misalnya; biaya tambal ban, biaya pembelian komponen tambahan/suku cadang dan sebagainya.

3. Biaya Administrasi dan Umum

Biaya ini merupakan biaya yang timbul dalam rangka mengakomodasi biaya produksi tetap dan biaya produksi variabel melalui kegiatan administratif di lingkungan perusahaan, biaya ini disebut biaya administrasi dan umum.

Biaya administrasi dan umum meliputi;

a. Biaya Gaji Pegawai

Biaya gaji pegawai meliputi biaya gaji direktur, biaya gaji karyawan Bagian Administrasi, serta tunjangan-tunjangan lainnya sehubungan dengan kesejahteraan karyawan.

b. Biaya Perjalanan Dinas

Dalam beberapa hal, seperti dalam rangka menunjang target pemasaran, perusahaan mengeluarkan biaya perjalanan. Biaya-biaya perjalanan yang dikerluarkan dalam rangka menunjang kegiatan usaha perusahaan dikategorikan dalam biaya perjalanan dinas.

c. Biaya Administrasi Kendaraan

Biaya ini meliputi biaya STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan), premi asuransi, biaya sewa kendaraan operasional, biaya bensin, biaya toll, biaya parkir dan lain-lain.

d. Biaya Administrasi Kantor

Biaya ini meliputi biaya alat tulis kantor, biaya telpon kantor, biaya listrik kantor, dan biaya-biaya lainnya sehubungan dengan kegiatan/aktivitas di kantor.

e. **Biaya Konsultan**

Biaya yang dikeluarkan sehubungan dengan kegiatan legitimasi laporan, konsultasi, dan lain-lain seperti biaya audit laporan keuangan oleh Kantor Akuntan Publik dan biaya konsultan ISO.

f. **Biaya *Service Fee***

Yakni biaya jasa manajemen atas jasa-jasa yang diberikan oleh PT.Mitsubishi Chemical Indonesia.

g. **Biaya Sewa Tanah**

Yakni biaya yang dikeluarkan untuk menyewa tanah di lokasi terminal dari PT.Mitsubishi Chemical Indonesia.

h. **Biaya Lain-lain**

Yang termasuk biaya ini diantaranya adalah biaya sumbangan (*donation*), biaya *training*, biaya provisi, biaya bank, dan biaya kantor lainnya.

4.3. Perhitungan Harga Pokok Trayek Merak-Bandung Secara Tradisional

Beberapa trayek yang diselenggarakan oleh PT.Lintas Buana Kasei dapat terlihat pada tabel berikut ini;

Tabel 4.1
Trayek-trayek Yang Diselenggarakan

No.	Destination			20 feet	25 feet	40 feet
1	SKKI	TANGERANG	185 km	1.048.948	1.240.023	1.240.023
2	SULINDAFIN	TANGERANG	180 km	1.048.948	1.240.023	1.240.023
3	TIFICO	TANGERANG	180 km	1.048.948	1.240.023	1.240.023
4	ITS	TANGERANG	185 km	1.048.948	1.240.023	1.240.023
5	INDORAMA	PURWAKARTA	450 km	2.815.139	-	3.659.497
6	GT PETROCHEM	KARAWANG	336 km	2.102.005	2.434.293	2.632.903
7	MLI	BITUNG	160 km	1.177.370	-	1.530.402
8	POLYFIN	BANDUNG	590 km	-	-	3.183.093
9	SANKYU AND MML	JAKARTA	300 km	1.484.035	-	-
10	POLYPRIMA	ANYER	34 km	642.130	-	-
11	MLI TO GTP	KARAWANG	176 km	1.891.802	-	-
12	YASHINTA	TANGERANG	40 km	963.693	-	986.232

Sumber : PT. Lintas Buana Kasei (Maret 2006)

Disebabkan oleh keterikatan kontrak dengan induk perusahaan, PT.Lintas Buana Kasei saat ini lebih banyak mengangkut barang/material yang berasal dari perusahaan-perusahaan satu grup misalnya barang/material PTA (purified telephthalic acid) yang diproduksi oleh PT Mitsubishi Chemical Indonesia (MCI), barang ini merupakan bahan baku dalam indutstri tekstil, material lainnya adalah PET (polyethylene telephthalate) yang diproduksi oleh PT MC Pet Film Indonesia, bahan baku ini merupakan bahan dasar dalam pembuatan VCD (video compact disc).

