

No. Dok: 6406

D
338.5
AUL

A

**ANALISIS PENENTUAN HARGA POKOK PRODUKSI
DENGAN METODE *ACTIVITY BASED COSTING* PADA
PT. SGMW MOTOR INDONESIA TAHUN 2018**

TUGAS AKHIR

Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat Penyelesaian
Program D-IV Program Studi Administrasi Bisnis Otomotif
Politeknik STMI Jakarta



DATA BUKU PERPUSTAKAAN	
Tgl Terima	20/08/2022
No Induk Buku	587/180/SB/TA/22

Disusun Oleh

NAMA : DINNA SEPTI AULIA

NIM : 1715077

**POLITEKNIK STMI JAKARTA
KEMENTERIAN PERINDUSTRIAN RI
JAKARTA**

2019

SUMBANGAN ALUMNI

POLITEKNIK STMI JAKARTA
KEMENTERIAN PERINDUSTRIAN RI

TANDA PERSETUJUAN DOSEN PEMBIMBING / PENGAWAS

JUDUL TUGAS AKHIR :

**ANALISIS PENENTUAN HARGA POKOK PRODUKSI
DENGAN METODE *ACTIVITY BASED COSTING* PADA
PT. SGMW MOTOR INDONESIA TAHUN 2018**

DI SUSUN OLEH :

NAMA : DINNA SEPTI AULIA

NIM : 1715077

PROGRAM STUDI : ADMINISTRASI BISNIS OTOMOTIF

Telah Diperiksa dan Disetujui untuk Diajukan
dan Dipertahankan dalam Ujian Tugas Akhir
Politeknik Sekolah Tinggi Manajemen Industri
Jakarta

Menyetujui

Jakarta, 26 April 2019

Dosen Pembimbing / Pengawas



Yulius Jatmiko Nuryatno, SE, MM
NIP : 198607262014021001

LEMBAR PERNYATAN KEASLIAN

Saya mahasiswa program studi Administrasi Bisnis Otomotif, Politeknik STMI
Jakarta, Kementerian Perindustrian R.I.

Nama : Dinna Septi Aulia
NIM : 1715077
Jurusan / Program Studi : Administrasi Bisnis Otomotif

Dengan ini menyatakan bahwa hasil karya Tugas Akhir yang saya buat dengan
judul :

**“ANALISIS PENENTUAN HARGA POKOK PRODUKSI DENGAN
METODE *ACTIVITY BASED COSTING* PADA PT. SGMW MOTOR
INDONESIA TAHUN 2018”**

Dibuat dan diselesaikan sendiri dengan menggunakan literature hasil kuliah,
survei lapangan, dosen pembimbing, melalui tanya jawab maupun asistensi serta
buku-buku jurnal acuan yang tertera dalam referensi pada karya Tugas Akhir ini.

- Bukan merupakan duplikasi karya tulis yang sudah dipublikasikan atau yang pernah dipakai untuk mendapatkan gelar sarjana sains terapan/sarjana di Politeknik Sekolah Tinggi Manajemen Industri atau di Universitas/Perguruan Tinggi lain, kecuali pada bagian-bagian tertentu digunakan sebagai referensi yang semestinya dan sumber informasi dengan dicantumkan melalui referensi yang semestinya.
- Bukan merupakan karya tulis terjemahan dari kumpulan buku atau jurnal acuan yang tertera dalam referensi pada karya Tugas Akhir saya.

Jika terbukti saya tidak memenuhi apa yang telah saya nyatakan seperti diatas,
maka karya Tugas Akhir saya ini dibatalkan.

Jakarta, 26 April 2019

Yang Membuat Pernyataan


METERAI
TEMPEL
CAT 78CAFF722855776
6000
ENAM RIBU RUPIAH
(Dinna Septi Aulia)

POLITEKNIK STMI JAKARTA
KEMENTERIAN PERINDUSTRIAN RI

LEMBAR PENGESAHAN

JUDUL TUGAS AKHIR:

**“ANALISIS PENENTUAN HARGA POKOK PRODUKSI DENGAN
METODE *ACTIVITY BASED COSTING* PADA PT. SGMW MOTOR
INDONESIA TAHUN 2018”**

DISUSUN OLEH:

Nama : Dinna Septi Aulia

NIM : 1715077

Program Studi : Administrasi Bisnis Otomotif

Telah diuji oleh Tim Penguji Sidang Tugas Akhir Program Studi Administrasi
Bisnis Otomotif Politekhnik STMI Kementerian Perindustrian RI Jakarta pada
hari ini:

Jakarta, 23 Mei 2019

Penguji I



Yulius Jatmiko Nuryatno, SE, MM

NIP : 198607262014021001

Penguji II



Dr. Sadar Sukma Adnan, SE, Mpd

NIP : 195703211984031005

Penguji III



Drs. Mulyono, MM

NIP : 195309011983031001

Penguji IV



Dra. Sri Daryuni, MM

NIP : 195406291982032003

ABSTRAK

Selama ini PT SGMW Motor Indonesia menggunakan Sistem Tradisional dalam menghitung Harga Pokok Produksi yang membebankan biaya *overhead* pabrik secara tidak tepat ke setiap produk atas dasar penggunaan tarif tunggal. Tarif ini menghasilkan biaya produk yang tidak akurat jika sebagian besar biaya *overhead* pabrik tidak berhubungan dengan volume/unit. Penentuan Harga Pokok Produksi dengan Sistem Tradisional yang menggunakan perkiraan saja, seperti yang diterapkan oleh PT SGMW Motor Indonesia dianggap kurang akurat dalam memberikan informasi biaya yang terkandung dalam masing-masing produksi. Sehingga menyebabkan semua jenis produk yang dihasilkan mengkonsumsi biaya *overhead* pabrik dengan proporsi yang sama. Apabila perusahaan salah dalam menghitung biaya produksi, maka akan banyak kerugian yang mungkin didapat pada perusahaan. Penelitian ini berjudul "Analisis Penentuan Harga Pokok Produksi Dengan Metode *Activity Based Costing* Pada PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018", menggunakan Metode *Activity Based Costing* dalam menghitung Harga Pokok Produksi agar informasi biaya yang didapat akurat serta dapat memaksimalkan laba perusahaan.

Activity Based Costing merupakan pendekatan penentuan biaya produk yang membebankan biaya ke produk berdasarkan konsumsi sumber daya oleh aktivitas. Dasar pemikiran pendekatan penentuan biaya ini adalah bahwa produk perusahaan dilakukan oleh aktivitas, dan aktivitas yang dibutuhkan tersebut menggunakan sumber daya yang menyebabkan timbulnya biaya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perhitungan Harga Pokok Produksi dengan Sistem *Activity Based Costing* pada produk Confero S 1.5cc sebesar Rp 158,167,897/unit dan produk Cortez 1.8cc sebesar Rp 184,954,398/unit. Sedangkan untuk perhitungan Harga Pokok Produksi dengan Sistem Tradisional pada produk Confero S 1.5cc sebesar Rp 158,526,569/unit dan produk Cortez 1.8cc sebesar Rp 184,628,694/unit. Sehingga selisih antara perhitungan Harga Pokok Produksi dengan Sistem *Activity Based Costing* dan Sistem Tradisional produk Confero S 1.5cc sebesar Rp 358,672/unit dan produk Cortez 1.8cc sebesar Rp 325,704/unit.

Kata Kunci : Harga Pokok Produksi, *Activity Based Costing*, Laba.

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT yang Maha Pengasih dan Penyayang atas berkat rahmat dan ridho-Nya dapat terselesaikan Tugas akhir yang berjudul **“Analisis Penentuan Harga Pokok Produksi Dengan Metode *Activity Based Costing* Pada PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018”**.

Penulisan Tugas Akhir ini merupakan pemenuhan salah satu persyaratan akademis untuk menyelesaikan Program Studi D-IV di Politeknik STMI Jakarta d.h. Sekolah Tinggi Manajemen Industri (STMI) Kementerian Perindustrian RI, Program Studi Administrasi Bisnis Otomotif.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini penulis mendapat bantuan dari berbagai pihak, maka dalam kesempatan ini dengan segala kerendahan hati, penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih atas segala bantuan, bimbingan dan dukungan yang telah diberikan sehingga skripsi ini dapat terselesaikan kepada:

1. Kedua orang tua penulis yang selalu mendo'akan dan memberi dukungan kepada penulis.
2. Bapak Dr. Mustofa, ST., M.T. selaku Direktur Politeknik STMI Jakarta d.h. Sekolah Tinggi Manajemen Industri, Kementerian Perindustrian RI.
3. Ibu Dra. Sri Daryuni, MM, selaku ketua Program Studi Administrasi Bisnis Otomotif.
4. Bapak Yulius Jatmiko Nuryatno, SE., MM. selaku sekretaris Program Studi Administrasi Bisnis Otomotif serta selaku dosen pembimbing Tugas Akhir penulis yang telah merelakan sebagian waktunya tersita untuk membimbing dan membagi ilmunya kepada penulis hingga tersusun laporan penelitian Tugas Akhir ini.
5. Seluruh dosen dan staf di Politeknik STMI Jakarta, terutama para dosen pengajar jurusan Administrasi Bisnis Otomotif yang telah memberikan ilmunya dari semester 1 hingga semester 7.
6. Ibu Hotma Betaria Nababan yang telah menjadi pembimbing PKL dan penelitian penulis serta memberikan banyak ilmu dalam dunia kerja untuk penulis.

7. Kepada seluruh karyawan PT SGMW Motor Indonesia yang telah bersedia menjadi responden PKL dan penelitian penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
8. Teman-teman seperjuangan Administrasi Bisnis Otomotif angkatan 2015 yang telah memotivasi penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir, dan berjuang sampai akhir hingga selesai Tugas Akhir ini.

Penulis menyadari dalam penulisan Tugas Akhir ini masih banyak terdapat kekurangan, baik yang menyangkut etika penulisan, bahasa, maupun dari segi materi. Sehubungan dengan kekurangan-kekurangan tersebut, penulis mengharapkan kritik dan saran yang sifatnya membangun dari semua pihak, sehingga dapat meningkatkan kualitas penulisan di masa yang akan datang.

Jakarta, 26 April 2019

Penyusun



Dinna Septi Aulia

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR ii

DAFTAR ISI..... iv

DAFTAR TABEL..... vii

DAFTAR GAMBAR x

BAB I 1

PENDAHULUAN..... 1

 1.1. Latar Belakang..... 1

 1.2. Rumusan Masalah..... 3

 1.3. Tujuan Penelitian 4

 1.4. Batasan Masalah 4

 1.5. Manfaat Penelitian 4

 1.6. Sistematika Penulisan..... 5

BAB II..... 7

LANDASAN TEORI..... 7

 2.1. Akuntansi Biaya..... 7

 2.2. Biaya 8

 2.2.1. Pengertian Biaya 8

 2.2.2. Objek Biaya 9

 2.2.3. Klasifikasi Biaya 10

 2.3 Alur Biaya Dalam Perusahaan Manufaktur..... 16

 2.4 Harga Pokok Produksi..... 18

 2.5 Harga Pokok Penjualan 19

 2.6 Laporan Laba/Rugi 20

 2.7 Metode Penentuan Harga Pokok Produk..... 21

 2.7.1 Akuntansi Biaya Tradisional..... 21

 2.7.2 *Activity Based Costing System (ABC)*..... 22

 2.8 Tingkatan Biaya dan Pemicu 23

 2.9 Proses Alokasi Biaya Dengan *Activity Based Costing System*..... 25

 2.10 Keunggulan dan Kelemahan Sistem *Activity Based Costing*..... 27

BAB III 29

METODOLOGI PENELITIAN 29

 3.1. Metode Pengumpulan Data..... 29

3.2. Metode Analisis	31
3.3. Kerangka Berfikir	33
BAB IV	34
PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA	34
4.1. Pengumpulan Data	34
4.1.1. Sejarah Perusahaan.....	34
4.1.2. Profil Perusahaan.....	36
4.1.3. Visi dan Misi Perusahaan	36
4.1.4. Struktur Organisasi.....	37
4.1.5. <i>Layout</i> PT SGMW Motor Indonesia.....	45
4.1.6. Aspek Sumber Daya Manusia.....	47
4.1.7. Aspek Produksi	55
4.1.8. Aspek Pemasaran	63
4.1.9. Aspek Keuangan	67
4.2. Pengolahan Data	71
4.2.1. Penyusutan.....	71
4.2.2. Biaya Bahan Baku.....	73
4.2.3. Biaya Tenaga Kerja Langsung.....	75
4.2.4. Biaya <i>Overhead</i> Pabrik.....	76
BAB V	77
ANALISIS PEMBAHASAN	77
5.1. Penentuan Harga Pokok Produksi dengan Sistem Tradisional dan Sistem <i>Activity Based Costing</i> Pada PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018.....	77
5.1.1. Perhitungan Harga Pokok Produksi Dengan Sistem Tradisional Pada PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018.....	78
5.1.2. Perhitungan Harga Pokok Produksi Dengan Sistem <i>Activity Based Costing</i> Pada PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018	81
5.2. Perhitungan Laba Kotor dengan Sistem Tradisional dan Sistem <i>Activity Based Costing</i> Pada PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018.....	90
5.2.1. Perhitungan Laba Kotor dengan Sistem Tradisional	91
5.2.2. Perhitungan Laba/Rugi dengan Sistem <i>Activity Based Costing</i>	92
5.3. Perbandingan Laba Kotor PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018 dengan Sistem Tradisional dan Sistem <i>Activity Based Costing</i>	94

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Tingkatan Agregasi (Empat Tingkat/Level)	25
Tabel 4.1	Jumlah Karyawan Bagian Produksi (Non-Produksi).....	48
Tabel 4.2	Jumlah Karyawan Bagian Produksi (Produksi)	48
Tabel 4.3	Jumlah Karyawan Bagian Kantor.....	48
Tabel 4.4	Jam Kerja Karyawan Bagian Kantor	50
Tabel 4.5	Jam Kerja Karyawan Bagian Produksi.....	50
Tabel 4.6	Upah Karyawan Bagian Produksi	51
Tabel 4.7	Gaji Karyawan Bagian Produksi	52
Tabel 4.8	Gaji Karyawan Bagian Kantor	52
Tabel 4.9	Bahan Baku Langsung	59
Tabel 4.10	Bahan Baku Tak Langsung Wuling Confero S 1.5 cc.....	59
Tabel 4.11	Bahan Baku Tak Langsung Wuling Cortez 1.8 cc	60
Tabel 4.12	Daftar Mesin Produksi Pada PT SGMW Motor Indonesia.....	61
Tabel 4.13	Data Unit Produksi PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018	62
Tabel 4.14	Harga Produk PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018	66
Tabel 4.15	Jumlah Produk yang Terjual Tahun 2018	66
Tabel 4.16	Hasil Penjualan PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018.....	67
Tabel 4.17	Biaya Produksi PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018	68
Tabel 4.18	Harga Pokok produksi PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018	69
Tabel 4.19	Harga Pokok Penjualan PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018	70
Tabel 4.20	Harga Mesin Produksi PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018	71
Tabel 4.21	Penyusutan Mesin Produksi PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018.....	72
Tabel 4.22	Biaya Pembelian Bahan Baku Langsung Tahun 2018	73
Tabel 4.23	Biaya Bahan Baku Langsung Tahun 2018.....	74
Tabel 4.24	Biaya Bahan Penolong Tahun 2018	74

Tabel 4.25 Biaya Tenaga Kerja Langsung PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018	75
Tabel 4.26 Biaya <i>Overhead</i> Pabrik PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018.....	76
Tabel 5.1 Laporan Biaya Bahan Baku Langsung Tahun 2018	77
Tabel 5.2 Laporan Biaya Tenaga Kerja Langsung Tahun 2018	77
Tabel 5.3 Laporan Biaya <i>Overhead</i> Pabrik Tahun 2018.....	78
Tabel 5.4 Biaya <i>Overhead</i> Pabrik dengan Sistem Tradisional	79
Tabel 5.5 Harga Pokok Produksi dengan Sistem Tradisional	80
Tabel 5.6 Identifikasi Aktivitas Pada PT SGMW Motor Indonesia	81
Tabel 5.7 Biaya <i>Overhead</i> Pabrik Masing-Masing Aktivitas.....	82
Tabel 5.8 Data <i>Cost Driver</i> Seluruh Produk dan Masing-Masing Produk.....	83
Tabel 5.9 <i>Cost Pool</i> Homogen Pada PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018	83
Tabel 5.10 <i>Pool Rate</i> 1 Aktivitas Level Unit	84
Tabel 5.11 <i>Pool Rate</i> 2 Aktivitas Level Unit	85
Tabel 5.12 <i>Pool Rate</i> 3 Aktivitas Level <i>Batch</i>	85
Tabel 5.13 Biaya <i>Overhead</i> Pabrik dengan <i>Activity Based Costing</i>	87
Tabel 5.14 Harga Pokok Produksi Produksi Dengan Sistem <i>Activity Based Costing</i>	88
Tabel 5.15 Perbandingan Harga Pokok Produksi dengan Sistem <i>Activity Based Costing</i> dan Sistem Tradisional.....	89
Tabel 5.16 Harga Jual Produk per Unit Tahun 2018	90
Tabel 5.17 Pendapatan PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018	90
Tabel 5.18 Harga Pokok Penjualan dengan Sistem Tradisional Tahun 2018	91
Tabel 5.19 Laporan Laba Kotor dengan Sistem Tradisional Tahun 2018	91
Tabel 5.20 Harga Pokok Penjualan dengan Sistem <i>Activity Based Costing</i> Tahun 2018.....	92
Tabel 5.21 Laporan Laba Kotor dengan Sistem <i>Activity Based Costing</i> Tahun 2018.....	92
Tabel 5.22 Pendapatan Penjualan dengan Sistem <i>Activity Based Costing</i> Tahun 2018	93
Tabel 5.23 Laporan Laba Kotor Sebenarnya dengan Sistem <i>Activity Based Costing</i> Tahun 2018.....	93

