

---

## Penentuan Harga Pokok Trucking Menurut Metode Tradisional dengan Metode Activity Based Costing

Edi Supardi, SE, MM, AAAIK

Politeknik Pos Indonesia

Jl. Sari Asih No. 54 Bandung 40151, 022-2009562/022-2011089

e-mail: edi.supardi@poltekpos.ac.id

### Abstrak

Harga pokok adalah hal penting dalam perusahaan, karena berpengaruh pada keuntungan dalam persaingan pasar. Penggunaan metode pembebanan biaya yang benar akan sangat berpengaruh pada harga pokok yang dihasilkan. Pada sistem activity based costing, cost driver yang dipakai lebih dari satu sesuai dengan aktifitas actual yang terjadi. Metode ini diharapkan mampu mengatasi kelemahan biaya tradisional. Sistem biaya tradisional kurang mampu memenuhi kebutuhan manajemen dalam perhitungan harga pokok produk yang akurat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa antara metode penetapan harga pokok secara tradisional dan metode ABC berpengaruh terhadap tarif yang ditetapkan perusahaan. Terdapat perbedaan hasil perhitungan harga pokok antara penggunaan metode tradisional dan activity based costing dalam penetapan harga pokok trucking trayek Bandung – Merak, studi kasus pada perusahaan Freight Forwarding X.

**Kata kunci:** Harga Pokok, Metode Tradisional, Metode Activity Based Costing

### Abstract

Cost of goods is important for the company, As its effect on profits in the market competition. The correct expending method will greatly affect the cost of goods produced. In activity-based costing system, the cost driver used more than one line with the actual activity occurs. This method is expected to overcome the weakness of traditional costs. Traditional cost systems are less able to meet the needs of management in the calculation of accurate product cost. The results showed that the method of determination of the cost of traditional and ABC methods affect the tariff set by the company. There are differences between the results of calculation of the cost of traditional methods and the use of activity-based costing in determining the cost of trucking is the route Bandung - Merak, a case study on Freight Forwarding company X.

**Keywords:** Cost of Goods, Traditional Method, Activity Based Costing Method

## 1. Pendahuluan

### 1.1. Latar Belakang

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. (Mulyadi [1]).

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 (Jayatmaja [5]). 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. (Mulyadi [1]).

Walaupun demikian berdasarkan perspektif manajerial, sistem ABC ini menawarkan lebih banyak daripada sekadar informasi biaya pokok yang akurat. Sistem ini juga memberikan informasi mengenai aktifitas dan biayanya. Mengetahui aktivitas apa yang dilakukan dan biaya-biayanya memungkinkan manajer memusatkan perhatiannya pada aktivitas yang dapat membuka peluang terhadap penghematan biaya. (Amin Wijaya [6]).

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 (Mulyadi [4]). 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 **“Penentuan Harga Pokok Trucking Menurut Metode Tradisional dengan Metode Activity Based Costing (Studi Kasus Pada Trayek “Bandung-Merak” di PT. X).**

## 1.2. Identifikasi Masalah

Mengacu pada latar belakang masalah diatas, maka penulis mengambil permasalahan yang menjadi pokok pembahasan yaitu :

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. Kegunaan Penelitian

### 1. Kegunaan Teoritis

Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan wawasan bagi penulis mengenai masalah penentuan harga pokok trucking untuk suatu trayek, serta sebagai bahan masukan atau referensi bagi pihak yang memerlukan untuk penelitian lebih lanjut dengan menambah variable yang belum diteliti.

### 2. Kegunaan Praktis

#### 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.

## 1.4. Tujuan Penelitian

Berdasarkan identifikasi masalah yang telah diuraikan, maka penelitian ini bertujuan untuk :

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

## 2. Metode Penelitian

## 2.1. Jenis Penelitian

Studi kasus adalah penelitian tentang status subjek penelitian yang berkenaan dengan suatu fase spesifik atau khas dari keseluruhan personalitas. Sehingga dapat memberikan gambaran secara mendetail mengenai latar belakang, sifat-sifat serta karakter-karakter yang menjadi khas dalam suatu kasus baik individu maupun secara umum.

### a. Populasi dan Sampel

Sugiyono [2] mengemukakan bahwa "populasi adalah wilayah generalisasi : obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya". Dalam penelitian ini, peneliti menetapkan populasi yaitu harga pokok trucking seluruh trayek di PT. X. Sampel merupakan sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi (Sugiyono [2]). Dalam penelitian ini sample yang digunakan yakni Harga Pokok Trucking Trayek Bandung – Merak di PT. X.