Berikut adalah ketentuan-ketentuan standard penetapan harga pokok yang digunakan oleh perusahaan sebagai berikut;

- a. Hari kerja ditetapkan selama 26 hari kerja per bulan.
- b. Tingkat suku bunga ditetapkan sebesar 12% selama 5 tahun.
- c. Harga truckhead ditetapkan sebesar Rp 720.000.000,00
- d. Harga peti kemas 20” ditetapkan sebesar Rp 21.780.000,00
- e. Harga peti kemas 40” sebesar Rp 40.500.000,00
- f. Harga chassis 20” sebesar Rp 89.090.100,00
- g. Harga chassis 40” sebesar Rp 141.190.000,00
- h. Biaya perbaikan truckhead ditetapkan sebesar Rp 17.000.000,00 per tahun.
- i. Biaya perbaikan container 20” ditetapkan sebesar Rp 5.000.000,00 per tahun.
- j. Biaya perbaikan container 40” ditetapkan sebesar Rp. 5.000.000,- per tahun.
- k. Biaya perbaikan chassis 20” sebesar Rp 7.463.956,00 per tahun.
- l. Biaya perbaikan chassis 40” sebesar Rp 10.000.000,00 per tahun.

Dalam kaitan ini, perusahaan menetapkan kebijakan pembebanan biaya dalam menghitung harga pokok dibagi menjadi biaya tetap (*fixed cost*), biaya variabel (*variable cost*), dan biaya administrasi. Berikut ketentuan masing-masing biaya tersebut;

1. Biaya Tetap (*Fixed Cost*)
 - a. *Biaya Depresiasi Truk*; yakni biaya penyusutan dilakukan dengan menggunakan nilai ekonomis selama 8 tahun, penyusutan per trip dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

Harga Perolehan Truckhead x (1 + 1 x 12% x 5)

Tahun x Bulan x Hari kerja x Trip

- b. *Biaya Depresiasi Peti Kemas*; untuk seluruh peti kemasnya baik yang berukuran 20”, 25”, dan 40”, perusahaan menetapkan metode dan aturan yang sama dalam menentukan nilai depresiasinya seperti metode depresiasi yang diterapkan terhadap truk, kecuali nilai harga perolehannya.
 - c. *Biaya Depresiasi Chassis*; seperti halnya metode depresiasi untuk peti kemas, demikian pula depresiasi untuk chassis mengikuti metode depresiasi yang sama seperti metode depresiasi untuk truk, kecuali nilai harga perolehannya.
2. Biaya Variabel
- a. *Biaya gaji sopir truckhead*; biaya gaji sopir truckhead dibebankan sebesar Rp.800.000,- per bulan, sementara untuk pembebanan ke setiap rute perjalanan (trip), jumlah tersebut dialokasikan pembebanannya secara proporsional tertentu menurut jumlah rute perjalanan yang dapat ditempuh oleh sopir selama satu bulan.
 - b. *Biaya toll dan komisi*; biaya toll dan komisi diperhitungkan berdasarkan banyaknya jarak tempuh kendaraan dan jalur-jalur tertentu yang mengharuskan kendaraan menggunakan fasilitas jalan bebas hambatan. Sementara komisi adalah insentif tambahan yang diberikan kepada sopir dan dihitung berdasarkan banyaknya trip yang dapat ditempuh oleh sopir tersebut. Seperti yang telah dijelaskan dimuka insentif ini jumlahnya

bervariasi menurut masing-masing rute perjalanan, sebagai contoh untuk rute Merak-Bandung, sopir akan mendapatkan insentif sebesar Rp 62.500,00 per trip. Dalam kaitan ini, pengertian trip adalah rute perjalanan pulang-pergi (PP) pada masing-masing rute perjalanan.