Tabel 5.24 Perbandingan Laba Kotor dengan Sistem Tradisional dan Sistem <i>Activity Based Costing</i> Tahun 2018.....	94
Tabel 6.1 Harga Pokok Produksi dengan Sistem Tradisional Tahun 2018.....	95
Tabel 6.2 Harga Pokok Produksi dengan Sistem <i>Activity Based Costing</i> Tahun 2018	96
Tabel 6.3 Selisih Laba Kotor dengan Sistem <i>Activity Based Costing</i> dan Sistem Tradisional Tahun 2018.....	97

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Aliran Biaya Pada Perusahaan Manufaktur	17
Gambar 2.2 Format Harga Pokok Produksi.....	18
Gambar 2.3 Format Harga Pokok Penjualan	19
Gambar 2.4 Format Laporan Laba-Rugi.....	20
Gambar 2.5 Tarif Per-Kelompok Aktivitas	26
Gambar 2.6 Pembebanan Biaya Aktivitas Pada Produk.....	27
Gambar 3.1 Tarif Per-Kelompok Aktivitas	32
Gambar 3.2 Pembebanan Biaya Aktivitas Pada Produk.....	32
Gambar 4.1 <i>Layout</i> PT SGMW Motor Indonesia	46
Gambar 4.2 Produk PT SGMW Motor Indonesia.....	55
Gambar 4.3 Alur Produksi PT SGMW Motor Indonesia	58
Gambar 4.4 Saluran Distribusi PT SGMW Motor Indonesia	65
Gambar 5.1 Tarif Per-Kelompok Aktivitas	84
Gambar 5.2 Pembebanan Biaya Aktivitas Pada Produk.....	86

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Setiap perusahaan mempunyai tujuan untuk menjaga kelangsungan hidup perusahaan tersebut, melakukan pertumbuhan serta dapat meningkatkan profitabilitas dari waktu ke waktu. Perkembangan otomotif di Indonesia berkembang sangat pesat terlihat dari data penjualan kendaraan baik mobil maupun motor yang semakin meningkat dari tahun ke tahun. Hal ini menuntut kepada setiap perusahaan yang bergerak di bidang industri otomotif untuk dapat mempertahankan kelangsungan hidup perusahaan tersebut dalam persaingan global. Semakin banyaknya jumlah perusahaan di Indonesia yang bergerak dalam bidang industri otomotif merupakan salah satu bukti bahwa industri otomotif telah menarik banyak pihak. Hal ini didasari oleh fakta bahwa kekuatan ekonomi Indonesia sesungguhnya ditopang dari sisi domestik yang memiliki daya beli tinggi terhadap kendaraan. Oleh karena itu perusahaan di Indonesia yang bergerak dalam bidang industri otomotif berlomba-lomba untuk meningkatkan produksi dan kualitas produk yang dihasilkan.

PT SGMW Motor Indonesia merupakan salah satu perusahaan yang bergerak dalam bidang industri otomotif dan terbilang masih sangat baru di Indonesia. PT SGMW Motor Indonesia berdiri tahun 2015, dan di resmikan pada tahun 2016. Saat itu, produk yang di hasilkan di Indonesia hanya Confero S 1.5cc. Namun seiring berjalannya waktu, PT SGMW - Motor Indonesia mengembangkan produknya menjadi dua macam produk yaitu dengan menambahkan Cortez 1.8cc sebagai produk kedua yang di produksi sejak tahun 2018. Dengan munculnya PT SGMW Motor - Indonesia di Indonesia menambah deretan perusahaan yang bergerak dalam industri otomotif. Persaingan dalam pasar di Indonesia menjadi semakin ketat. Hal ini menjadi dasar bagi seluruh perusahaan yang bergerak dalam bidang industri otomotif di Indonesia untuk berlomba-lomba menghasilkan produk yang memiliki kualitas terbaik, sesuai dengan

keinginan pasar, dan harga yang terjangkau oleh masyarakat Indonesia. Sebagai perusahaan yang masih baru di Indonesia, PT SGMW Motor - Indonesia ingin mengefisienkan pembebanan biaya produksi yang dikeluarkan agar dapat bersaing dengan kompetitor dalam pasar di Indonesia.

Sejak tahun 2016 sampai 2018, PT SGMW Motor Indonesia dalam melakukan efisiensi pembebanan biaya produksi menggunakan Sistem Tradisional. Dalam Sistem Tradisional seluruh Biaya *Overhead* Pabrik akan dikumpulkan dalam satu pengelompokan biaya (*Cost Pool*), kemudian seluruh total biaya tersebut dialokasikan dengan satu dasar pengalokasian kepada suatu objek biaya. Basis alokasi Biaya *Overhead* Pabrik yang digunakan dalam Sistem Tradisional hanya berhubungan dengan volume atau tingkat produksi saja. Apabila dalam suatu perusahaan pembebanan Biaya *Overhead* Pabrik hanya menggunakan basis alokasi suatu ukuran yang berkaitan dengan volume, maka perhitungan Harga Pokok Produksi menjadi kurang akurat dan akan mempengaruhi penentuan harga jual produk. Oleh karena itu, penulis mencoba untuk melakukan analisis dalam perhitungan Harga Pokok produksi dengan menggunakan Sistem *Activity Based Costing*.

Sistem *Activity Based Costing* merupakan pendekatan penentuan Harga Pokok Produksi yang membebankan biaya ke produk berdasarkan konsumsi sumber daya oleh aktivitas. Dasar alokasi yang digunakan yaitu berdasarkan empat level aktivitas (level unit, level batch, level produk, dan level pabrik). Sistem *Activity Based Costing* menggunakan jenis pemicu biaya (*cost driver*) yang lebih banyak sehingga dapat mengukur sumber daya yang digunakan oleh produk secara lebih akurat. Dasar pemikiran pendekatan penentuan Harga Pokok Produksi berdasarkan Sistem *Activity Based Costing* yaitu bahwa produk perusahaan dilakukan oleh aktivitas, dan aktivitas yang dibutuhkan tersebut menggunakan sumber daya yang menyebabkan timbulnya biaya. Sumber daya dibebankan ke aktivitas, kemudian aktivitas dibebankan ke objek biaya berdasarkan penggunaannya.

Perbedaan yang mendasar antara perhitungan Harga Pokok Produksi dengan Sistem Tradisional dan perhitungan Harga Pokok

Produksi dengan Sistem *Activity Based Costing* yaitu dalam hal orientasi perhitungan Biaya *Overhead* Pabrik. Perhitungan Harga Pokok Produksi dengan Sistem Tradisional hanya mendasarkan pada unit produk saja, sedangkan dalam perhitungan Harga Pokok Produksi dengan Sistem *Activity Based Costing* berdasarkan sumber daya (aktivitas) yang dikonsumsi dalam kegiatan produksi.

Pembebanan Biaya Bahan Baku Langsung dan Biaya Tenaga Kerja Langsung pada produk yang dihasilkan dapat dilakukan dengan tepat dan mudah karena biaya-biaya tersebut dapat dialokasikan secara langsung ke produk jadi, sedangkan pembebanan Biaya *Overhead* Pabrik pada produk yang dihasilkan perlu dilakukan dengan cermat karena biaya ini tidak dapat diidentifikasi secara langsung pada produk sehingga memerlukan metode alokasi tertentu. Oleh karena itu, penulis melakukan analisis terhadap perhitungan Harga Pokok Produksi dengan Sistem *Activity Based Costing* dan mengambil judul tugas akhir dengan pembahasan “Analisis Penentuan Harga Pokok Produksi Dengan Metode *Activity Based Costing* pada PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018”.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas maka permasalahan pokok yang akan dibahas penulis dalam tugas akhir adalah bagaimana penentuan Harga Pokok Produksi dengan menggunakan metode *Activity Based Costing* pada PT SGMW Motor Indonesia. Serta permasalahan yang akan dibahas antara lain :

1. Berapa Harga Pokok Produksi Confero S 1.5cc dan Cortez 1.8cc dengan menggunakan Sistem Tradisional pada PT SGMW Motor Indonesia tahun 2018 ?
2. Berapa Harga Pokok Produksi Confero S 1.5cc dan Cortez 1.8cc dengan menggunakan Sistem *Activity Based Costing* pada PT SGMW Motor Indonesia tahun 2018 ?
3. Bagaimana perbandingan laba kotor Confero S 1.5cc dan Cortez 1.8cc berdasarkan Sistem Tradisional dan Sistem *Activity Based Costing* ?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai berdasarkan pokok permasalahan diatas adalah sebagai berikut :

1. Untuk menghitung Harga Pokok Produksi Confero S 1.5cc dan Cortez 1.8cc dengan menggunakan Sistem Tradisional PT SGMW Motor Indonesia pada tahun 2018.
2. Untuk menghitung Harga Pokok Produksi Confero S 1.5cc dan Cortez 1.8cc dengan menggunakan Sistem *Activity Based Costing* PT SGMW Motor Indonesia pada tahun 2018.
3. Untuk mengetahui perbedaan laba kotor dalam menghitung Harga Pokok Produksi Confero S 1.5cc dan Cortez 1.8cc dengan menggunakan Sistem Tradisional dan Sistem *Activity Based Costing*.

1.4. Batasan Masalah

Pada kegiatan penelitian ini penulis perlu melakukan pembatasan masalah. Berdasarkan judul skripsi yaitu "ANALISIS PENENTUAN HARGA POKOK PRODUKSI DENGAN METODE *ACTIVITY BASED COSTING* PADA PT. SGMW MOTOR INDONESIA TAHUN 2018" , maka pembatasan masalah yang penulis bahas adalah menganalisis penentuan Harga Pokok Produksi dengan menggunakan metode *Activity Based Costing* pada PT. SGMW Motor Indonesia tahun 2018.

1.5. Manfaat Penelitian

1. Bagi Pihak Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai alat ukur dasar pertimbangan perusahaan untuk menentukan langkah dan kebijakan dalam perhitungan Harga Pokok Produksi secara tepat.

2. Bagi Penulis

Manfaat diadakannya penelitian ini adalah sebagai kegiatan penerapan dari mata kuliah yang telah diajarkan selama perkuliahan, menambah pengalaman, ilmu pengetahuan serta wawasan.

3. Bagi Pihak Lainnya

Penelitian ini diharapkan dapat menambah referensi dan masukan bagi pihak-pihak yang membutuhkan informasi mengenai perhitungan Harga Pokok Produksi dengan Sistem *Activity Based Costing*.

1.6. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan pengkajian, penulisan, pembahasan, dan penyusunan Laporan Tugas Akhir ini, maka peneliti membuat sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini berisikan latar belakang masalah, rumusan permasalahan, tujuan penelitian, batasan masalah, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II : LANDASAN TEORI

Bab ini merupakan bagian yang berisi dasar-dasar teori atau konsep yang digunakan sebagai dasar pemikiran ilmiah untuk membahas dan menganalisa permasalahan yang ada.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini berisikan jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, instrument pengumpulan data, teknik analisis yang digunakan, serta kerangka pemecahan masalah.

BAB IV : PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

Bab ini berisikan pengumpulan data-data yang dibutuhkan untuk proses pengolahan data sesuai dengan metode yang dipilih, pengolahan data tersebut akan digunakan dalam analisa data.

BAB V : ANALISA DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisikan analisa data yang merupakan tindak lanjut dari pengumpulan serta pengolahan data yang dilakukan pada BAB IV, dan untuk menjawab rumusan masalah yang diutarakan pada BAB I.

BAB VI : KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisikan kesimpulan dari hasil penelitian yang dilakukan, serta saran-saran yang diharapkan dapat bermanfaat bagi PT SGMW Motor Indonesia.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Akuntansi Biaya

Akuntansi biaya didefinisikan sebagai bagian dari akuntansi manajemen, dalam akuntansi biaya akan dipelajari penentuan dan pengendalian biaya yang terjadi dalam perusahaan yang pada akhirnya akan menghasilkan informasi biaya yang akan digunakan manajemen untuk mengambil keputusan. Hasil akhir akuntansi biaya adalah informasi tentang biaya produksi untuk kepentingan kegiatan manajemen perusahaan industri, yang meliputi bahan baku, biaya tenaga kerja langsung, dan biaya *overhead* pabrik, penyimpanan, dan penjualan produk jadi. (V. Wiratna Sujarweni, 2015:2)

Akuntansi biaya adalah bidang ilmu akuntansi yang mempelajari bagaimana cara mencatat, mengukur dan pelaporan informasi biaya yang digunakan. Disamping itu akuntansi biaya juga membahas tentang penentuan harga pokok dari suatu produk yang diproduksi dan dijual kepada pemesan maupun untuk pasar, serta untuk persediaan produk yang akan dijual. (Bastian Bustami dan Nurlela, 2013:4)

Akuntansi biaya kebanyakan diterapkan untuk menghitung biaya produksi yang terjadi di perusahaan manufaktur. Namun untuk saat ini akuntansi biaya juga banyak diterapkan pada perusahaan yang bukan manufaktur seperti perusahaan perbankan, perusahaan asuransi, dan hotel.

Menurut V. Wiratna Sujarweni (2015:2) terdapat tiga tujuan pokok dalam mempelajari akuntansi biaya adalah memperoleh informasi biaya yang akan digunakan untuk :

1. Penentuan harga pokok produk yang digunakan perusahaan untuk menentukan besarnya laba yang diperoleh dan juga untuk menentukan harga jual. Adapun metode yang dapat dipakai dalam perhitungan harga pokok produk diantaranya dengan metode Harga Pokok Pesanan, *Full Costing*, dan *Activity Based Costing*.
2. Perencanaan biaya yang akan dikeluarkan pada masa mendatang. Informasi yang dihasilkan akuntansi biaya menjadi dasar bagi

manajemen untuk menyusun perencanaan biaya. Dengan perencanaan biaya yang baik akan memudahkan manajemen dalam melakukan pengendalian biaya. Pengendalian biaya merupakan rangkaian kegiatan untuk memonitor dan mengevaluasi keesesuaian realisasi dan anggaran biaya yang terjadi di perusahaan. Akuntansi biaya menyajikan informasi mengenai anggaran dan realisasi biaya, apakah sudah sesuai atau masih terjadi selisih dari rencana yang telah ditentukan.

3. Pengambilan keputusan yang berkaitan dengan pemilihan berbagai tindakan alternatif yang akan dilakukan perusahaan seperti menerima atau menolak pesanan konsumen, mengembangkan produk, memproduksi produk baru, membeli atau membuat sendiri, dan menjual langsung atau memproses lebih lanjut.

Harga pokok produk yang dihitung secara akurat, dicatat dan disajikan dalam laporan baik untuk tujuan internal maupun eksternal dapat dijadikan panduan apakah biaya yang telah dikeluarkan dan diperhitungkan sudah sesuai dengan standar yang telah ditetapkan. Realisasi dan standar biaya diperbandingkan sehingga dapat diketahui selisihnya untuk dapat dianalisis apakah selisih tersebut menguntungkan atau tidak. Proses ini didukung dengan data dari informasi akuntansi biaya. Pada proses ini akuntansi biaya berperan sebagai alat pengendali biaya.

2.2. Biaya

2.2.1. Pengertian Biaya

Biaya dalam akuntansi biaya diartikan dalam dua pengertian yang berbeda, yaitu biaya dalam arti *cost* dan biaya dalam arti *expense*.

Biaya (*cost*)

- a. Menurut Bastian Bustami dan Nurlela (2013:7) "Biaya atau *cost* adalah pengorbanan sumber ekonomis yang diukur dalam satuan uang yang telah terjadi atau kemungkinan akan terjadi untuk mencapai tujuan tertentu".

- b. Menurut Mursyidi (2008:14) “Biaya (*cost*) adalah suatu pengorbanan yang dapat mengurangi kas atau harta lainnya untuk mencapai tujuan, baik yang dapat dibebankan pada saat ini maupun pada saat yang akan datang”.