### b. Sumber Data

1. Data Primer merupakan data yang diperoleh dari sumber perusahaan secara langsung dengan cara observasi (observation).
2. Data Sekunder merupakan data yang diperoleh dan dipergunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang merupakan data yang telah diolah lebih lanjut dan disajikan baik oleh pihak pengumpul atau pihak lainnya yang ada di perusahaan.

Dalam penelitian ini sumber data yang digunakan peneliti adalah data primer berupa data Harga Pokok Trucking Trayek di PT. X dan data sekunder berupa kaidah, teori, ataupun peraturan yang berlaku untuk mendukung pelaksanaan penelitian.

## 2.2. Metode Pengumpulan Data

### a. Studi Kepustakaan

Dilakukan oleh peneliti untuk menghimpun informasi yang relevan dengan topik atau masalah yang akan atau sedang diteliti. Informasi ini dapat diperoleh dari buku-buku ilmiah, laporan penelitian, tulisan-tulisan ilmiah, tesis dan disertasi, peraturan-peraturan, ketetapan, buku tahunan, ensiklopedia, dan sumber-sumber tertulis baik tercetak maupun elektronik lain. Untuk penelitian ini data yang diperoleh berupa informasi, teori ataupun peraturan yang relevan dan mendukung penelitian ini.

### b. Survey Lapangan

Survey ini dilakukan dengan cara mencermati secara langsung pada perusahaan yang menjadi subjek penelitian. Survey lapangan berupa teknik dokumentasi yaitu merupakan teknik pengumpulan data dengan cara memeriksa atau melihat secara langsung dokumen, catatan-catatan dan buku-buku yang digunakan perusahaan. Untuk penelitian ini data yang diperoleh berupa data-data biaya di PT. X.

## 2.3. Teknik Analisis

Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis kuantitatif. Dalam penelitian ini penulis membandingkan dua variable yang melibatkan perhitungan dengan angka-angka, sehingga ditemukan selisih antara dua biaya yang diteliti tadi.

## 3. Hasil Penelitian

### 3.1. Penggolongan Biaya PT.X

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

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". Metode pembebanan sama dengan metode pembebanan Biaya depresiasi Truk.

### 3. Depresiasi Chassis

Metode pembebanan biayanya sama dengan biaya depresiasi petikemas.

## 2. Biaya Produksi Variabel

Adalah biaya yang dipengaruhi oleh jarak atau rute yang ditempuh armada perusahaan.

Rincian biaya variabel ini terdiri dari;

- a. Biaya Upah Supir Kendaraan dan Assistant Supir
- b. Biaya Toll
- c. Biaya Minyak Pelumas (oli mesin)
- d. Biaya Ban Kedaraan
- e. Biaya Perbaikan Kendaraan

## 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. A (Induk Perusahaan sekaligus nasabah)
- g. Biaya Sewa Tanah  
Yakni biaya yang dikeluarkan untuk menyewa tanah di lokasi terminal dari Induk Perusahaan sekaligus nasabah
- 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

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.

- I. 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*; perhitungan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$\frac{\text{Harga Perolehan Truckhead} \times (1 + 1 \times 12\% \times 5)}{\text{Tahun} \times \text{Bulan} \times \text{Hari kerja} \times \text{Trip}}$$

- b. *Biaya Depresiasi Peti Kemas*; metode perhitungan sama dengan biaya depresiasi truk.

- c. *Biaya Depresiasi Chassis*; metode perhitungan sama dengan biaya depresiasi truk.

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*; 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.

- c. *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.

- d. *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 variabel dan biaya tetap.

Sebagai ilustrasi kebijakan HPP perusahaan berikut diambil satu sampel rute BDG-JKT/40':

**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

**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

Seperti yang terlihat dalam tabel diatas, dengan merujuk pada kebijakan yang ditempuh perusahaan dalam penentuan harga pokok, diperoleh harga pokok per trip sebesar Rp. 3.195.944,00, sementara harga jual per trip untuk rute perjalanan Merak-Bandung sejauh 590 km 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. (Mursyidi [3]).

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 (Jayatamaja [5]). Secara sederhana, proses tersebut dapat di gambarkan sebagai berikut : **Sumber Daya → Aktivitas → Produk**

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.

biaya-biaya yang dikonsumsi oleh aktivitas yang tidak berubah mengikuti jarak yang ditempuh armada perusahaan diantara adalah; Biaya penyusutan truckhead, Biaya penyusutan chassis, Biaya penyusutan peti kemas dan 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.X.