- b. *Bahan bakar solar*; perusahaan menetapkan standar bahwa 1 liter solar bisa menempuh jarak 1,7 kilometer. Total konsumsi bahan bakar solar untuk setiap rute perjalanan dapat diperoleh dengan cara mengalikan jarak masing-masing rute perjalanan dengan faktor tetap 1,7 kilometer untuk setiap 1 liter konsumsi solar.
- c. *Ban kendaraan*; ban yang dipasang di kendaraan terdiri dari ban baru dan ban vulkanisir, dengan komposisi sebagai berikut;
 - *Truckhead*; ban baru dipasang di roda depan, sementara empat roda belakang, semuanya semuanya menggunakan ban vulkanisir.
 - *Ban cadangan*; ban cadangan adalah ban baru.
 - *Chassis*; membutuhkan 13 ban yang semuanya adalah ban vulkanisir. Ban baru hanya dipakai hingga jarak 80.000 km, sedangkan ban vulkanisir bisa dipakai hingga jarak 60.000 km.
- d. *Biaya perbaikan*; biaya perbaikan dihitung berdasarkan trip yang dilakukan per hari. Biaya ini dihitung dengan rumus sebagai berikut;

$$\text{Biaya perbaikan per trip} = \frac{\text{Biaya perbaikan per tahun}}{\text{Banyaknya trip per tahun}}$$

3. Biaya Administrasi dan Umum

Perusahaan menetapkan bahwa biaya administrasi dan umum setiap trip adalah markup sebesar 15 % dari total biaya variable dan biaya tetap.

Sebagai ilustrasi penggunaan semua kebijakan perusahaan dalam menentukan harga pokok produksi, berikut diambil sampel rute perjalanan Merak-Bandung sejauh 590km dengan menggunakan peti kemas ukuran 40'' adalah sebagai berikut;

Tabel 4.2

Biaya Variabel

No.	Jenis Biaya	Jumlah
1.	Biaya Supir	Rp 99.667,00
2.	Biaya toll	Rp 229.500,00
3.	Biaya bahan bakar	Rp 1.566.450,00
4.	Biaya ban	Rp 200.358,00
5.	Biaya perbaikan	Rp 105.128,00
	Total biaya variabel	Rp 2.201.103,00

Sumber : PT. Lintas Buana Kasei (2006)

Tabel 4.3**Biaya Tetap**

No.	Jenis Biaya	Jumlah
1.	Biaya depresiasi truckhead	Rp 461.538,00
2.	Biaya depresiasi chassis 40 kaki	Rp 90.480,00
3.	Biaya depresiasi peti kemas	Rp 25961,00
	Total biaya tetap	Rp 577,979,00

Total biaya variabel dan tetap	Rp 2.779.082,00
Biaya administrasi (15%)	Rp 416.862,00
Total Harga Pokok	Rp 3.195.944,00

Sumber : PT. Lintas Buana Kasei (2006)

Seperti yang terlihat dalam tabel 4.3 diatas, dengan merujuk pada kebijakan yang ditempuh perusahaan dalam penentuan harga pokok, diperoleh harga pokok per trip sebesar Rp. 3.195.944,00

Sementara, pada tabel 4.1 harga jual per trip untuk rute perjalanan Merak-Bandung sejauh 590 km (poin 8, tabel 4.1) diperoleh harga jual per trip sebesar Rp 3.183.093,00.

Dalam kaitan ini, terlepas dari aspek-aspek non accounting seperti *special relationship*, atau *dumping* sekalipun, perusahaan telah mengalami kerugian sebesar Rp 12.851,00 (Rp 3.195.944.,00 – Rp. 3.183.093,00).

Atas dasar inilah penulis mencoba melakukan pendekatan sistematis terhadap komponen-komponen pembentuk harga pokok produk melalui *pendekatan aktivitas*, yakni *Activity Based Costing (ABC System)*, sehingga

diharapkan akan diperoleh suatu metode pembebanan harga pokok yang tepat sasaran, signifikan terhadap peruntukannya, serta proporsional.