Beban (*expense*)

- a. Menurut Bastian Bustami dan Nurlela (2013:8) “Beban (*expense*) adalah biaya yang telah memberikan manfaat dan sekarang telah habis.
- b. Menurut Mursyidi (2008:14) “Beban (*expense*) adalah biaya yang telah terjadi yang dikurangkan dari penghasilan atau dibebankan pada periode yang bersangkutan, dimana pengorbanan terjadi”.

Dalam kegiatan perkantoran dan pabrik, perbedaan antara biaya (*cost*) dan beban (*expense*) dapat terlihat jelas. Berikut contoh perbedaan antara biaya (*cost*) dan beban (*expense*) :

- a. Pembelian mesin
Nilai yang dikeluarkan untuk memperoleh mesin tersebut merupakan biaya (*cost*), tetapi setelah dipakai akan menimbulkan penyusutan pada mesin yang akan menjadi beban (*expense*).
- b. Perlengkapan kantor
Perlengkapan kantor yang masih menjadi persediaan digolongkan sebagai biaya (*cost*), sedangkan yang sudah terpakai digolongkan sebagai beban (*expense*).
- c. Persediaan bahan, persediaan produk dalam proses, dan produk jadi
Persediaan bahan, persediaan produk dalam proses, dan produk jadi yang masih ada dan belum terjual digolongkan sebagai biaya (*cost*), sedangkan yang sudah terjual akan membentuk harga pokok penjualan dan digolongkan sebagai beban (*expense*).

2.2.2. Objek Biaya

Menurut Bastian Bustami dan Nurlela (2013:8) “Objek biaya adalah tempat dimana biaya atau aktivitas diakumulasikan atau diukur”. Unsur aktivitas-aktivitas yang dapat dijadikan sebagai objek biaya adalah produk, produksi, departemen, divisi, *batch* dari unit-unit sejenis, lini produk, pesanan pelanggan, dan proyek. Objek biaya tersebut dapat

digunakan untuk menelusuri biaya dan menentukan seberapa objektif biaya tersebut dapat diandalkan, dan seberapa pentingnya ukuran biaya yang dihasilkan.

2.2.3. Klasifikasi Biaya

Klasifikasi biaya adalah proses pengelompokan biaya secara sistematis atas keseluruhan elemen biaya yang ada ke dalam golongan-golongan tertentu yang lebih ringkas untuk dapat memberikan informasi yang lebih ringkas dan penting (Bastian Bustami dan Nurlela, 2013:8). Klasifikasi biaya yang umum digunakan adalah biaya dalam hubungan dengan :

1. Produk
2. Volume produksi
3. Departemen dan pusat biaya
4. Periode akuntansi
5. Pengambilan keputusan

1. Biaya Dalam Hubungan Dengan Produk

Biaya dalam hubungan dengan produksi dapat dibedakan menjadi dua, yaitu biaya produksi dan biaya non-produksi.

Biaya Produksi

Menurut Mursyidi (2008:15) "Biaya produksi adalah biaya yang mempunyai hubungan langsung dengan suatu produk". Biaya produksi pada dasarnya dibagi menjadi tiga jenis, yaitu biaya bahan baku langsung, biaya tenaga kerja langsung, dan biaya *overhead* pabrik.

a. Biaya Bahan Baku Langsung

Menurut Bastian Bustami dan Nurlela (2013:12), Biaya bahan baku langsung adalah bahan baku yang merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari produk selesai dan dapat ditelusuri langsung kepada produk selesai.

Contoh :

- Aluminium dalam pembuatan karoseri mobil
- Kayu dalam pembuatan meubel
- Kain dalam pembuatan pakaian
- Karet dalam pembuatan ban

b. Biaya Tenaga Kerja Langsung

V. Wiratna Sujarweni (2015:46) berpendapat bahwa biaya tenaga kerja langsung adalah biaya tenaga kerja yang timbul dari pembuatan produksi yang langsung berhubungan dengan produk yang dihasilkan.

Contoh :

- Upah operator produksi
- Upah koki kue
- Upah tukang serut kayu
- Upah tukang jahit

c. Biaya *Overhead* Pabrik

Menurut Bastian Bustami dan Nurlala (2013:12), “Biaya *overhead* pabrik adalah biaya selain bahan baku langsung dan tenaga kerja langsung tetapi membantu dalam mengubah bahan - menjadi produk selesai”. Biaya *overhead* pabrik dapat dikelompokkan menjadi beberapa elemen, diantaranya :

- Biaya bahan tidak langsung (penolong)

Menurut Mursyidi (2008:16), Biaya bahan tidak langsung (penolong) adalah biaya bahan yang bukan menjadi unsur Langsung dalam suatu produk dan bersifat hanya sebagai pelengkap atau untuk memperlancar suatu proses produksi.

Contoh :

- Kaca spion
- Sabuk pengaman
- *Head* unit
- Karpet mobil

- Biaya tenaga kerja tidak langsung

Menurut V. Wiratna Sujarweni (2015:55) “Biaya tenaga kerja tidak langsung adalah biaya tenaga kerja yang tidak langsung berhubungan dengan produk yang dibuat”.

Contoh :

- Gaji supervisor produksi
- Gaji satpam pabrik
- Gaji resepsionis pabrik
- Gaji team leader produksi
- Biaya tidak langsung lainnya

Menurut Bastian Bustami dan Nurlela (2013:13), Biaya tidak langsung lainnya adalah biaya selain bahan tidak langsung (penolong) dan biaya tenaga kerja tidak langsung yang membantu dalam pengolahan produk selesai, tetapi tidak dapat ditelusuri langsung kepada produk selesai.

Contoh :

- Pajak bumi dan bangunan pabrik
- Listrik pabrik
- Air dan telfon pabrik
- Peralatan pabrik

Biaya Non-Produksi

Menurut Bastian Bustami dan Nurlela (2013:14) "Biaya non-produksi adalah biaya yang tidak berhubungan dengan proses produksi". Biaya non-produksi ini disebut juga dengan beban komersial karena dalam laporan Laba-Rugi berada di bawah biaya operasional (merupakan unsur biaya operasional), dan langsung dibebankan pada periode terjadinya. Sehingga langsung dikurangkan dengan pendapatan. Beban komersial dikelompokkan menjadi beberapa elemen, diantaranya :

a. Beban Pemasaran

Mursyidi (2008:16), mendefinisikan beban pemasaran adalah semua jenis beban yang berhubungan dengan pelaksanaan dan penjualan produk"

Contoh :

- Beban iklan
- Pengiriman barang
- Komisi penjualan

b. **Beban Administrasi dan Umum**

Beban administrasi dan umum adalah beban yang dikeluarkan dalam hubungan dengan kegiatan penentu kebijakan, pengarah, dan pengawasan kegiatan perusahaan secara keseluruhan agar dapat berjalan dengan efektif dan efisien. (Bastian Bustami dan Nurlala, 2013:14)

Contoh :

- Gaji administrasi kantor
- Sewa kantor
- Biaya piutang tak tertagih
- Biaya urusan kantor

2. Biaya Dalam Hubungan Dengan Volume Produksi

a. **Biaya Variabel**

Menurut Bastian Bustami dan Nurlala (2013:15) "Biaya variable adalah biaya yang berubah sebanding dengan perubahan volume produksi dalam rentang relevan, tetapi secara per-unit tetap".

Contoh :

- Bahan bakar
- Biaya pengiriman barang
- Upah lembur
- Penanganan bahan baku

b. **Biaya Tetap**

Prathama Rahardja dan Mandala Manurung (2008:119) berpendapat bahwa biaya tetap adalah biaya yang besarnya tidak tergantung pada jumlah produksi.

Contoh :

- Gaji pegawai
- Sewa gedung kantor
- Biaya pemeliharaan dan perbaikan gedung dan bangunan
- Biaya barang modal

c. **Biaya Semi Variabel**

Biaya semi variable adalah satu jenis biaya yang sebagian mengandung komponen variable dan sebagian mengandung komponen tetap. (Rudianto, 2015:19)

Contoh :

- Biaya listrik, air, dan telfon
- Pajak penghasilan
- Bensin
- Asuransi jiwa karyawan

3. Biaya Dalam Hubungan Dengan Departemen Produksi

Perusahaan pabrik dapat dikelompokkan menjadi segmen-segmen dengan berbagai nama seperti departemen, kelompok biaya, pusat biaya, dan unit kerja yang dapat digunakan dalam mengelompokkan biaya menjadi biaya langsung departemen dan biaya tidak langsung departemen. (Bastian Bustami dan Nurlela, 2013:16)

a. **Biaya Langsung Departemen**

Biaya langsung departemen adalah biaya yang dapat ditelusuri secara langsung ke departemen bersangkutan (Bastian Bustami dan Nurlela, 2013:16). Contohnya gaji mandor pabrik yang digunakan oleh departemen bersangkutan merupakan biaya langsung bagi departemen.

b. **Biaya Tidak Langsung Departemen**

Menurut Bastian Bustami dan Nurlela (2013:16), "Biaya tidak langsung departemen adalah biaya yang tidak dapat ditelusuri secara langsung ke departemen". Contohnya biaya penyusutan dan biaya asuransi merupakan biaya yang manfaatnya digunakan secara bersama oleh masing-masing departemen.

4. Biaya Dalam Hubungannya Dengan Periode Waktu

a. Biaya Pengeluaran Modal

Bastian Bustami dan Nurlela (2013:16) mendefinisikan biaya pengeluaran modal adalah biaya yang memberikan manfaat di masa depan dan dalam jangka waktu yang panjang, dan dilaporkan sebagai aktiva. Contohnya biaya pembelian mesin dan peralatan.

b. Biaya Pengeluaran Pendapatan

Biaya pengeluaran modal adalah biaya yang ketika dikeluarkan langsung dianggap sebagai beban dan mengurangi pendapatan pada periode akuntansi dimana pengeluaran tersebut terjadi (Mursyidi, 2008:24). Contohnya biaya penyusutan mesin.

5. Biaya Dalam Hubungannya Dengan Pengambilan Keputusan

a. Biaya Relevan

Biaya relevan adalah biaya yang harus direncanakan terlebih dahulu karena biaya ini akan mempengaruhi pengambilan keputusan perusahaan di masa mendatang. (V. Wiratna Sujarweni, 2015:13)

Contoh :

Suatu perusahaan telah berhasil membeli sebuah ruko yang sangat besar. Perusahaan harus mengambil keputusan dimana ruko tersebut lebih baik dipakai sendiri untuk membuka cabang baru atau ruko tersebut disewakan saja kepada orang lain. Dari kedua alternative tersebut perlu dilakukan perhitungan agar dapat memilih salah satu alternative yang menguntungkan untuk perusahaan.

b. Biaya Tidak Relevan

Bastian Bustami dan Nurlela (2013:16) "Biaya tidak relevan adalah biaya yang dikeluarkan tetapi tidak mempengaruhi keputusan apapun".

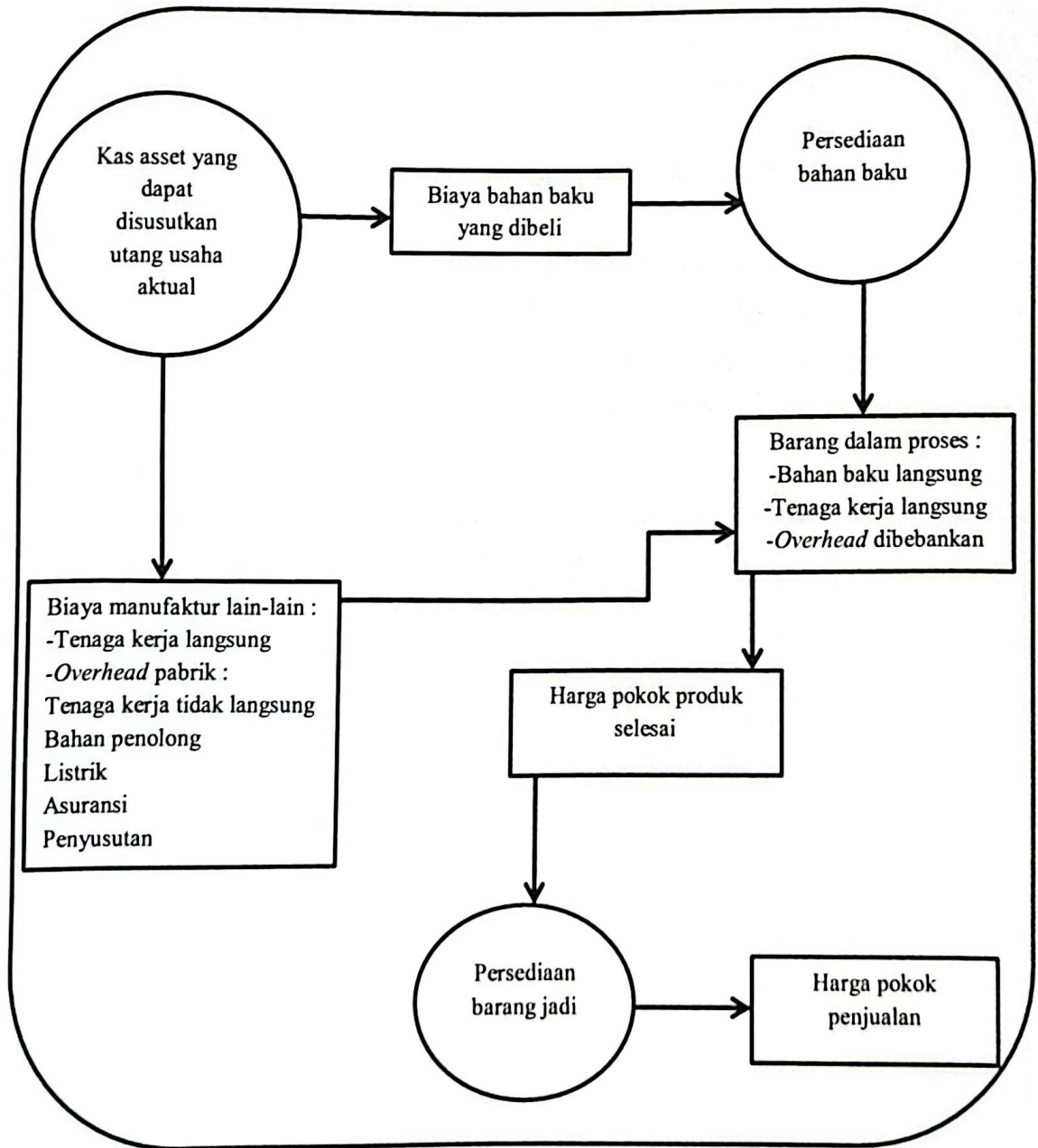
Contohnya :

- Biaya masa lalu adalah biaya yang sudah dikeluarkan tetapi tidak mempengaruhi keputusan apapun.
- Biaya terbenam adalah biaya yang tidak dapat kembali.

2.3 Alur Biaya Dalam Perusahaan Manufaktur

William K. Carter berpendapat bahwa akuntansi biaya tidak menambahkan langkah baru terhadap siklus akuntansi yang sudah ada atau membuang prinsip-prinsip yang dipelajari dalam akuntansi keuangan. Aliran biaya parallel dengan aliran sumber daya. Semua biaya manufaktur tanpa memperdulikan apakah biaya tersebut bersifat tetap ataupun variabel, mengalir melalui akun barang dalam proses dan persediaan barang jadi.

Proses produksi, pengaturan fisik dari pabrik, dan kebutuhan pengambilan keputusan oleh manajemen menentukan bagaimana biaya akan diakumulasikan. Dalam akun buku besar untuk biaya manufaktur terdapat unsur bahan baku, beban gaji, pengendali *overhead*, barang dalam proses, barang jadi, dan harga pokok penjualan. Akun-akun tersebut digunakan untuk mengakui dan mengukur aliran biaya, sejak dari perolehan bahan baku, melalui operasi pabrik, sampai ke harga pokok penjualan. Berikut secara umum digambarkan mengenai aliran biaya yang terdapat pada perusahaan manufaktur :



Gambar 2.1 Aliran Biaya Pada Perusahaan Manufaktur

Sumber : William K. Carter

2.4 Harga Pokok Produksi

Harga Pokok Produksi adalah kumpulan biaya produksi yang terdiri dari bahan baku langsung, tenaga kerja langsung dan biaya *overhead* pabrik ditambah persediaan produk dalam proses awal dan dikurangi persediaan produk dalam proses akhir (Bastian Bustami dan Nurlela, 2013:49).