#### 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 .

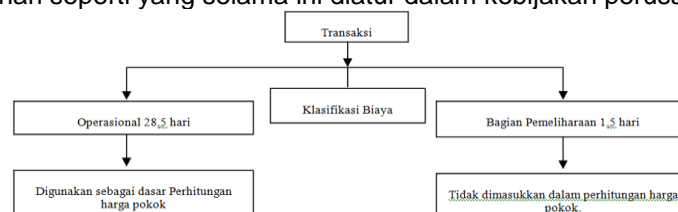
**Kedua**, aktivitas yang terjadi dan bisa digunakan sebagai dasar dalam penentuan harga pokok adalah *jarak tempuh armada perusahaan*.

**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.

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.



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

**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

## Penjelasan :

- Biaya Supir = ( Gaji Supir Perbulan / 30 hari ) + Tunjangan Co-Driver per trip  
= ( Rp. 800.000 / 30 hari ) + Rp. 33.000 = Rp. 99.667
- Biaya Toll = ( Biaya Toll PP ) + Uang Jalan ke Bandung  
= ( Rp. 83.000 X 2 ) + Rp. 62.500 = Rp. 229.500
- Biaya Solar = Harga Solar X Jarak X Perbandingan Pemakaian ( 1 Ltr = 1.7 Km )  
= Rp. 4.500 X 590 Km X 1 Ltr : 1.7 Km = Rp. 1.566.450.
- Biaya Ban :
  - 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
  - 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
- 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**

$$\text{B. Perbaikan/Tahun} = \frac{\text{Rp. 32.800.000}}{12 \text{ Bulan} \times \text{Jumlah Trip dalam satu bulan.}}$$

$$\text{Rp. 32.800.000}$$

$$\text{B. Perbaikan/Tahun} = \frac{\text{Rp. 32.800.000}}{12 \text{ Bulan} \times 26 \text{ Trip}} = \text{Rp. 105.128}$$

**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

## Penjelasan :

$$\text{Harga Head Truck} = \text{Rp. 720.000.000}$$

$$\text{Harga Chasis 40'} = \text{Rp. 141.149.000}$$

$$\text{Harga Container 40'} = \text{Rp. 40.500.000}$$

$$\text{Depresiasi} = 8 \text{ Tahun}$$

$$\text{Total Aktual Trip per Bulan} = 28.5 \text{ Trip}$$

$$\text{Harga Perolehan Truckhead} \times ( 1 ) + ( 1 \times 12\% \times 5 )$$

$$\text{Biaya Depresiasi/tahun} = \frac{\text{Tahun} \times \text{Bulan} \times \text{Total Actual Trip per Bulan}}$$

Berdasarkan Rumus diatas didapatkan Biaya depersiasi sebagai berikut :

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

Depresiasi Chasis = (Rp. 141.149.000) : ( 8 X 12 X 28.5 Trip) = Rp 82.543,00  
 Depresiasi Container = (Rp. 40.500.000) : ( 8 X 12 X 28.5 Trip) = Rp 23.684,00

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

Perhitungan harga pokok trayek menurut metode tradisional memberikan hasil yang lebih besar dibandingkan metode ABC. Hal ini disebabkan karena salah satunya adalah pengelompokan 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 :

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	<b>421.052,00</b>	Inefisien
7.	Biaya depresiasi chassis kaki	Rp 90.480,00	<b>82.543,00</b>	Inefisien
8.	Biaya depresiasi peti kemas	Rp 24.961,00	<b>23.684,00</b>	Inefisien
9.	Biaya administrasi (15%)	Rp 225.335,00	<b>217.730,00</b>	Inefisien
	Total Harga Pokok	Rp 3.195.944,00	3.137.641,00	-

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.

#### 4. 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.

#### Daftar Pustaka

- [1] Mulyadi. 2010. Akuntansi Biaya. Jogjakarta : UPP STIM YKPN
- [2] Sugiyono. 2010. Metode Penelitian Bisnis. Bandung: Alfabeta.
- [3] Mursyidi. 2008. *Akuntansi Biaya Conventional Costing, Just In Time, Dan Activity Based Costing*. Bandung: PT. Refika Aditama.
- [4] Mulyadi. 2001. *Akuntansi Manajemen*. Jakarta : Salemba 4
- [5] Jayaatmaja, Alan. 2007. Akuntansi Biaya. Jakarta. Salemba 4
- [6] Wijaya, Amin. 2009. Akuntansi Biaya. Rineka Cipta