Konsep dasar ABC System pada dasarnya diidentifikasi pada penentuan aktivitas-aktivitas utama yang mengkonsumsi sumber-sumber daya (disebut biaya) dalam menghasilkan suatu produk baik barang, maupun jasa. Secara sederhana, proses tersebut dapat di gambarkan sebagai berikut :

Gambar 4.1

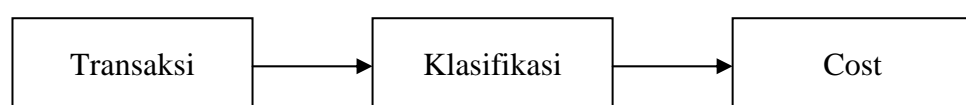


Selain itu, ABC System menghendaki sitem informasi yang relatif akurat dan tepat waktu. Sebab, melalui sistem ini proses pengidentifikasian aktivitas sehubungan dengan konsumsi sumber-sumber daya akan lebih mudah didapat. Informasi tersebut harus bisa menjelaskan hal-hal tersebut dibawah ini;

- Sumber daya yang digunakan harus dapat menunjukkan sumber daya yang dikonsumsi per aktivitas.
- Identifikasi rinci mengenai sumber-sumber daya dan aktivitas-aktivitas yang masuk/digunakan dalam komponen biaya.

Sehingga secara proses, dapat ditarik kesimpulan mengenai kaitan kedua informasi tersebut sebagai input dalam proses pebebanan biaya;

Gambar 4.2



Melihat komposisi harga pokok seperti yang telah diuraikan di atas, berikut adalah biaya-biaya yang dikonsumsi oleh aktivitas yang tidak berubah mengikuti jarak yang ditempuh armada perusahaan diantara adalah;

- a. Biaya penyusutan truckhead
- b. Biaya penyusutan chassis
- c. Biaya penyusutan peti kemas
- d. Persentase biaya administrasi.

Karena sifatnya yang tidak berubah mengikuti jarak yang ditempuh, maka aktivitas yang mengkonsumsi biaya tersebut akan penulis jadikan sebagai dasar penerapan metode *ABC System* dalam menghitung harga trayek produk PT.Lintas Bakrie Kasei.

4.4 Analisis Penerapan Metode *Activity Based Costing* dalam Penentuan Harga Pokok Trayek Merak-Bandung

Beberapa parameter yang penulis ingin garis bawahi sehubungan dengan komposisi biaya tersebut diatas adalah sebagai berikut;

Pertama, komponen biaya yang paling besar diserap oleh produk adalah biaya variabel, yakni mencapai 69% dari total harga pokok . Sesuai namanya, biaya ini berubah secara proporsional (variabel) mengikuti jumlah jarak yang ditempuh. Semakin jauh jarak yang ditempuh, maka akan semakin tinggi biaya variabelnya.

Kedua, aktivitas yang terjadi dan bisa digunakan sebagai dasar dalam penentuan harga pokok adalah *jarak tempuh armada perusahaan*.

Ketiga, kebijakan perusahaan dalam penetapan harga pokok menetapkan bahwa dalam satu bulan, armada perusahaan beroperasi selama 26 hari. Menurut pertimbangan penulis, kebijakan ini kurang optimum, mengingat kenyataan bahwa lebih banyak armada perusahaan yang beroperasi lebih dari 26 hari dalam sebulan.

Keempat, bagian Pemeliharaan Kendaraan menetapkan standard bahwa setiap armada yang telah menempuh jarak 5000 km melakukan pemeriksaan menyeluruh (*general check up*) terhadap kondisi seluruh komponen kendaraan, apabila terdapat komponen yang rusak atau tidak layak pakai, Bagian ini mengharuskan segera dilakukan penggantian. Pemeriksaan ini, menurut kenyataannya memakan waktu satu hari kerja.

Berdasarkan standard pemeliharaan kendaraan, harus diketahui berapa kali dalam setahun, armada perusahaan mengalami pemeriksaan menyeluruh (*general check up*) atas kondisi kendaraan . Untuk itu, perlu diketahui pula berapa kilometer jarak yang telah ditempuh armada perusahaan dalam satu tahun.

Sebagai ilustrasi, berikut adalah data trip yang ditempuh armada selama bulan Maret 2006.