Harga Pokok Produksi terkait pada periode waktu tertentu. Harga Pokok Produksi akan sama dengan biaya produksi apabila tidak ada persediaan produk dalam proses awal dan akhir. Unsur-unsur yang terdapat dalam akun Harga Pokok Produksi digambarkan secara umum sebagai berikut :

Persediaan bahan baku awal	Rp. xx
Pembelian bahan baku	Rp. xx
	<hr/>
	+
Bahan baku tersedia untuk dipakai	Rp. xx
Persediaan bahan baku akhir	Rp. xx
	<hr/>
	-
Bahan baku langsung digunakan	Rp. xx
Tenaga kerja langsung	Rp. xx
Biaya <i>overhead</i> pabrik :	Rp. xx
	<hr/>
	+
Biaya produksi	Rp. xx
Persediaan produk dalam proses awal	Rp. xx
	+
	Rp. xx
Persediaan produk dalam proses akhir	Rp. xx
	<hr/>
	-
Harga pokok produksi	Rp. xx

Gambar 2.2 Format Harga Pokok Produksi

Sumber : Bastian Bustami dan Nurlela

2.5 Harga Pokok Penjualan

Harga Pokok Penjualan adalah harga pokok produk yang sudah terjual dalam periode waktu berjalan yang diperoleh dengan menambahkan harga pokok produksi dengan persediaan produk selesai awal dan mengurangi dengan persediaan produk selesai akhir (Bastian Bustami dan Nurlela, 2013:49). Berikut ini merupakan contoh dari akun Harga Pokok Penjualan yang pada umumnya digunakan :

Persediaan bahan baku awal	Rp. xx
Pembelian bahan baku	Rp. xx
	<hr/>
	+
Bahan baku tersedia untuk dipakai	Rp. xx
Persediaan bahan baku akhir	Rp. xx
	<hr/>
	-
Bahan baku langsung digunakan	Rp. xx
Tenaga kerja langsung	Rp. xx
Biaya <i>overhead</i> pabrik :	Rp. xx
	<hr/>
	+
Biaya produksi	Rp. xx
Persediaan produk dalam proses awal	Rp. xx
	<hr/>
	+
	Rp. xx
Persediaan produk dalam proses akhir	Rp. xx
	<hr/>
	-
Harga pokok produksi	Rp. xx
Persediaan produk selesai awal	Rp. xx
	<hr/>
	+
Harga pokok produksi tersedia untuk dijual	Rp. xx
Persediaan produk selesai akhir	Rp. xx
	<hr/>
	-
Harga pokok penjualan	Rp. xx

Gambar 2.3 Format Harga Pokok Penjualan

Sumber : Bastian Bustami dan Nurlela

2.6 Laporan Laba/Rugi

Laporan Laba/Rugi menggambarkan keberhasilan atau kegagalan operasi perusahaan dalam upaya mencapai tujuannya. Hasil operasi perusahaan diukur dengan membandingkan antara penghasilan perusahaan dengan beban yang dikeluarkan untuk memperoleh penghasilan tersebut (Al. Haryono Jusup, 2011:30). Apabila penghasilan lebih besar daripada beban, maka perusahaan dinyatakan memperoleh laba. Namun bila penghasilan lebih kecil daripada beban, maka perusahaan menderita kerugian. Hasil akhir dari laporan laba-rugi adalah keuntungan bersih atau kerugian. Berikut contoh penyusunan Laporan Laba/Rugi pada umumnya :

Laporan Laba-Rugi PT SGMW Motor Indonesia 31 Desember 2018		
Pendapatan		Rp. xx
Harga Pokok Penjualan		Rp. xx
		<u> </u> -
Laba Kotor		Rp. xx
Beban Komersial :		
Beban Pemasaran	Rp. xx	
Beban Administrasi dan Umum	<u>Rp. xx</u>	
		<u> </u> -
Laba Operasi		Rp. xx
Pajak Penghasilan		Rp. xx
		<u> </u> -
Laba Bersih		Rp. xx

Gambar 2.4 Format Laporan Laba-Rugi

Sumber : William K. Carter

2.7 Metode Penentuan Harga Pokok Produk

Dalam perhitungan Harga Pokok Produksi, perusahaan perlu mengidentifikasi biaya produksi terlebih dahulu. Menurut Rudianto (2015:158) dari keseluruhan biaya produksi tersebut, biaya bahan baku langsung dan biaya tenaga kerja langsung yang dibebankan ke suatu jenis produk tertentu dapat dihitung dengan akurat. Hal itu karena biaya bahan - baku langsung dan biaya tenaga kerja langsung dapat diidentifikasi dengan jelas untuk setiap jenis produk yang dihasilkan.

Tetapi dalam hal alokasi biaya *overhead* pabrik ke setiap jenis produk yang dihasilkan perusahaan, tidak semudah dan seakurat biaya bahan baku langsung dan biaya tenaga kerja langsung. Hal itu disebabkan karena biaya *overhead* pabrik merupakan biaya pendukung dalam proses menghasilkan suatu produk, sehingga tidak melekat secara langsung dalam kegiatan produksi. Akibatnya, biaya *overhead* pabrik tidak dapat diidentifikasi secara jelas pada setiap produk yang dihasilkan perusahaan. Oleh karena itu diperlukan metode perhitungan biaya produk yang dapat menentukan biaya *overhead* pabrik agar lebih akurat.

Terdapat dua sistem akuntansi biaya yang dapat digunakan untuk menentukan Harga Pokok Produksi, yaitu metode akuntansi biaya konvensional (tradisional) dan metode *activity based costing* (ABC). Dalam perhitungan Harga Pokok Produksi pada perusahaan manufaktur kebanyakan menggunakan metode konvensional dan masih jarang yang menerapkan metode *activity based costing*.

2.7.1 Akuntansi Biaya Tradisional

Metode akuntansi biaya tradisional diterapkan pada lingkungan operasi yang banyak menggunakan tenaga kerja atau padat karya. William K. Carter (2013:532) mengasumsikan bahwa akuntansi biaya tradisional memiliki karakteristik khusus, yaitu dalam penggunaan ukuran yang berkaitan dengan volume atau ukuran tingkat unit secara eksklusif sebagai dasar untuk mengalokasikan biaya *overhead* pabrik ke produk.

Pada metode akuntansi biaya tradisional, perhitungan yang ditelusuri hanya biaya bahan baku langsung dan biaya tenaga kerja langsung ke setiap unit produk. Sedangkan pembebanan biaya *overhead*

pabrik pada produk diterangkan hanya oleh pendorong kegiatan berdasarkan unit saja, seperti jam kerja langsung, biaya bahan langsung, biaya tenaga kerja langsung, jam mesin atau unit yang diproduksi.

2.7.2 *Activity Based Costing System (ABC)*

Rudianto (2015:160) mendefinisikan bahwa *Activity Based Costing System* adalah pendekatan penentuan biaya produk yang membebankan biaya ke produk berdasarkan konsumsi sumber daya oleh aktivitas. Dasar pemikiran pendekatan penentuan biaya ini adalah bahwa produk perusahaan dilakukan oleh aktivitas, dan aktivitas yang dibutuhkan tersebut menggunakan sumber daya yang menyebabkan timbulnya biaya. Tujuan dari *Activity Based Costing System* yaitu memahami *overhead* dan profitabilitas serta konsumen.

Dalam *Activity Based Costing System* terdapat unsur-unsur yang perlu diidentifikasi ketika ingin membebankan biaya ke produk. Unsur-unsur tersebut seperti aktivitas, sumber daya, unsur biaya, kelompok biaya (*cost pool*), pemicu biaya (*cost driver*), dan objek biaya. Berikut ini penjelasan mengenai unsur-unsur dalam *Activity Based Costing System* menurut Rudianto (2015:160) :

- Aktivitas adalah pekerjaan yang dilakukan dalam suatu badan usaha. Aktivitas dapat berupa kegiatan, gerakan, atau serangkaian pekerjaan. Biaya untuk melakukan aktivitas dibebankan ke produk yang menyebabkan aktivitas tersebut.
- Sumber daya adalah unsur ekonomis yang dibebankan atau digunakan dalam pelaksanaan aktivitas gaji dan bahan merupakan contoh sumber daya yang digunakan untuk melakukan aktivitas.
- Unsur biaya adalah jumlah yang dibayarkan untuk sumber daya yang dikonsumsi oleh aktivitas dan terkandung dalam kelompok biaya (*cost pool*).
- Kelompok biaya (*cost pool*) adalah aktivitas tertentu dimana biaya dikelompokkan. Misalnya departemen perakitan atau pengepakan menjadi kelompok biaya untuk penanganan bahan, biaya pengepakan, biaya supervise, dan biaya pemakaian listrik.

- Pemicu biaya (*cost driver*) adalah faktor yang dapat diukur yang digunakan untuk membebankan biaya ke aktivitas dan dari aktivitas ke aktivitas lainnya.
- Objek biaya adalah produk, jasa, atau unit organisasi dimana biaya dibebankan untuk beberapa tujuan manajemen. Produk dan jasa pada umumnya merupakan objek biaya. Misalnya, sebuah produsen mesin cuci dan kulkas akan menjadikan kedua produk tersebut sebagai objek biaya.

2.8 Tingkatan Biaya dan Pemicu

Activity Based Costing System mengakui aktivitas, biaya aktivitas, dan pemicu aktivitas pada tingkatan agregasi yang berbeda dalam satu lingkaran produksi. Menurut William K. Carter (2013:529), empat tingkat yang umumnya diidentifikasi yaitu unit, *batch*, produk, dan pabrik. Empat tingkat (tingkatan agregasi) tersebut merupakan sesuatu yang paralel dengan konsep dari sub-kelompok. Maksudnya yaitu suatu unit merupakan sub-kelompok dari suatu *batch*, suatu *batch* merupakan sub-kelompok dari total *output* suatu produk, dan suatu produk merupakan sub-kelompok dari total *output* pabrik.

William K. Carter (2013:529) mendefinisikan mengenai tingkatan agregasi (empat tingkat) tersebut sebagai berikut :

a. Biaya Tingkat Unit (*Unit Level Cost*)

Biaya tingkat unit adalah biaya yang meningkat saat satu unit produk. Biaya ini merupakan satu-satunya biaya yang selalu dapat dibebankan secara akurat proporsional terhadap volume. Pemicu tingkat unit merupakan ukuran aktivitas yang bervariasi dengan jumlah unit yang diproduksi dan dijual. Semua pemicu tingkat unit merupakan proporsional terhadap unit *output* dan merupakan satu-satunya dasar alokasi yang berkaitan dengan volume yang digunakan dalam *Activity Based Costing System*.

b. Biaya Tingkat Batch (Batch Level Cost)

Biaya tingkat *batch* adalah biaya yang disebabkan oleh jumlah *batch* yang diproduksi dan dijual. Biaya tingkat *batch* yang signifikan juga terdapat di luar fungsi produksi. Misalnya, jika suatu produk tidak disimpan sebagai persediaan melainkan setiap *batch* diproduksi untuk setiap pesanan konsumen, maka biaya tingkat *batch* memasukkan sebagian biaya pemasaran dan administratif.

Biaya tingkat *batch* masih merupakan biaya yang tidak akan meningkat apabila satu atau lebih unit ditambahkan ke *batch* tersebut, karena biaya tingkat *batch* dipengaruhi oleh jumlah *batch* dan tidak bergantung pada jumlah unit. Memproduksi unit lain tidak berarti memerlukan *batch* lain. Perbedaan yang serupa juga ada antar keempat tingkatan biaya. Pemicu tingkat *batch* adalah ukuran aktivitas yang bervariasi dengan jumlah *batch* yang diproduksi dan dijual.

c. Biaya Tingkat Produk

Biaya tingkat produk adalah biaya yang terjadi untuk mendukung sejumlah produk berbeda yang dihasilkan. Biaya tersebut tidak harus dipengaruhi oleh produksi dan penjualan satu *batch* atau satu unit lebih banyak. Biaya tingkat produk yang signifikan juga dapat terjadi di luar pabrik. Misalnya, biaya paten, riset pasar, dan promosi produk. Pemicu tingkat produk adalah ukuran aktivitas yang bervariasi dengan bermacam-macam jumlah produk yang diproduksi dan dijual.

d. Biaya Tingkat Pabrik

Biaya tingkat pabrik adalah biaya untuk pemeliharaan kapasitas di lokasi produksi. Dalam kebanyakan kasus, pembebanan biaya ke tingkat pabrik, *batch*, atau unit adalah suatu alokasi yang arbitrer (tidak tetap). Bahkan dalam *Activity Based Costing System*, biaya tingkat pabrik seringkali dialokasikan ke *output* menggunakan dasar alokasi tingkat unit, meskipun faktanya adalah bahwa biaya tingkat pabrik sangat berbeda dari biaya tingkat unit.

Tingkat dan Contoh dari Aktivitas, Biaya, dan Pemicu Aktivitas			
Unit	Batch	Produk	Pabrik
Contoh Aktivitas :			
-Pemotongan -Penyolderan -Pengecatan -Perakitan -Pengepakan	-Persiapan -Pencampuran -Pemindahan -Penjadwalan	-Pendesainan -Pengembangan -Periklanan -Pergudangan	-Pemanasan -Penerangan -Pendinginan -Penyediaan keamanan
Contoh Biaya :			
-Bagian dari listrik -Bahan penolong	-Gaji pegawai yang melakukan penjadwalan, persiapan, atau penanganan bahan baku	-Gaji desainer dan programmer -Biaya iklan -Biaya paten	-Penyusutan -Asuransi -Pajak bangunan
Contoh Pemicu Aktivitas :			
-Unit atau pon <i>output</i> -Jam tenaga kerja langsung -Jam mesin	-Jumlah <i>batch</i> -Persiapan -Pergerakan bahan baku atau pesanan produksi	-Jumlah produk -Perubahan desain atau jam desain	-Luas ruang yang ditempati dalam satuan meter persegi

Tabel 2.1 Tingkatan Agregasi (Empat Tingkat/Level)

Sumber : William K. Carter

2.9 Proses Alokasi Biaya Dengan *Activity Based Costing System*

Dalam proses pembebanan biaya *overhead* pabrik dengan *Activity Based Costing System*, terdapat dua tahap yang harus dipersiapkan. Menurut Rudianto (2015:165) kedua tahap tersebut sangat penting dalam menentukan alokasi biaya *overhead* pabrik yang akurat. Dua tahap pembebanan tersebut adalah sebagai berikut :

1. Biaya *Overhead* Dibebankan Pada Aktivitas

Dalam tahapan ini diperlukan lima langkah yang dilakukan, yaitu :

a. Mengidentifikasi aktivitas

Pada tahap ini pertama, identifikasi terhadap sejumlah aktivitas yang dianggap menimbulkan biaya ketika membuat suatu produk dengan cara menetapkan secara rinci tahap proses aktivitas produksi sejak menerima produk mentah hingga pemeriksaan akhir produk jadi serta siap dikirim ke konsumen. Kedua, aktivitas yang sudah diidentifikasi kemudian dipisahkan menjadi kegiatan yang menambah nilai dan tidak menambah nilai.

b. Menentukan Biaya Yang Terkait Dengan Masing-Masing Aktivitas

Aktivitas merupakan suatu kejadian atau transaksi yang menjadi penyebab terjadinya pemicu biaya. Pemicu biaya merupakan dasar yang digunakan dalam *Activity Based Costing System*, yaitu faktor-faktor yang menentukan seberapa besar atau seberapa banyak usaha dan beban tenaga kerja yang dibutuhkan untuk melakukan suatu aktivitas.

c. Mengelompokkan Aktivitas Yang Seragam Menjadi Satu

Pemisahan kelompok aktivitas diidentifikasi berdasarkan tingkatan agregasi (empat tingkat), yaitu :

- Aktivitas berlevel unit (*unit level activity*)
- Aktivitas berlevel *batch* (*batch level activity*)
- Aktivitas berlevel produk (*product level activity*)
- Aktivitas berdasarkan pabrik (*Factory level activity*)

d. Menggabungkan Biaya Aktivitas Yang Dikelompokkan

Biaya untuk masing-masing kelompok (*unit level activity, batch level activity, product level activity, Factory level activity*) dijumlahkan, sehingga dihasilkan total biaya untuk tiap kelompok.

e. Menghitung Tarif Per-Kelompok Aktivitas

Jika sudah mendapatkan jumlah total biaya untuk tiap kelompok, langkah selanjutnya membagi jumlah total biaya pada masing-masing kelompok dengan jumlah pemicu biaya (*cost driver*).

$$\text{Tarif BOP Per Kelompok Aktivitas} = \frac{\text{BOP Kelompok Aktivitas Tertentu}}{\text{Driver Biaya}}$$

Gambar 2.5 Tarif Per-Kelompok Aktivitas

Sumber : Rudianto

2. Membebankan Biaya Aktivitas Pada Produk

Setelah penelusuran dan pembebanan biaya aktivitas selesai dilakukan, langkah berikutnya yaitu membebankan biaya aktivitas tersebut ke masing-masing produk yang menggunakan pemicu biaya. Setelah tarif per- kelompok aktivitas diketahui, maka dapat dilakukan perhitungan biaya *overhead* pabrik yang dibebankan pada produk sebagai berikut :

$$\text{BOP dibebankan} = \text{Tarif Kelompok} \times \text{Unit Cost Driver Yang Digunakan}$$

Gambar 2.6 Pembebanan Biaya Aktivitas Pada Produk

Sumber : Rudianto

2.10 Keunggulan dan Kelemahan Sistem *Activity Based Costing*

Tidak ada sistem yang sempurna. Sistem yang ada tidak selalu memberikan dampak yang positif bagi perusahaan yang menggunakannya, tetapi terkadang dapat juga memberikan dampak yang negative bagi perusahaan (Rudianto, 2015:171).