Tabel 4.4**Data Trip**

<i>Tujuan</i>	<i>Jarak</i>	<i>Trip</i>	<i>Total Km</i>
MLI	160	37	5.920
TIFICO	180	252	45.360
INDORAMA	450	80	36.000
GTP	336	120	40.320
GTP TANGERANG	180	8	1.440
POLYFIN	590	94	55.460
SULINDAFIN	180	97	17.460
SKKI	185	160	29.600
ITS	185	70	12.950
Total Trip		918	244.510

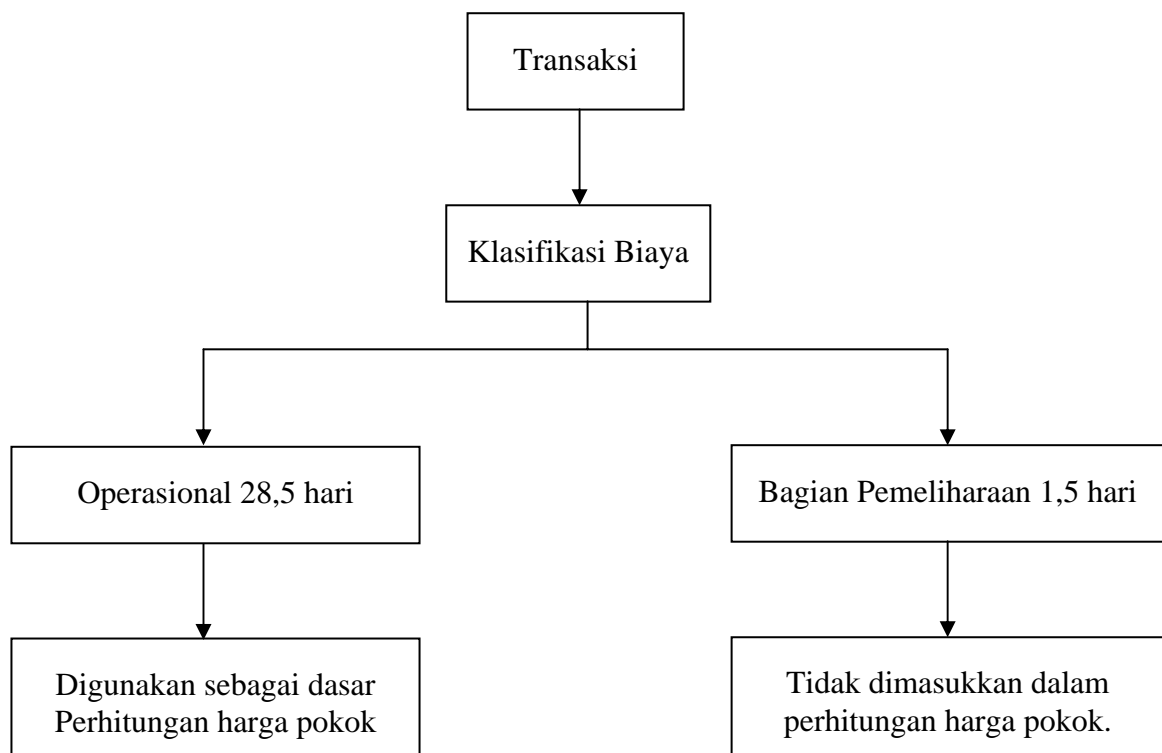
Sumber : PT. Lintas Buana Kasei (2006)

Sampai saat ini perusahaan diperkuat oleh 32 truk, apabila diambil rata-rata, sesuai data bulan Maret 2006, satu truk dapat menempuh jarak 7.641 km/truk (244.510 km, dibagi 32 truk = 7.641 km/truk). Berarti dalam satu tahun, rata-rata satu truk bisa menempuh jarak 91.691 km/tahun (7.641 km, dikali 12 bulan = 91.691 km/tahun). Sementara itu, apabila setiap 5000 km, armada truk tersebut harus mengalami *general check up*. Maka dalam setahun, satu armada truk akan mengalami 18 kali pemeriksaan rutin kondisi kendaraan.

Dalam perhitungan satu bulan (30 hari), ternyata armada truk dapat beroperasi selama 28,5 hari, sisanya sebanyak 1,5 hari, digunakan untuk pemeriksaan kendaraan di bagian pemeliharaan kendaraan.

Hari operasi inilah (28,5 hari) sebenarnya yang menurut penulis selayaknya dijadikan asumsi dasar aktivitas banyaknya jumlah hari dalam sebulan, didalam menetapkan harga pokok produk, bukan 26 hari seperti yang selama ini diatur dalam kebijakan perusahaan.

Gambar 4.3.



Bila metode ABC ini diterapkan, penghitungan harga pokok perusahaan akan berubah menjadi :

Tabel 4.5
Biaya Variabel

No.	<i>Jenis Biaya</i>	Jumlah
1.	Biaya Supir	Rp 99.667,00
2.	Biaya toll	Rp 229.500,00
3.	Biaya bahan bakar	Rp 1.566.450,00
4.	Biaya ban	Rp 200.358,00
5.	Biaya perbaikan	Rp 105.128,00
	Total biaya variabel	Rp 2.201.103,00

Sumber : PT. Lintas Buana Kasei (2006)

Penjelasan :

a. Biaya Supir = (Gaji Supir Perbulan / 30 hari) + Tunjangan Co-Driver per trip

$$= (\text{Rp. } 800.000 / 30 \text{ hari}) + \text{Rp. } 33.000 = \text{Rp. } 99.667$$

b. Biaya Toll = (Biaya Toll PP) + Uang Jalan ke Bandung

$$= (\text{Rp. } 83.000 \times 2) + \text{Rp. } 62.500 = \text{Rp. } 229.500$$

c. Biaya Solar = Harga Solar X Jarak X Perbandingan Pemakaian (1 Ltr = 1.7 Km)

$$= \text{Rp. } 4.500 \times 590 \text{ Km} \times 1 \text{ Ltr} : 1.7 \text{ Km} = \text{Rp. } 1.566.450.$$

d. Biaya Ban :

4.1. Harga Ban & Depresiasi

- 1 Ban Baru (Tire) = Rp. 1.500.000 Depresiasi setiap 80.000 Km

- 1 Ban Vulkanisir = Rp. 1.000.000 Depresiasi setiap 60.000 Km

4.2. Pemakaian Ban

- Tractor Head : Rp. 72.523 dengan perhitungan sebagai berikut :

Depan : ((2 Tires + 1 Tire Cadangan) : 80.000 Km)) X 590 Km

: (3 X Rp. 1.500.000) : 80.000 Km X 590 Km = Rp. 33.187

Belakang : (4 Vulkanisir : 60.000 Km) X 590 Km

: (4 X Rp. 1.000.000 : 60.000 Km) X 590 Km = Rp. 39.335

- Chasis : Rp. 127.835 dengan perhitungan sebagai berikut :

Belakang : (12 + 1 Vulkanisir Cadangan : 60.000 Km) X 590 Km

: (13 X Rp. 1.000.000 : 60.000 Km) X 590 Km = Rp. 127.835

e. Biaya Perbaikan

Biaya Perbaikan yang ditetapkan perusahaan meliputi :

Biaya Perbaikan Tractor Head : Rp. 17.000.000 / Tahun

Biaya Perbaikan Container : Rp. 5.000.000 / Tahun

Biaya Perbaikan Chasis : Rp. 10.800.000 / Tahun

----- +

Total Biaya Perbaikan : Rp. 32.800.000 / Tahun

Biaya Perbaikan dalam setahun yang ditetapkan perusahaan
 B. Perbaikan/Tahun = -----
 12 Bulan X Jumlah Trip dalam satu bulan.

Rp. 32.800.000
 B. Perbaikan/Tahun = ----- = Rp. 105.128
 12 Bulan X 26 Trip

Tabel 4.6**Biaya Tetap**

No.	Jenis Biaya	Jumlah
1.	Biaya depresiasi truckhead	Rp 421.052,00
2.	Biaya depresiasi chassis 40 kaki	Rp 82.543,00
3.	Biaya depresiasi peti kemas	Rp 23.684,00
	Total biaya tetap	Rp 527.280,00

Total biaya variabel dan tetap	Rp 2.728.383,00
Biaya administrasi (15%)	Rp 409.257,00
Total Harga Pokok	Rp 3.137.640,00