Terdapat beberapa keunggulan dari Sistem *Activity Based Costing* dibandingkan dengan Sistem Tradisional, diantaranya :

1. Dapat mengatasi diversitas volume dan produk sehingga pelaporan biaya produknya lebih akurat
2. Mengidentifikasi biaya *overhead* dengan kegiatan yang menimbulkan biaya tersebut
3. Dapat mengurangi biaya dengan mengidentifikasi aktivitas yang tidak bernilai tambah
4. Memberikan kemudahan kepada manajemen dalam melakukan pengambilan keputusan

Tetapi selain keunggulan, Sistem *Activity Based Costing* juga memiliki serangkaian kelemahan. Kelemahan dari Sistem *Activity Based Costing* tersebut harus diperhitungkan dengan baik oleh manajemen perusahaan yang berniat untuk menerapkannya. Kelemahan-kelemahan tersebut antara lain :

1. Mengharuskan manajer perusahaan melakukan perubahan radikal dalam cara berfikir mereka mengenai biaya yang pada awalnya sulit bagi manajer untuk memahami Sistem *Activity Based Costing*.
2. Memerlukan upaya ekstra dalam pengumpulan data yang diperlukan dalam perhitungan biaya, karena Sistem *Activity Based Costing* menghendaki data-data yang tidak biasa dikumpulkan oleh suatu perusahaan, seperti jumlah inspeksi, jumlah pesanan yang diterima, dan jumlah *set-up*
3. Tidak menunjukkan biaya yang akan dihindari dengan menghentikan pembuatan lebih sedikit produk
4. Implementasi Sistem *Activity Based Costing* belum dikenal dengan baik sehingga persentase penolakan terhadap Sistem *Activity Based Costing* cukup besar.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini akan diuraikan langkah-langkah yang ditempuh penulis dalam pemecahan masalah. Diawali dengan pengumpulan data pada PT SGMW Motor Indonesia yang berlokasi di Kawasan Industri Terpadu Indonesia China (KITIC) Kav. No. 35 Desa Nagasari, Kec. Serang Baru, Kabupaten Bekasi. Setelah itu dilakukan pengolahan data, kemudian data tersebut di analisis dengan menggunakan perhitungan Harga Pokok Produksi berdasarkan Sistem Tradisional dan dilanjutkan menghitung Harga Pokok Produksi dengan Sistem *Activity Based Costing*.

3.1. Metode Pengumpulan Data

Dalam dapat memperoleh data yang akan dipergunakan untuk membahas masalah yang ada di perusahaan, digunakan metode pengumpulan data sebagai berikut :

1. Penelitian Lapangan

Penelitian lapangan ini dilakukan oleh penulis dengan mengamati secara langsung PT SGMW Motor Indonesia ini guna memperoleh data yang dapat menunjang penulisan.

2. Penelitian Kepustakaan

Penelitian ini dilakukan berdasarkan literature atau buku-buku yang berhubungan dengan objek penelitian. Pada hakekatnya data yang diperoleh dengan penelitian kepustakaan ini dapat dijadikan landasan dasar dan alat langsung bagi pelaksanaan penelitian lapangan.

Data merupakan suatu fakta yang mentah dan belum terorganisir dan mengalami pengolahan. Data juga dapat diartikan sebagai kumpulan suatu fakta, gambar, symbol, angka, huruf, grafik, table, dan kata-kata yang terdiri dari ungkapan pemikiran, situasi atau kondisi.

A. Jenis Data

1. Data Kuantitatif

Data kuantitatif merupakan data yang berupa angka atau bilangan, yang diperoleh dari hasil pengolahan data primer.

B. Sumber Data

1. Data Primer

Data Primer merupakan data yang secara langsung diperoleh penulis dari PT SGMW Motor Indonesia dengan cara melakukan wawancara atau observasi.

C. Instrumen Penelitian

Instrumen Penelitian merupakan suatu alat yang digunakan untuk mengukur fenomena alam maupun sosial yang diamati. Dalam pengumpulan data yang diperlukan di lapangan, penulis melakukan observasi dan wawancara.

1. Observasi

Observasi yaitu kegiatan penelitian langsung pada tempat kejadian atau penelitian langsung pada objek yang akan diteliti. Pada penelitian ini, penulis melakukan observasi langsung melalui Praktek Kerja Lapangan di PT SGMW Motor Indonesia yang berlokasi di Kawasan Industri Terpadu Indonesia China (KITIC) Kav. No. 35 Desa Nagasari, Kec. Serang Baru, Kabupaten Bekasi.

2. Wawancara

Wawancara merupakan teknik pengumpulan data yang digunakan peneliti untuk mendapatkan keterangan-keterangan lisan melalui bercakap-cakap dan berhadapan muka dengan orang yang dapat memberikan keterangan pada peneliti. Wawancara ini dapat dipakai untuk melengkapi data yang diperoleh melalui observasi. Dalam penelitian ini penulis melakukan wawancara dengan para karyawan yang bekerja di PT SGMW Motor Indonesia.

3.2. Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan penulis untuk mengolah data yaitu dengan menggunakan metode berikut ini :

1. Sistem Tradisional

Sistem Tradisional memiliki karakteristik khusus, yaitu dalam penggunaan ukuran yang berkaitan dengan volume atau ukuran tingkat unit secara eksklusif sebagai dasar untuk mengalokasikan biaya overhead pabrik ke produk. Metode akuntansi biaya tradisional diterapkan pada lingkungan operasi yang banyak menggunakan tenaga kerja atau padat karya.

Pada Sistem Tradisional, perhitungan yang ditelusuri hanya biaya bahan baku langsung dan biaya tenaga kerja langsung ke setiap unit produk. Sedangkan pembebanan biaya *overhead* pabrik pada produk diterangkan hanya oleh pendorong kegiatan berdasarkan unit saja, seperti jam kerja langsung, biaya bahan langsung, biaya tenaga kerja langsung, jam mesin atau unit yang diproduksi.

2. Sistem *Activity Based Costing*

Sistem *Activity Based Costing* merupakan pendekatan penentuan biaya produk yang membebankan biaya ke produk berdasarkan konsumsi sumber daya oleh aktivitas. Dasar pemikiran pendekatan penentuan biaya ini adalah bahwa produk perusahaan dilakukan oleh aktivitas, dan aktivitas yang dibutuhkan tersebut menggunakan sumber daya yang menyebabkan timbulnya biaya.

Dalam proses pembebanan Biaya *Overhead* Pabrik dengan Sistem *Activity Based Costing*, terdapat dua tahap yang harus dipersiapkan. Dua tahap pembebanan tersebut adalah sebagai berikut :

a. Biaya *Overhead* Pabrik Dibebankan Pada Aktivitas

Dalam tahapan ini diperlukan lima langkah yang dilakukan, yaitu :

- Mengidentifikasi aktivitas
- Menentukan Biaya Yang Terkait Dengan Masing-Masing Aktivitas
- Mengelompokkan Aktivitas Yang Seragam Menjadi Satu :
Pemisahan kelompok aktivitas diidentifikasi berdasarkan tingkatan agregasi (empat tingkat), yaitu :
 - Aktivitas berlevel unit (*unit level activity*)
 - Aktivitas berlevel *batch* (*batch level activity*)
 - Aktivitas berlevel produk (*product level activity*)
 - Aktivitas berdasarkan pabrik (*Factory level activity*)
- Menggabungkan biaya aktivitas yang dikelompokkan
- Menghitung tarif per-kelompok aktivitas

$$\text{Tarif BOP Per Kelompok Aktivitas} = \frac{\text{BOP Kelompok Aktivitas Tertentu}}{\text{Driver Biaya}}$$

Gambar 3.1 Tarif Per-Kelompok Aktivitas

Sumber : Rudianto

b. Membebankan Biaya Aktivitas Pada Produk

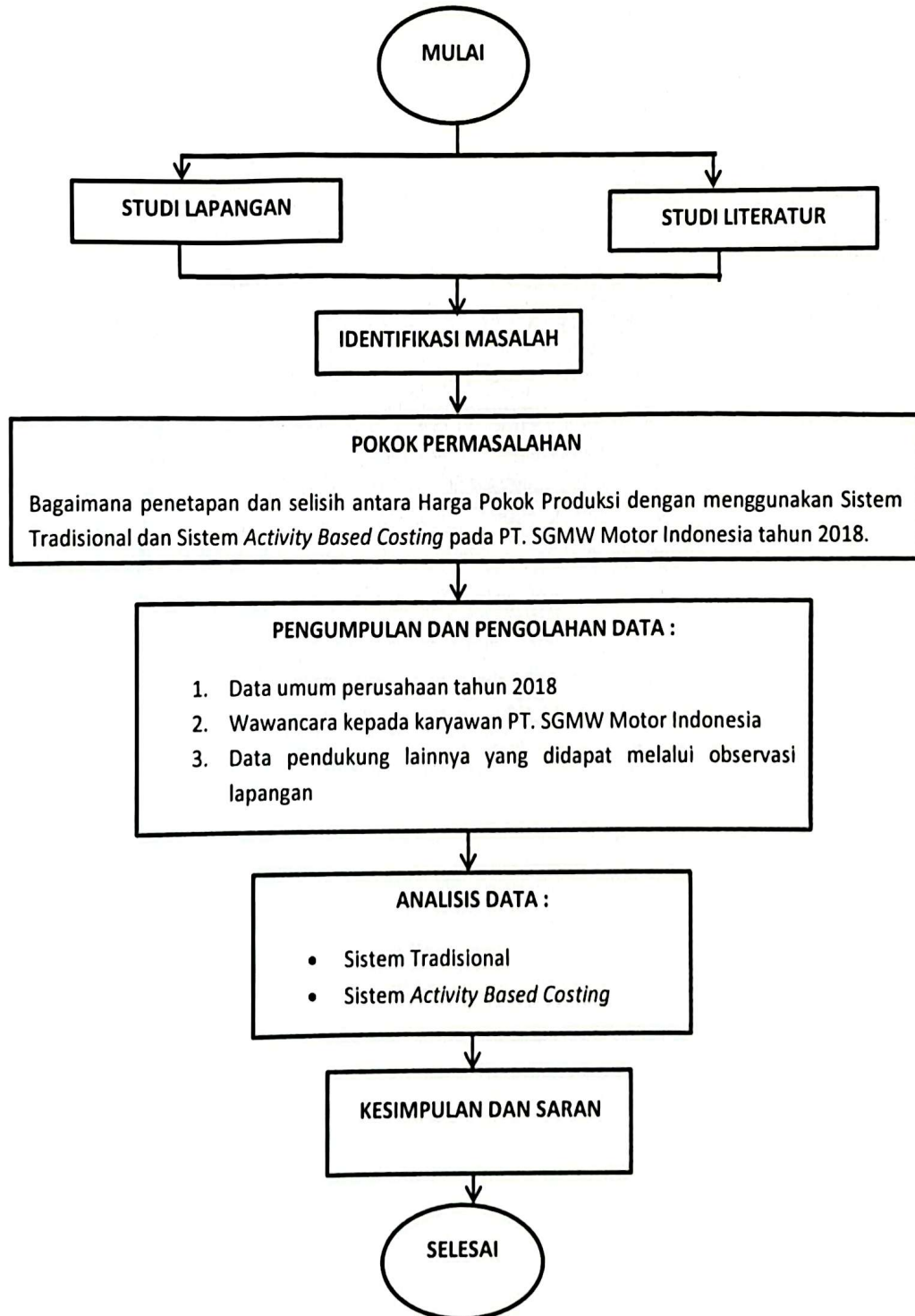
$$\text{BOP dibebankan} = \text{Tarif Kelompok} \times \text{Unit Cost Driver Yang Digunakan}$$

Gambar 3.2 Pembebanan Biaya Aktivitas Pada Produk

Sumber : Rudianto

3.3. Kerangka Berfikir

Kerangka berfikir pada penelitian ini adalah sebagai berikut :



BAB IV

PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

4.1. Pengumpulan Data

Pengumpulan data pada penelitian ini, dilakukan dengan cara wawancara dan observasi. Pengumpulan data sendiri terbagi menjadi dua macam, yaitu pengumpulan data umum, yaitu data perusahaan secara umum, serta data khusus, yaitu data yang berhubungan dengan penelitian ini yaitu analisis penentuan Harga Pokok Produksi dengan menggunakan Sistem *Activity Based Costing*.

4.1.1. Sejarah Perusahaan

Wuling Motor adalah sebuah merek kendaraan asal Liuzhou, Guangxi, dan Republik Rakyat Tiongkok. Merek ini dijalankan oleh perusahaan Liuzhou Wuling Automobile Industry Co., Ltd., yaitu sebuah perusahaan patungan oleh Wuling Group dan Wuling Motors. Wuling Motors merupakan turunan dari merek kendaraan SAIC – GM - Wuling yang lahir tahun 2002. Di Indonesia, Wuling Motors mendapatkan izin pendirian pabrik di Kawasan Industri Terpadu Indonesia China (KITIC) Kav. No. 35 Desa Nagasari, Kec. Serang Baru, Kabupaten Bekasi tahun 2015 dengan luas total 60 hektar (ha). Saat itu Wuling Motors pertama kalinya menanamkan batu pertamanya di Indonesia sebagai bentuk pembangunan pabrik yang pertama di Indonesia. Pabrik tersebut bernama PT SGMW Motor Indonesia.

PT SGMW Motor Indonesia (Wuling Motors) adalah anak perusahaan dari SGMW yang didirikan melalui *join venture* tiga perusahaan mobil termakan di China yaitu *Shanghai Automotive Industry Cooperation* (SAIC), *General Motors China* (GM), dan *Guangxi Automobile Group*. Dari ketiga perusahaan tersebut pemegang saham paling besar adalah *Shanghai Automotive Industry Cooperation* (SAIC) yaitu sebesar 50.1%. pemegang saham selanjutnya yaitu *General Motors China* (GM) sebesar 44% dan *Guangxi Automobile Group* sebesar 5.9%. PT SGMW Motor Indonesia saat ini memiliki 16 *supplier* baik dari lokal maupun luar negeri dan ditempatkan di *supplier park* yang juga berlokasi

di pabrik Wuling, Cikarang, Jawa Barat. Pabrik perakitan mobil Confero dan Cortez ini berada di lahan seluas 60 hektar yang terbagi menjadi dua area, yakni 30 hektar untuk pabrik dan 30 hektar lainnya untuk *supplier park*. *Supplier park* ini dibangun untuk mendukung proses produksi pabrik. Dengan memadukan semua *supplier* komponen dalam satu area, waktu dan proses produksi lebih efektif dan efisien.

Awal mula eksistensi Wuling di Indonesia yaitu ketika Wuling ikut berpartisipasi dalam pameran otomotif terbesar di Indonesia untuk yang pertama kalinya, yaitu Gaikindo Indonesia International Motor Show (GIIAS) pada bulan Agustus 2016. Partisipasi di GIIAS adalah menjadi bentuk representasi pertama Wuling dalam memperkenalkan *brand* secara langsung - kepada masyarakat di Indonesia. Confero merupakan produk pertama Wuling di Indonesia yang *launching* pada tanggal 2 Agustus 2016. Dalam acara tersebut resmi dirilis 2 varian Confero, yaitu Confero S 1.5 cc dan Confero S 1.5 cc Lux. Confero diproyeksi untuk masuk dalam segmen (*Multi Purpose Vehicle*) MPV yang kini diisi oleh Daihatsu Xenia, Honda Mobilio, Nissan Grand Livina, Toyota Avanza dan yang terbaru adalah Small MPV dari Mitsubishi.

Pada tahun 2017, banyak sekali perkembangan pesat yang diraih oleh Wuling Motors di Indonesia, diantaranya peresmian pabrik Wuling Motors Indonesia, *launching* Wuling Confero S 1.5cc, penghargaan untuk Wuling Confero S 1.5cc karena memenangkan kategori *small* MPV di ICOTY 2017 versi majalah mobil motor, mulai beroperasinya 54 dealer yang tersebar di seluruh Indonesia, dan di akhir tahun Wuling berhasil masuk dalam list 10 besar penjualan kendaraan di Indonesia. Selanjutnya, pada awal tahun 2018 Wuling mengeluarkan unit mobil yang kedua di Indonesia, yaitu Wuling Cortez. Dengan *launching*-nya Wuling Cortez di Indonesia, berarti menambah pilihan baru mobil MPV untuk masyarakat Indonesia. Tidak lama selang *launching*-nya Wuling Cortez, Wuling Confero mendapatkan penghargaan lagi karena memenangkan kategori *Rookie of The Year Award 2018* versi majalah otomotif. Hingga Desember 2018 Wuling Motors memiliki dua model mobil dengan tipe yang berbeda-beda, yaitu Confero S 1.5cc, Confero S 1.5Lux, Cortez 1.8cc, dan Cortez 1.8Lux.