Sumber : PT. Lintas Buana Kasei (2006)

Penjelasan :

Harga Head Truck = Rp. 720.000.000

Harga Chasis 40' = Rp. 141.149.000

Harga Container 40' = Rp. 40.500.000

Depresiasi = 8 Tahun

Total Aktual Trip per Bulan = 28.5 Trip

Rumus Biaya Depresiasi per tahun

$$\text{Depresiasi} = \frac{\text{Harga Perolehan Truckhead} \times (1) + (1 \times 12\% \times 5)}{\text{Tahun} \times \text{Bulan} \times \text{Total Actual Trip per Bulan}}$$

Berdasarkan Rumus diatas didapatkan Biaya depersiasi sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Depresiasi Truck Head} &= (\text{Rp. } 720.000.000) : (8 \text{ Tahun} \times 12 \text{ Bulan} \times 28.5 \text{ Trip}) \\ &= \text{Rp } 421.052,00 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Depresiasi Chasis} &= (\text{Rp. } 141.149.000) : (8 \text{ Tahun} \times 12 \text{ Bulan} \times 28.5 \text{ Trip}) \\ &= \text{Rp } 82.543,00 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Depresiasi Container} &= (\text{Rp. } 40.500.000) : (8 \text{ Tahun} \times 12 \text{ Bulan} \times 28.5 \text{ Trip}) \\ &= \text{Rp } 23.684,00 \end{aligned}$$

4.5 Analisis Perbandingan Perhitungan Harga Pokok antara Metode Tradisional dan Metode ABC

Perhitungan harga pokok trayek menurut metode tradisional memberikan hasil yang lebih besar dibandingkan metode ABC. Hal ini disebabkan karena salah satunya adalah pengelompokkan biaya yang masih bersifat tradisional atau umum. Sehingga biaya yang masuk ke dalam perhitungan harga pokok trayek hampir semuanya dimasukkan. Lain halnya dalam perhitungan harga pokok menurut aktivitas (ABC), dimana biaya yang masuk dalam perhitungan dikaitkan dengan aktivitas utama perusahaan.

Apabila dilakukan perbandingan antara metode tradisional dengan metode ABC, maka perbandingannya adalah sebagai berikut :

Tabel 4.7**Tabel Perbandingan Antara Metode Tradisional dan Metode ABC**

No	Jenis Biaya	Metode Tradisional	Metode ABC	Keterangan
1.	Biaya Supir	Rp 99.667,00	99.667,00	Efisien
2.	Biaya toll	Rp 229.500,00	229.500,00	Efisien
3.	Biaya bahan bakar	Rp 1.566.450,00	1.566.450,00	Efisien
4.	Biaya ban	Rp 200.358,00	200.358,00	Efisien
5.	Biaya perbaikan	Rp 105.128,00	105.128,00	Efisien
6.	Biaya depresiasi truckhead	Rp 461.538,00	421.052,00	Inefisien
7.	Biaya depresiasi chassis	Rp 90.480,00	82.543,00	Inefisien
8.	kaki	Rp 24.961,00	23.684,00	Inefisien
9.	Biaya depresiasi peti kemas	Rp 225.335,00	217.730,00	Inefisien
	Biaya administrasi (15%)			
	Total Harga Pokok	Rp 3.195.944,00	3.137.641,00	-

Sumber : PT. Lintas Buana Kasei (2006)

Berdasarkan data di atas, dapat diketahui bahwa penyebab utama tingginya perhitungan harga pokok trayek adalah dalam perlakuan terhadap biaya depresiasi kendaraan, di mana pihak perusahaan menentukan standar 26 hari sebagai dasar penentuan biaya depresiasi kendaraan. Dengan metode ABC dasar penentuan biaya depresiasi kendaraan adalah 28,5 hari yang merupakan kondisi actual kendaraan melakukan aktivitas utama, yaitu melakukan jasa angkutan peti kemas.