4.1.2. Profil Perusahaan

Nama Perusahaan	: PT SGMW Motor Indonesia
<i>President Director</i>	: Xu Feiyun
Jenis Usaha	: Manufaktur Otomotif
Tahun berdiri	: 2015
Tahun beroperasi	: 2016
Status Investasi	: PMA (Penanaman Modal Asing)
Jumlah Karyawan	: 1028 (per Desember 2018)
Alamat	: Kawasan Industri Terpadu Indonesia China (KITIC) Kav. No. 35 Desa Nagasari, Kec. Serang Baru, Kabupaten Bekasi.
No Telepon	: (021) 8086 5000
No. NPWP	: 753386085067000
No. SIUP	: - (<i>confidential</i>)
No. TDP	: - (<i>confidential</i>)
Website	: https://wuling.id/id/

Brand



4.1.3. Visi dan Misi Perusahaan

Visi merupakan suatu harapan perusahaan akan keadaan yang ingin diwujudkan oleh pemilik dan perusahaan pada masa yang akan datang. Visi dapat dijadikan sebagai landasan untuk mencapai tujuan perusahaan yang telah ditetapkan.

Misi merupakan sesuatu yang harus dilaksanakan guna merealisasikan tercapainya suatu harapan perusahaan yang ingin diwujudkan. Berikut merupakan visi dan misi PT SGMW Motor Indonesia :

Visi Perusahaan :

“Menjadi pesaing yang tangguh di dunia industri otomotif Indonesia dan pemain penting dalam pasar otomotif ASEAN”.

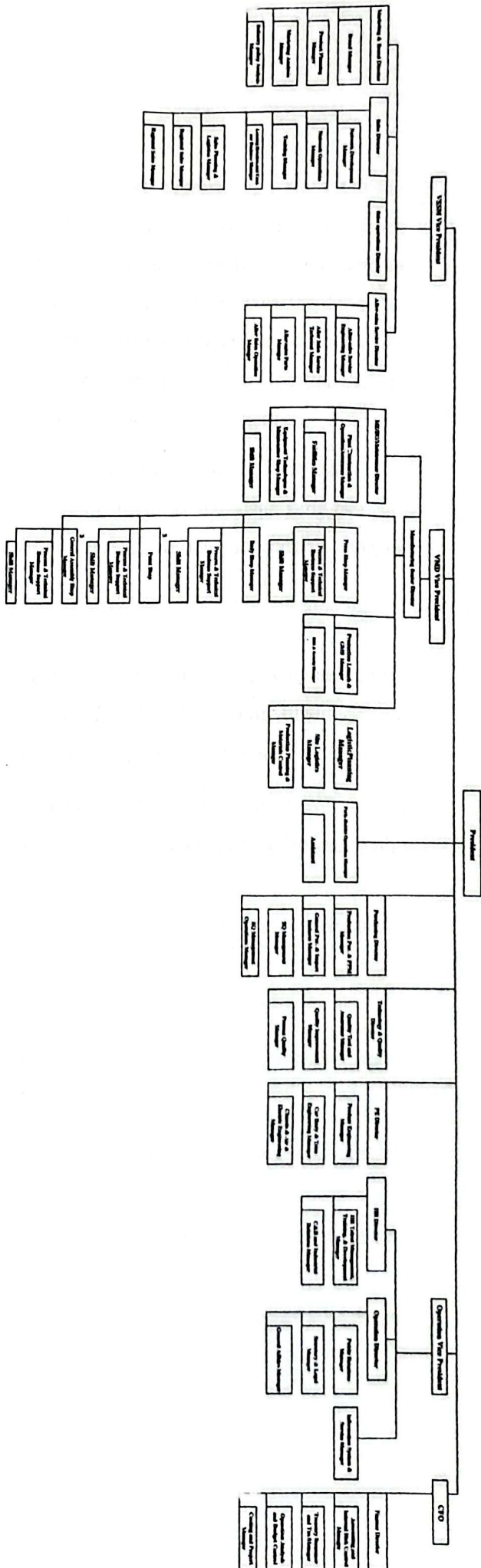
Misi Perusahaan:

1. Mengandalkan pemegang saham dan sumber daya local
2. Mewarisi gen terbaik dari SGMW
3. Membangun daya saing yang unik untuk mewujudkan harapan para pemegang saham, pelanggan dan karyawan.

4.1.4. Struktur Organisasi

Struktur organisasi dapat didefinisikan sebagai suatu sistem atau jaringan kerja terhadap tugas-tugas, sistem pelaporan dan komunikasi yang menghubungkan secara bersama pekerjaan individual dan kelompok. Berikut adalah gambar struktur organisasi PT SGMW Motor Indonesia :

STRUKTUR ORGANISASI PT SCAMV MOTOR INDONESIA



4.1.4.1. Deskripsi Jabatan

Deskripsi Jabatan (*job desk*) merupakan pernyataan tertulis tentang fungsi, tugas, tanggung jawab, wewenang, kondisi kerja dan aspek-aspek pekerjaan lainnya. Dalam suatu deskripsi pekerjaan, bagian identitas jabatan termasuk ke kode pekerjaan, bagian departemen, tanggal penyusunan dan kelas pekerjaan, setelah itu dilanjutkan ke bagian peringkasan atau fungsi. Bagian ini menunjukkan apa pekerjaan yang dilakukan, bagaimana dan mengapa harus dikerjakan yang selanjutnya dijabarkan dalam tugas-tugas pekerjaan.

Dalam deskripsi jabatan juga harus diperinci tentang wewenang dan tanggung jawab terpisah, siapa yang menjadi atasannya dan siapa yang menjadi bawahannya serta lingkungan fisik pekerjaan. Berikut ini adalah rincian deskripsi jabatan di PT SGMW Motor Indonesia :

➤ *President Director*

Berdasarkan UU No. 40 Tahun 2007 mengenai tugas dan tanggung jawab direktur Langsung, Presiden direktur di PT SGMW Motor Indonesia ini memiliki tugas, tanggung jawab serta wewenang sebagai berikut :

- Memimpin perusahaan serta membuat kebijakan perusahaan
- Menyetujui anggaran tahunan perusahaan dan melaporkan laporan pada pemegang saham
- Menentukan dan memutuskan peraturan dan kebijakan tertinggi perusahaan

➤ *Vice President Director*

Wakil presiden Direktur memiliki tugas dan tanggung jawab serta wewenang seperti berikut ini :

- Membuat dan menentukan garis kebijaksanaan perusahaan baik jangka pendek maupun jangka panjang
- Menyusun rencana kerja perusahaan sesuai dengan garis besar kebijakan perusahaan yang telah ditetapkan oleh dewan komisaris
- Melaksanakan pengawasan dan mengkoordinir tugas – tugas serta kegiatan yang akan dilaksanakan oleh karyawan.

➤ *President Office*

- Membuat komunikasi yang baik antara petinggi perusahaan (*President Director, VSSM Vice President, VMD Vice President, Operation Vice President, Chief Financial Officer*) dan seluruh departemen dan menterjemahkan seluruh dokumen yang diinginkan oleh petinggi perusahaan
- Melaksanakan komunikasi baik dengan internal perusahaan dan eksternal perusahaan seperti menerbitkan majalah karyawan setiap dua minggu sekali untuk internal perusahaan dan membuat surat perusahaan yang ditujukan untuk kantor pemerintahan
- Membuat program pelaksanaan CSR (*corporate social responsibility*), seperti kegiatan penanaman 1000 pohon, menyumbangkan satu ekor sapi pada saat Idul Adha, dan menyumbang pada pembangunan masjid
- Menyusun acara special untuk seluruh karyawan seperti *family gathering* dan *department gathering*
- Memonitor manajemen kontrak seperti memantau kontrak harian perusahaan dan mengidentifikasi penyimpangan yang terjadi dalam kontrak perusahaan serta mengajukan saran untuk penyelesaian permasalahan
- Mengatur hubungan jaminan perusahaan dan juga melaksanakan penawaran jaminan untuk urusan dalam negeri

➤ *Human Resource*

- Melakukan pengembangan terhadap sumber daya manusia (karyawan) di perusahaan
- Melakukan perekrutan karyawan baru, *monitoring end of contract* karyawan, handel mutasi dan melakukan promosi karyawan, dan menjaga hubungan baik dan selalu berkomunikasi dengan *human resource vendors*.
- Merekap data mengenai jam kerja setiap karyawan, menentukan gaji karyawan dengan menghitung jam kerja lembur dan bonus, menyiapkan dan mengurus pembayaran tunjangan karyawan, dan menangani semua pertanyaan dan keluhan karyawan mengenai gaji yang diterima.
- Merekap data cuti karyawan, merekap absensi karyawan, mengurus pesanan dan pembayaran *catering* makan siang karyawan, membuatkan *id*

card (access), daftar absensi sensor sidik jari, mengurus data keterlambatan karyawan, dan mengurus data kedatangan bus jemputan karyawan.

- Melakukan *termination management* dan menangani kasus-kasus yang berkaitan dengan ketenagakerjaan sumber daya manusia.

➤ *Information System and Service (IS&S)*

- Menyediakan software pendukung kinerja perusahaan
- Menyediakan dan mengendalikan teknologi – teknologi yang dipakai dalam perusahaan
- Membuat rancangan infrastruktur IT secara keseluruhan seperti perencanaan, implementasi, dan menjaga manajemen (termasuk sistem dan lingkungan fisik), serta membantu perusahaan memastikan bahwa IT di perusahaan aman dan memiliki sistem yang aman

➤ *Finance / Accounting*

- Melakukan pengelolaan keuangan perusahaan
- Melakukan penginputan semua transaksi keuangan
- Melakukan transaksi keuangan perusahaan
- Mengontrol aktivitas keuangan
- Membuat laporan aktivitas keuangan perusahaan
- Menyiapkan dokumen penagihan *invoice/kwitansi* beserta kelengkapannya

➤ *Product Engineer*

- Bertanggung jawab untuk mengurus dan mendapatkan sertifikat untuk komponen bagian (SNI,NPT)
- Memperbaharui, menjaga, dan mempublikasikan regulasi kendaraan serta bagiannya
- Pembangunan terhadap komponen lokal
- Mencari vendor untuk melengkapi komponen bagian (jok mobil, *chasis, head unit, dll*)
- Melakukan pengecekan komponen bagian terhadap vendor yang telah dicari

➤ *Purchasing*

- Merancang hubungan yang tepat dengan supplier
- Memilih supplier
- Berkoordinasi dengan gudang tentang jadwal dan jumlah material yang akan di order
- Memilih dan mengimplementasikan teknologi yang cocok untuk kegiatan pengadaan
- Memelihara data item yang dibutuhkan dan data *supplier*
- Melakukan proses pembelian
- Membuat laporan pembelian & pengeluaran barang (*inventory, material, dll*)

➤ *VSSM Aftersales*

- Menangani resolusi keluhan kosumen
- Membuat analisis dan laporan mengenai KPI dari telfon yang masuk dan keluar di perusahaan
- Melaksanakan pelatihan untuk tim dealer dalam melayani konsumen
- Membuat daftar pertanyaan dan melakukan survey mengenai kepuasan konsumen melalui telfon
- Membuat suatu program nasional untuk meningkatkan kepuasan konsumen

➤ *VSSM Marketing*

- Melakukan analisis terhadap produk pesaing
- Membuat ramalan penjualan untuk menetapkan harga jual produk sesuai dengan kemampuan pasar
- Mengatur program pembangunan terhadap produk di area pemasaran
- Melakukan survey pasar untuk mengetahui kebutuhan konsumen

➤ *VSSM Network Operation and Development*

- Merencanakan pembangunan jaringan (dealer) selama satu tahun dan pembangunan jaringan jangka panjang selama tiga tahun
- Membuat kebijakan dalam berbisnis setiap tahun
- Melakukan penganturan jaringan (dealer) dengan melaksanakan latihan terhadap regulasi bisnis dealer
- Bertemu dengan sales untuk melakukan proses kredit, proses pengiriman pemesanan, pembayaran dealer, dan asuransi

➤ *VSSM Planning and Sales*

- Melakukan proses pemesanan dealer
- Mengurus dan menangani prosedur pemerintah seperti proses faktur penjualan dan pembuatan STNK
- Melakukan pengaturan penyimpanan kendaraan
- Melakukan proses pengaturan pendistribusian kendaraan

➤ *Production*

1. *Press Shop*

- Bertanggung jawab untuk memproduksi komponen logam atau yang dikenal dengan proses *stamping*
- Bertanggung jawab untuk memindahkan komponen *body* luar ke *press line* secara otomatis dengan kapasitas maksimum

2. *Body Shop*

- Bertanggung jawab untuk menggabungkan badan mobil dengan pintu mobil, kap depan mobil dan pintu gerbang bagian belakang mobil, bagian badan depan dengan bagian bawah badan dalam mobil dan pijakan bangku depan
- Bertanggung jawab untuk melakukan pengecekan celah yang rusak pada unit dan mengecek jarak antara setiap pintu dalam unit mobil. Ini merupakan proses paling terakhir dari *body shop*

3. *Paint Shop*

- Bertanggung jawab untuk memasang anti karat pada bagian dalam dan luar mobil
- Bertanggung jawab untuk menambahkan estetika pada mobil, yaitu pengecatan bagian dalam dan luar mobil

4. *General Assembly Shop*

- Bertanggung jawab untuk pemasangan bagian dalam tahap awal
- Bertanggung jawab untuk pemasangan *part* mobil bagian bawah seperti suspensi dan mesin
- Bertanggung jawab untuk pemasangan *part dashboard*, jok, dan *immobilizer*
- Bertanggung jawab untuk melakukan proses perbaikan apabila ditemukan kerusakan oleh tim *quality*

➤ *Quality*

- Bertanggung jawab untuk mengecek kerusakan setiap unit yang telah selesai disetiap proses produksi
- Bertanggung jawab untuk mengarahkan pada setiap proses produksi agar mencapai kualitas unit yang telah ditargetkan
- Bertanggung jawab atas kualitas setiap alat inti yang digunakan pada proses produksi
- Menyiapkan alat ukur
- Menafsirkan dan menerapkan standar jaminan kualitas dan design produk
- Meninjau pelaksanaan dan efisiensi kualitas dan inspeksi sistem agar berjalan sesuai rencana, melaksanakan dan memantau pengujian dan inspeksi bahan dan produk untuk memastikan kualitas produk jadi

➤ *Logistic*

- Memastikan material produk yang digunakan terinput dengan benar
- Melakukan penghitungan harian dan stock material di bagian produksi
- Bertanggung jawab memastikan proses transfer pada setiap *Distribution Requirement Planning* dengan tepat.

➤ *HSE (healty, safety, and enviroentment)*

- Memastikan keselamatan kerja memenuhi HSE
- Membantu penyelidikan insiden
- Melaksanakan penilaian resiko dan kontrol pada kegiatan perusahaan.
- Melaksanakan pemahaman program SHE kepada seluruh karyawan
- Membantu pengawas dalam melaksanakan inpeksi K3L

4.1.5. *Layout* PT SGMW Motor Indonesia

Layout (tata letak) merupakan salah satu hal penting dalam kelangsungan proses produksi perusahaan. *Layout* (tata letak) yang terencana dengan baik akan ikut menentukan efisiensi dan efektivitas kegiatan produksi dan dalam beberapa hal akan menjaga kelangsungan hidup atau keberhasilan suatu perusahaan.

PT SGMW Motor Indonesia memiliki luas pabrik 60 hektar yang dibagi dua bagian yaitu 30 hektar untuk operasional kantor serta pabrik perakitan mobil dan 30 hektar lagi untuk *supplier park*. Tujuan dari kedua pembagian tersebut adalah untuk efektivitas dan efisiensi biaya dan waktu. Berikut terdapat gambaran mengenai *layout* pabrik PT SGMW Motor Indonesia yang berkolasi di Cikarang, Jawa Barat :



Gambar 4.1 *Layout* PT SGMW Motor Indonesia

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia

4.1.6. Aspek Sumber Daya Manusia

4.1.6.1. Tenaga Kerja

Sebuah perusahaan dalam menjalankan kegiatan produksinya tidak dapat lepas dari orang-orang yang mengendalikannya sebagai penggerak dalam perusahaan dalam mencapai target produksi yang telah ditetapkan. Walaupun perusahaan tersebut sebagian besar menggunakan mesin-mesin otomatis, perusahaan tetap membutuhkan tenaga manusia dalam pengoperasiannya, dan mengatur kegiatan dalam perusahaan.