Terbukti bahwa dengan metode ABC, harga pokok perusahaan mengalami penurunan yang cukup signifikan, bila dibandingkan dengan metode yang diterapkan sebelumnya (metode tradisional). Sehingga pada akhirnya, melalui metode ABC ini, pihak perusahaan sebenarnya bisa membentuk harga jual bersaing (*competitive price*) di pasar jasa angkut peti kemas yang akhir-akhir ini semakin kompetitif.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

1. Terdapat perbedaan perhitungan harga pokok produk antara perhitungan harga pokok melalui metode tradisional dengan perhitungan harga pokok produk melalui metode Activity Based Costing (ABC), seperti ditunjukkan pada sampel perhitungan harga pokok rute perjalanan (trip) Merak-Bandung.
2. Hasil perhitungan harga pokok dengan metode tradisional lebih besar dibandingkan perhitungan harga pokok dengan metode ABC. Hal ini disebabkan karena adanya perbedaan pemakaian faktor *jumlah hari operasi armada sebagai angka pembagi* dalam menghitung alokasi beban aktiva tetap (depresiasi aktiva tetap). Jumlah hari operasi dengan metode tradisional sebanyak 26 hari dalam sebulan, adalah lebih kecil dibanding jumlah hari operasi metode ABC yang jumlahnya 28,5 hari dalam sebulan.
3. Dengan menggunakan *metode ABC*, perusahaan akan mengalami efisiensi harga terpasang (*applied price efficient*), sehingga dengan efek ini, selain perusahaan akan mampu membentuk harga bersaing yang logis, juga akan mempermudah perusahaan dalam mengontrol pengelolaan aktivitas, terutama aktivitas aktiva tetap dalam membentuk biaya.

5.2. Saran

1. Perusahaan diharapkan mulai melakukan studi mendalam mengenai seluruh aktivitas yang dapat mempengaruhi harga pokok produk secara lebih meluas misalnya; aktivitas promosi dan pemasaran, aktivitas produksi dan pengangkutan barang dan lain-lain. Sehingga diharapkan dengan mengenal seluruh aktivitas secara lebih mendalam, maka selain perusahaan bisa lebih mengembangkann aspek kontrol aktivitas (*activity control*), juga perusahaan bias mencari celah lain dalam rangka optimalisasi pemanfaatan sumber-sumber daya.
2. Perusahaan mulai bisa memikirkan untuk merubah kebijakan penentuan harga pokok produk, dari metode tradisional menjadi *metode ABC*.

DAFTAR PUSTAKA

- Adikoesoemah, R. Soemita. 2000. *Cost Accounting (Kalkulasi Harga Pokok)*, Tarsito, Bandung
- Cooper, Robin & Robert S. Kaplan. 2001. *The Design of Cost Management System*. Prentice-Hall International, New Jersey.
- Hammer, Lawrence H and Milton F. Ustry. 2004. *Cost Accounting : Planning and Control*. South Western Publishing Company, Cincinnati.
- Harnanto, 2000. *Akuntansi Biaya ; Perhitungan Harga Pokok* BPFE, Yogyakarta.
- Horngren, Charles T. 2001. *Cost Accounting A Managerial Emphasis*. Prentice-Hall International Edition, New Jersey.
- Ikatan Akuntansi Indonesia, 2005. *Standar Akuntansi Keuangan*. Salemba Empat, Jakarta.
- Kantor Akuntan Publik dan Konsultan Manajemen SDW, 2005. *Makalah Pelatihan Activity Based Costing*. Pertamina, Bandung.
- Mulyadi, 2003, *Akuntansi Biaya*, Bagian Penerbitan Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi YKPN, Yogyakarta.
- O'guin, Michael C, 2001, *The Complete Guide to Activity Based Costing*, Prentice-Hall International Edition, New Jersey.
- Supriyono, 2002, *Akuntansi Manajemen I : Konsep Dasar Akuntansi Manajemen dan Proses Perencanaan*, BPFE Yogyakarta, Yogyakarta.
- _____, 2005, *Akuntansi Biaya; Perencanaan dan Pengendalian*. Erlangga, Jakarta
- _____, 2000, *Akuntansi Biaya untuk Manajemen*, BPFE, Yogyakarta.
- _____, 2004, *Akuntansi Biaya dan Akuntansi Manajemen untuk Teknologi Maju dan Globalisasi*, BPFE Yogyakarta, Yogyakarta.