Membahas mengenai masalah tenaga kerja, tentu tidak lepas dari peran departemen sumber daya manusia (*human resource*). Salah satu tugas dari departemen sumber daya manusia (*human resource*) yaitu merekrut karyawan. Departemen sumber daya manusia (*human resource*) juga melakukan kerja sama dengan bagian-bagian lain dalam perusahaan dalam merekrut karyawan. Departemen sumber daya manusia (*human resource*) baru dapat merekrut karyawan apabila pada bagian (departemen) lain yang membutuhkan tenaga kerja.

Dalam menjalankan seluruh kegiatan proses produksinya, PT SGMW Motor Indonesia memiliki sumber daya manusia yang terdiri dari tenaga kerja tetap yang merupakan tenaga kerja langsung dan tenaga kerja tak langsung. Tenaga kerja langsung meliputi semua tenaga kerja yang berhubungan dengan proses produksi seperti operator. Sedangkan tenaga kerja tak langsung meliputi semua tenaga kerja yang tidak langsung berhubungan dengan proses produksi.

Tenaga kerja pada PT SGMW Motor Indonesia tahun 2018 secara keseluruhan berjumlah 1028 orang yang terdiri dari 718 karyawan bagian pabrik dan 310 karyawan bagian kantor. Namun jumlah ini sewaktu-waktu akan berubah, baik penambahan maupun pengurangan tenaga kerja sesuai dengan kebutuhan. Adapun jumlah tenaga kerja bagian kantor (non-produksi) tahun 2018 sebagai berikut :

- **Karyawan Bagian Produksi**

Karyawan Bagian Produksi (Non-Produksi)	Jumlah Karyawan
Pengawas Pabrik	60
Admin. Pabrik	12
Pegawai Bagian Gudang Pabrik	40
Satpam Pabrik	16
Total Tenaga Kerja	128

Tabel 4.1 Jumlah Karyawan Bagian Produksi (Non-Produksi)

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia

Karyawan Bagian Produksi (Operator)	Jumlah karyawan
Bagian Cutting	40
Bagian Forming	43
Bagian Stamping	43
Bagian Heading	43
Bagian Sub Assembly	42
Bagian Body In White	40
Bagian PTED	40
Bagian Coating Fosfat	40
Bagian Top Coat (3C1B)	45
Bagian Finest	45
Bagian Trimming	32
Bagian High Chassis	32
Bagian Low Chassis	35
Bagian Final Line	35
Bagian The Bagging	35
Total	590

Tabel 4.2 Jumlah Karyawan Bagian Produksi (Produksi)

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia

- **Karyawan Bagian Kantor**

Karyawan Bagian Kantor	Jumlah Karyawan
Presiden Direktur	1
Wakil Presiden Direktur	4
Direktur	25
Manager	60
Supervisor	70
Specialist (staf)	150
Total Karyawan	310

Tabel 4.3 Jumlah Karyawan Bagian Kantor

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia

Dalam pertimbangan tenaga kerja, PT SGMW Motor Indonesia menerima pelamar pekerjaan dari berbagai sumber antara lain :

1. Karyawan Bagian Kantor

- *Job fair* kampus
- Social media (*LinkedIn*)
- *Job street*
- Pindahan dari satu bagian (*transfer/mutasi*)

2. Karyawan Bagian Produksi (Operator)

- Hubungan kerja sama dengan yayasan
- Informasi dari kerabat yang merupakan internal perusahaan
- Pelamar datang sendiri ke perusahaan

Adapun persyaratan yang harus dimiliki oleh pelamar di PT SGMW Motor Indonesia adalah sebagai berikut :

1. Karyawan Bagian Kantor

- Pria/wanita (sesuai permintaan *user* masing-masing departemen)
- Umur maksimal 35 tahun
- Pendidikan minimal S1 (Jurusan sesuai dengan masing-masing departemen)
- Berbadan sehat dan tidak cacat, seperti dinyatakan oleh surat keterangan dokter
- Memiliki pengalaman kerja minimal 1 tahun
- Dapat berbahasa Inggris (wajib)
- Dapat berbahasa mandarin (China) sebagai nilai tambah

2. Karyawan Bagian Produksi (Operator)

- Pria/wanita (diLangsungkan pria)
- Berumur 18 tahun keatas
- Berbadan sehat dan tidak cacat, seperti dinyatakan oleh surat keterangan dokter atas
- Pendidikan minimal SMK/SMA (diLangsungkan SMK)
- Memiliki surat kelakuan baik dari kepolisian

4.1.6.2. Jam Kerja

Untuk menjaga keefektifan dan keefisienan kerja, jam dan hari kerja karyawan telah diatur oleh PT SGMW Motor SGMW Motor Indonesia. PT SGMW Motor Indonesia membagi jam kerja karyawannya ke dalam dua bagian Langsung, yaitu jam kerja karyawan bagian perkantoran dan jam kerja bagian produksi.

1. Karyawan Bagian Kantor

Hari	Jam Kerja	Jam Istirahat
Senin - Kamis	08.00 - 12.00 WIB	Keja Aktif
	12.00 - 13.00 WIB	Istirahat
	13.00 - 17.00 WIB	Keja Aktif
Jum'at	08.00 - 11.30 WIB	Keja Aktif
	11.30 - 13.00 WIB	Istirahat
	13.00 - 17.30 WIB	Keja Aktif

Tabel 4.4 Jam Kerja Karyawan Bagian Kantor

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia

2. Karyawan Bagian Produksi

Hari	Shift	Jam Kerja	Jam Istirahat
Senin - Kamis & Sabtu	I	08.00 - 12.00 WIB	Keja Aktif
		12.00 - 13.00 WIB	Istirahat
		13.00 - 17.00 WIB	Keja Aktif
	II	16.00 - 20.00 WIB	Keja Aktif
		20.00 - 21.00 WIB	Istirahat
		22.00 - 02.00 WIB	Keja Aktif
Jum'at	I	08.00 - 11.30 WIB	Keja Aktif
		11.30 - 13.00 WIB	Istirahat
		13.00 - 17.30 WIB	Keja Aktif
	II	16.00 - 20.00 WIB	Keja Aktif
		20.00 - 21.00 WIB	Istirahat
		22.00 - 02.00 WIB	Keja Aktif

Tabel 4.5 Jam Kerja Karyawan Bagian Produksi

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia

Hari minggu dan hari-hari besar lainnya merupakan libur, namun pada hari libur terkadang pabrik juga beroperasi untuk tujuan tertentu. Pelaksanaan kerja pada hari libur dan di luar ketentuan diatas dikategorikan ke dalam kerja lembur. Kerja lembur dilakukan apabila pesanan dari konsumen cukup banyak dan harus dikirim dalam jangka waktu yang relatif singkat.

4.1.6.3. Kompensasi Karyawan

Kompensasi perlu dibedakan dengan gaji dan upah, karena konsep kompensasi tidak sama dengan konsep gaji atau upah. Kompensasi bukan hanya berupa gaji atau upah, tetapi ada hal-hal lainnya. Menurut Suwatno (2016:220), kompensasi adalah bentuk pembayaran yang terdiri dari gaji dan upah, fasilitas-fasilitas penunjang yang dapat dinilai dengan uang serta cenderung diterima oleh karyawan secara tetap.

Berikut ini terdapat beberapa kompensasi yang diberikan oleh PT SGMW Motor Indonesia untuk seluruh karyawannya :

➤ Gaji dan Upah

Gaji dan Upah merupakan pengganti atas jasa yang telah diberikan pekerja dalam pekerjaannya. Sebenarnya yang membedakan antara gaji dan upah adalah status para pekerja. Upah merupakan kompensasi bagi para pekerja yang belum menetap di suatu perusahaan.

Sedangkan gaji merupakan kompensasi bagi para pekerja tetap di suatu perusahaan. Berikut ini terdapat gaji dan upah ypada PT SGMW Motor Indonesia :

a. Bagian Produksi

Tenaga Kerja langsung (TKL)	Jumlah TKL (Orang)	Upah Per-Bulan (Rp)	Upah Per-Tahun (Rp)
Bagian Cutting	40	Rp 4,500,000	Rp 2,160,000,000
Bagian Forming	43	Rp 4,500,000	Rp 2,322,000,000
Bagian Stamping	43	Rp 4,500,000	Rp 2,322,000,000
Bagian Heading	43	Rp 4,500,000	Rp 2,322,000,000
Bagian Sub Assembly	42	Rp 4,500,000	Rp 2,268,000,000
Bagian Body In White	40	Rp 4,500,000	Rp 2,160,000,000
Bagian PTED	40	Rp 4,500,000	Rp 2,160,000,000
Bagian Coating Fosfat	40	Rp 4,500,000	Rp 2,160,000,000
Bagian Top Coat (3C1B)	45	Rp 4,500,000	Rp 2,430,000,000
Bagian Finest	45	Rp 4,500,000	Rp 2,430,000,000
Bagian Trimming	32	Rp 4,500,000	Rp 1,728,000,000

Bagian High Chassis	32	Rp 4,500,000	Rp 1,728,000,000
Bagian Low Chassis	35	Rp 4,500,000	Rp 1,890,000,000
Bagian Final Line	35	Rp 4,500,000	Rp 1,890,000,000
Bagian The Bagging	35	Rp 4,500,000	Rp 1,890,000,000
Total	590		Rp 31,860,000,000

Tabel 4.6 Upah Karyawan Bagian Produksi

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia

Tenaga Kerja	Jumlah Tenaga Kerja	Gaji Per-Bulan (Rp)	Gaji Per-Tahun (Rp)
Pengawas Pabrik	60	Rp 16,500,000	Rp 11,880,000,000
Admin. Pabrik	12	Rp 5,300,000	Rp 763,200,000
Pegawai Bagian Gudang Pabrik	40	Rp 4,800,000	Rp 2,304,000,000
Satpam Pabrik	16	Rp 4,000,000	Rp 768,000,000
Total	128		Rp 15,715,200,000

Tabel 4.7 Gaji Karyawan Bagian Produksi

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia

b. Bagian Kantor

Jabatan	Jumlah Karyawan	Gaji Per-Bulan	Gaji Per-tahun
Presiden Direktur	1	Rp 110,000,000	Rp 1,320,000,000
Wakil Presiden Direktur	4	Rp 80,000,000	Rp 3,840,000,000
Direktur	25	Rp 50,000,000	Rp 15,000,000,000
Manager	60	Rp 23,000,000	Rp 16,560,000,000
Supervisor	70	Rp 16,500,000	Rp 13,860,000,000
Specialist (staf)	150	Rp 10,000,000	Rp 18,000,000,000
Total Gaji Karyawan	310		Rp 68,580,000,000

Tabel 4.8 Gaji Karyawan Bagian Kantor

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia

➤ **Fasilitas-Fasilitas Penunjang**

Fasilitas-fasilitas yang dimaksudkan disini yaitu beberapa hal yang berhubungan dengan kesejahteraan pekerja yang diberikan oleh PT SGMW Motor Indonesia terhadap pekerjaannya. Adapun fasilitas penunjang yang diberikan adalah sebagai berikut :

1. Kesejahteraan Pekerja :

- Seragam kerja
- Makan siang dan makan malam (untuk shift II)
- Kebebasan beribadah
- Tunjangan hari raya
- Intensif
- Asuransi

2. Pengobatan dan perawatan :

- Fasilitas klinik

3. Pembebasan dan kewajiban untuk pekerja tanpa atau dengan pemberitahuan :

- Cuti/istirahat
- Cuti hamil/gugur kandungan
- Cuti melahirkan
- Cuti sakit
- Cuti orang tua meninggal

4.1.6.4. Pemutusan Hubungan Kerja Karyawan

Menurut Suwatno (2016:286), pemutusan hubungan kerja adalah pengakhiran hubungan kerja karena suatu hal tertentu yang mengakibatkan berakhirnya hak dan kewajiban antara pekerja/buruh dengan perusahaan. Pemutusan hubungan kerja karyawan PT SGMW Motor Indonesia dapat ditinjau melalui 6 aspek yaitu:

- 1. Pemberhentian kerja atas kemauan sendiri, yaitu pemberhentian kerja atas kemauan karyawan secara pribadi yang menghendaki pemutusan hubungan kerja atas dirinya sendiri dengan alasan-alasan seperti melanjutkan pendidikan, pindah tempat kerja, ingin berwiraswasta dan -**

lain-lain. Dalam PT SGMW Motor Indonesia terdapat dua jenis pemberhentian kerja atas kemauan sendiri, yaitu:

- a. *Resign*, apabila karyawan akan melakukan *resign* maka pengajuan *resign* tersebut harus dilakukan 1 bulan sebelum *resign* agar bisa dilaksanakannya transfer ilmu kepada karyawan baru atau karyawan pengganti. Apabila karyawan melakukan *resign*, pihak PT SGMW Motor Indonesia akan memberikan sebuah penghargaan kecil kepada karyawan tersebut.
 - b. Pengajuan pensiun dini dapat diajukan apabila karyawan tersebut sudah bekerja selama 25 tahun atau saat karyawan sudah memasuki umur 45 tahun.
2. **Pemberhentian kerja karena habis kontrak**, yaitu pemberhentian kerja karena telah habis kontrak kerja karyawan yang biasanya akan diberitahu pihak PT SGMW Motor Indonesia 2 minggu sebelumnya.
 3. **Pemberhentian kerja karena pelanggaran**, yaitu pemberhentian kerja karyawan yang tidak terikat waktu dan disebabkan oleh kesalahan karyawan yang berkaitan dengan disiplin kerja, tindakan melanggar hukum pidana, atau merugikan citra perusahaan.
 4. **Pemberhentian kerja karena memasuki masa pensiun**, yaitu pemberhentian kerja yang disebabkan oleh usia karyawan yang tidak produktif lagi dalam bekerja. Sesuai aturan umur produktif karyawan dibatasi oleh undang-undang sampai umur 56 tahun.
 5. **Pemberhentian kerja karena sakit berkepanjangan**, yaitu pemberhentian kerja yang disebabkan oleh penyakit karyawan yang tak kunjung sembuh dan menyebabkan karyawan tersebut tidak bisa lagi bekerja seperti biasa. Maka dari pihak PT SGMW Motor Indonesia akan langsung memberhentikan karyawan tersebut.
 6. **Pemberhentian kerja karena karyawan meninggal dunia**, yaitu pemberhentian kerja yang disebabkan karena karyawan tersebut meninggal dunia. Maka dari pihak PT SGMW Motor Indonesia dan pihak pemerintah dalam hal ini BPJS akan memberikan santunan kepada keluarga yang bersangkutan.

4.1.7. Aspek Produksi

PT SGMW Motor Indonesia pada tahun 2018 mempunyai dua jenis produk yang dihasilkan. PT SGMW Motor Indonesia memproduksi jenis kendaraan roda empat (mobil) dengan merk (*brand*) Confero dan Cortez. Confero dan Cortez merupakan jenis mobil golongan *Multi Purpose Vehicle* (MPV). MPV adalah klasifikasi mobil "multi-fungsi" yang dapat digunakan sebagai pengangkut penumpang sekaligus kendaraan pembawa barang. Kendaraan bertipe ini cenderung memiliki klasifikasi "*mini-bus*" (bus kecil) dilihat dari bentuknya. Produksi kendaraan yang bertipe MPV ini - biasanya terdapat dua varian yaitu untuk membawa penumpang (dengan kursi penumpang belakang) dan untuk membawa kargo (tanpa jendela dan kursi penumpang belakang) yang hanya dikhususkan untuk membawa barang. Confero dan Cortez merupakan merupakan varian MPV untuk membawa penumpang.

Dengan hadirnya Confero dan Cortez menambah jumlah mobil golongan MPV di pasar Indonesia dan mampu bersaing dengan *competitor* yang lainnya seperti Xenia, Avanza, Mobilio, Ertiga, dan Xpander.



Gambar 4.2 Produk PT SGMW Motor Indonesia

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia

4.1.7.1. Proses Produksi

Dalam kegiatan produksi, produk yang dihasilkan adalah mobil. Tahun 2018, PT SGMW Motor Indonesia memproduksi 2 jenis yang berbeda, yaitu Wuling Confero S 1.5cc dan Wuling Cortez 1.8cc. kegiatan produksi merupakan kegiatan yang dilakukan untuk mengolah bahan baku mentah menjadi barang jadi siap pakai. PT SGMW Motor Indonesia dalam melakukan kegiatan produksi dimulai dari departemen *press shop*, *body shop*, *paint shop*, dan *general assembly*.

Dari empat departemen produksi tersebut, bahan baku melewati 15 (lima belas) proses yang memiliki tugas dan fungsi yang berbeda, diantaranya :

1. *Cutting* (Pemotongan Material)

Proses *cutting* merupakan proses dimana material plat (bahan baku) dipotong sesuai dengan ukuran yang dibutuhkan agar plat tersebut dapat dikerjakan kedalam proses berikutnya. Setelah plat sudah terpotong sesuai dengan kebutuhan, material masuk ke dalam proses penekukan plat. Lalu plat yang sudah ditekuk sesuai keinginan selanjutnya masuk ke dalam proses *forming*.

2. *Forming* (Pembentukan Material)

Proses *forming* merupakan proses yang menghasilkan bentuk plat lebih kompleks lagi dengan tekukan-tekukan serta *contour part* yang rumit. Setelah itu plat di cat agar warna plat merata.

3. *Stamping* atau *Marking*

Stamping atau *Marking* merupakan proses untuk membuat tanda, simbol, huruf atau bentuk lainnya pada plat dengan proses *cold forging*.

4. *Heading*

Heading merupakan proses pembentukan kepala dari *part*. Proses pembentukannya dengan proses *hot forging* atau *cold forging* dimana bagian ujung dari *part* diproses dengan menggunakan *pressing dies* untuk membentuk kepala.

5. *Sub Assembly*

Sub assembly merupakan proses penyatuan lantai mobil, ruang mesin, pelat *body* kiri dan kanan serta atap mobil di area *underbody* dan *mainline* sehingga menjadi rangka mobil.

6. *Body In White (BIW)*

Body In White (BIW) merupakan area untuk proses pemasangan *bolting, hinge, captainseat*, dan pasang *H beam*.

7. *PTED*

Proses *PTED* merupakan proses persiapan membersihkan mobil dari *body shop* agar lebih bersih. Pada proses *PTED* terdapat proses *treatment* yang fungsinya khusus untuk membersihkan unit tersebut.

8. *Coating Fosfat*

Coating fosfat merupakan proses pemasangan anti karat pada mobil. Setelah sudah dipasangkan anti karat, mobil masuk ke dalam *ELPO oven* dengan suhu tertentu agar anti karat kering. Kemudian unit masuk ke area *buffer, body, dan storage*. Setelah itu, unit masuk ke proses *ELPO sending*. Kegunaan *ELPO sending* adalah untuk amplas jika ditemukan *defect* pada unit.

9. *Top Coat (3C1B)*

Proses *top coat* merupakan proses pemberian warna pada mobil dengan tujuan penambahan nilai keindahan (estetika) pada mobil. Dalam proses *top coat* terdapat proses *3 coat* dan *1 backing (3C1B)*. Jadi *premer, best coat*, dan *clear* itu dilakukan sekali proses dan sekali oven.

10. *Finest*

Proses *finest* merupakan proses pengecekan kualitas mobil, apakah . ditemukan *defect* atau tidak. maka unit langsung dipoles. Jika tidak ada *defect*, unit langsung masuk ke area *quality*.

11. *Trimming*

Trimming merupakan proses pemasangan *interior part* mobil tahap awal seperti *insulator, hepliming, dan cable*.

12. *High Chasis*

High Chasis merupakan proses pemasangan *part* mobil bagian bawah seperti suspensi dan mesin.

13. *Low Chasis*

Low Chasis merupakan proses perakitan untuk pemasangan *interior part* mobil tahap kedua seperti pemasangan *dashboard* dan pengisian liquid.

14. Final Line

Final Line merupakan proses perakitan terakhir, dimana pada tahap ini mobil dipasangkan *interior part* mobil tahap akhir seperti pemasangan jok, sabuk pengaman, immobilizer, kaca spion, dan lainnya.

15. The Bagging

The Bagging merupakan proses pengecekan mobil dicek, apakah ada *fail* atau tidak. Jika ada *fail*, unit otomatis belok ke arah *the bagging* untuk dilakukan perbaikan terlebih dahulu. Jika tidak ditemukan *fail*, unit otomatis langsung di *test line* apakah komponen sudah terpasang dan berfungsi secara benar atau tidak. *Test line* yang dilakukan yaitu ada DVT (*Dynamic Vehicle Test*), saic slip tes, *water test*, *car line*, dan *root test*.

Secara singkat proses perakitan mobil Wuling Confero S 1.5 cc dan Cortez 1.8 cc mulai dari bahan baku sampai menjadi mobil dapat digambarkan dalam ilustrasi berikut ini :



Gambar 4.3 Alur Produksi PT SGMW Motor Indonesia

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia

Kegiatan produksi merupakan kegiatan yang dilakukan untuk mengolah bahan baku mentah menjadi barang jadi siap pakai. Dalam memproduksi Wuling Confero S 1.5cc dan Wuling Cortez 1.8cc, PT SGMW Motor Indonesia membutuhkan bahan baku langsung, bahan baku tak langsung (penolong), tenaga kerja langsung, dan *overhead* pabrik yang akan dihitung semua biayanya untuk mengetahui besar biaya produksi yang dibebankan.

Berikut terdapat kebutuhan atas bahan baku, tenaga kerja, dan *overhead* pabrik pada PT SGMW Motor Indonesia :

4.1.7.2. Kebutuhan Produksi

1. Bahan Baku

➤ Bahan Baku Langsung

Bahan Baku Langsung Wuling Confero S 1.5cc dan Wuling Cortez 1.8cc			
-	<i>Body Side Outer LH</i>	-	<i>Hood Outer / Inner</i>
-	<i>Body Side Outer RH</i>	-	<i>Fender LH/RH</i>
-	<i>Front Door Outer LH/RH</i>	-	<i>Front Floor</i>
-	<i>Front Door Inner LH/RH</i>	-	<i>Rear Floor</i>
-	<i>Rear Door Outer LH/RH</i>	-	<i>Dash Panel</i>
-	<i>Rear Door Inner LH/RH</i>	-	<i>Engine</i>
-	<i>Roof</i>	-	<i>Chassis</i>
-	<i>Lift Gate Outer</i>	-	<i>Battery (aki)</i>
-	<i>Lift Gate Inner</i>	-	<i>Body Side Inner LH/RH</i>

Tabel 4.9 Bahan Baku Langsung

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Wawancara)

➤ Bahan Baku Tak Langsung

Bahan Baku Tak Langsung (Penolong) Wuling Confero S 1.5 cc			
-	Kaca spion	-	<i>Grill depan</i>
-	Seatbelt	-	Klakson
-	<i>Head Lamp</i>	-	<i>Arm rest box</i>
-	Lampu dalam mobil	-	<i>Voltage stabilizer</i>

-	Lampu sen	-	Cover kaca spion
-	Head unit	-	Sill plate LED
-	Karpet mobil	-	Shockbreaker
-	Cat (pewarna) mobil	-	Satu set <i>pring buffer</i>
-	Knalpot	-	Tilt steering wheel
-	Bamper	-	Tailgate touchpad
-	Wiper	-	Electric fuel tank opener
-	Kaca mobil	-	USB charging
-	Dashboard	-	Fildable remote keyless entry
-	Jok	-	Dual front SRS airbag
-	Karet pada daun pintu	-	Sensor parkir depan dan belakang
-	Satu set velg (4)	-	Rem cakram depan dan belakang
-	Double blower air conditioner (AC)	-	Tire pressure monitoring system
-	Pedal gas	-	Immobilizer
-	Pedal rem	-	Seatbelt indicator
-	Persneling	-	Satu set speedometer
-	Satu set ban (4)	-	Pengaturan bangku elektrik
-	Talang Air		

Tabel 4.10 Bahan Baku Tak Langsung Wuling Confero S 1.5 cc

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Wawancara)

Bahan Baku Tak Langsung (Penolong) Wuling Cortez 1.8 cc			
-	Kaca spion	-	Full towing
-	Seatbelt	-	Voltage stabilizer
-	Head Lamp	-	Cover kaca spion
-	Lampu dalam mobil	-	Rear bumper
-	Lampu sen	-	Sill plate LED
-	Double blower air conditioner (AC)	-	HPR (tenaga power penghemat bensin)
-	Karpet mobil	-	Shockbreaker
-	Cat (pewarna) mobil	-	Satu set <i>pring buffer</i>
-	Knalpot	-	Tailgate touchpad
-	Bamper	-	Electric fuel tank opener
-	Wiper	-	USB charging
-	Kaca mobil	-	Dual front SRS airbag
-	Dashboard	-	Immobilizer
-	Jok	-	Seatbelt indicator

-	Karet pada daun pintu	-	Satu set <i>speedometer</i>
-	Satu set velg (4)	-	<i>Automatic vehicle holding</i>
-	<i>Head unit</i>	-	<i>Electronic stability control</i>
-	Pedal gas	-	Talang air
-	Pedal rem	-	Rem ABS
-	Persneling	-	<i>Ambient light</i>
-	Satu set ban (4)	-	<i>Brake assist</i>
-	<i>Intelligent automated manual transmission</i>	-	Kamera belakang dengan 2 sensor depan dan 4 sensor belakang
-	<i>Grill</i> depan	-	Pengaturan bangku elektrik
-	Klakson	-	Layar sentuh audio video
-	<i>Arm rest box</i>	-	<i>Mirror link</i>
-	LED lamp	-	Sunroof
-	<i>Cover dashboard</i>	-	Steering switch control
-	Satu set peredam guncangan	-	<i>Electronic brake force distribution</i>

Tabel 4.11 Bahan Baku Tak Langsung Wuling Cortez 1.8 cc

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Wawancara)

2. Mesin

Daftar Mesin Produksi Confero S 1.5cc dan Cortez 1.8cc	
1	<i>Cold Forging</i>
2	<i>Schute</i>
3	<i>Welding (wire Welder)</i>
4	<i>RRT (Roll Reed Thread)</i>
5	<i>Couting</i>
6	<i>TN (Terminal Nut)</i>
7	<i>RC (Ring Coiling)</i>
8	<i>TF (Talc Forming)</i>
9	<i>Lower Ring Press</i>
10	<i>GRPV (Gasket Ring Press Vertikal)</i>
11	<i>Machine Packing Washer</i>
12	<i>SC (Screw Check)</i>
13	<i>Leak Tester</i>
14	<i>BTG (Bending/ Triming/ Gap Setting)</i>
15	Mesin <i>Blister</i>
16	<i>Carton Sealer</i>

Tabel 4.12 Daftar Mesin Produksi Pada PT SGMW Motor Indonesia

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Wawancara)

4.1.7.3. Jumlah Unit Produksi Tahun 2018

Unit Produksi PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018		
No.	Jenis Produk	Jumlah Produksi (Unit)
1	Confero S 1.5 cc	9.980
2	Cortez 1.8 cc	10.990
Total Produksi		20.970

Tabel 4.13 Data Unit Produksi PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Wawancara)

4.1.8. Aspek Pemasaran

4.1.8.1. *Segmentation, Targeting, and Positioning (STP)*

➤ *Segmentation (Segmentasi Pasar)*

PT SGMW Motor Indonesia menetapkan berbagai cara yang berbeda dalam memisahkan pasar, kemudian mengembangkan profil-profil yang ada pada setiap segmen pasar, dan menilai daya tarik masing-masing segmennya. Segmentasi merupakan tindakan membagi suatu pasar menjadi kelompok-kelompok pembeli yang berbeda-beda yang mungkin membutuhkan produk-produk atau kombinasi pemasaran yang terpisah. Segmentasi pasar PT SGMW Motor Indonesia sebagai berikut :

- Segmentasi pasar berdasarkan geografis

Segmentasi geografis produk Confero S 1.5 cc dan Cortez 1.8 cc yaitu daerah perkotaan. Hal ini dikarenakan mobil-mobil tersebut memiliki kapasitas mesin, dan *design* yang *prestigious* untuk digunakan diperkotaan.

- Segmentasi pasar berdasarkan demografis

Segmentasi pasar berdasarkan demografis pada Confero S 1.5 cc yaitu:

Jenis kelamin	: pria dan wanita
Usia	: 25 – 45 tahun
Pekerjaan	: <i>staff</i> dan <i>supervisor</i>
Penghasilan	: 10juta - 20juta perbulan

Segmentasi pasar berdasarkan demografis pada Cortez 1.8 cc yaitu :

Jenis kelamin	: pria dan wanita
Usia	: 25 – 45 tahun
Pekerjaan	: <i>supervisor</i> dan <i>manager</i>
Penghasilan	: 15juta - 30juta perbulan

- **Segmentasi pasar berdasarkan psikografis**

Confero S 1.5 cc : Kelas social menengah

Cortez 1.8 cc : Kelas social menengah

➤ **Targeting (Target Pasar)**

Target pasar merupakan kegiatan menilai dan memilih satu atau lebih segmen pasar yang akan dimasukinya. Target pasar dari PT. SGMW Motor Indonesia adalah seluruh masyarakat yang membutuhkan kendaraan baru roda empat dengan tawaran harga terjangkau serta jaringan *after sales* yang luas dan mudah untuk kalangan kelas menengah.

➤ **Positioning (Posisi Produk)**

Positioning produk merupakan kegiatan merumuskan penempatan produk dalam persaingan dan menetapkan bauran pemasaran yang terperinci. *Positioning* produk juga erat kaitannya dengan pandangan konsumen terhadap citra produk suatu perusahaan. PT. SGMW Motor Indonesia melakukan *positioning* produk dengan menciptakan produk yang berkualitas, dapat bersaing di dalam maupun luar negeri dan menjadi kendaraan yang terus melaju dalam semua aspek kehidupan yang lebih baik.

4.1.8.2. Saluran Distribusi

Fungsi Langsung saluran distribusi yaitu menyalurkan barang dari produsen ke konsumen, maka perusahaan dalam menentukan dan melaksanakan saluran distribusi harus berdasarkan pertimbangan yang baik. Berikut ini adalah jenis saluran distribusi yang digunakan PT SGMW Motor Indonesia dalam menyalurkan produknya yaitu saluran distribusi tidak langsung.

Saluran distribusi tidak langsung yaitu pendistribusian produk dari produsen melalui distributor hingga sampai di tangan konsumen. Saluran Distribusi ini merupakan saluran yang digunakan oleh PT SGMW Motor Indonesia dalam memasarkan produknya. Pada jenis saluran distribusi ini, produsen hanya melayani penjualan dalam jumlah besar pada distributor-distributor (dealer) di tiap wilayah dan konsumen dapat melakukan pembeliannya ke distributor (dealer).



Gambar 4.4 Saluran Distribusi PT SGMW Motor Indonesia

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Wawancara)

4.1.8.3. Bauran Pemasaran (*Marketing Mix*)

1. Produk (*Product*)

PT SGMW Motor Indonesia memproduksi Confero S 1.5cc, Confero S 1.5Lux, Cortez 1.8cc , dan Cortez 1.8Lux. Produk yang diproduksi dari awal berdirinya Perusahaan adalah Confero S 1.5cc dan Confero S 1.5Lux. Lalu pada tahun 2018 PT SGMW Motor Indonesia *launching* produk kedua mereka di Indonesia yaitu Cortez 1.8 cc . Perusahaan ini memproduksi Confero S 1.5cc dan Cortez 1.8 cc berdasarkan *budgeting* penjualan yang telah ditentukan dan juga mendistribusikan kepada dealer resmi PT SGMW Motor Indonesia yang tersebar di Indonesia.

2. *Placement*

Wilayah menjadi daerah pasar tujuan suatu perusahaan untuk melakukan penjualan produk. Wilayah tersebut dapat berupa daerah, provinsi atau negara. Tergantung dengan pasar apa yang akan dikuasai. Adapun wilayah pemasaran yang dijangkau oleh PT SGMW Motor Indonesia meliputi wilayah di sekitar Jabodetabek daerah Jawa, Sumatera, Sulawesi, Kalimantan dan kota-kota lain yang di Indonesia, bahkan luar negeri (ASEAN).

3. Promosi (*Promotion*)

Promosi sering digunakan sebagai salah satu cara untuk meningkatkan permintaan atau penjualan akan produk yang ditawarkan, sehingga dapat meningkatkan laba yang diperoleh. PT SGMW Motor Indonesia melakukan promosi melalui media sosial seperti menggunakan *website* perusahaan, akun resmi *instagram* dan *facebook* perusahaan. Selain itu dengan media brosur serta dengan mengikuti pameran –pameran otomotif yang di sediakan oleh Kementerian Perindustrian RI dan Kementerian Perdagangan RI.

4. Harga (*Price*)

Pada dasarnya harga yang ditetapkan tersebut diberikan oleh *marketing*. Penetapan harga yang dipakai oleh PT SGMW Motor Indonesia yaitu didasarkan pada biaya, persaingan, permintaan, dan laba yang diperoleh perusahaan.

Nama Produk	Harga/Unit (Rp)
Confero S 1.5 cc	Rp 190,270,000
Cortez 1.8 cc	Rp 221,494,000

Tabel 4.14 Harga Produk PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Wawancara)

4.1.8.4. Jumlah Produk yang Terjual Tahun 2018

Nama Produk	Jumlah Produk yang Terjual
Confero S 1.5 cc	9982 unit
Cortez 1.8 cc	10987 unit

Tabel 4.15 Jumlah Produk yang Terjual Tahun 2018

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Wawancara)

4.1.9. Aspek Keuangan

Keuangan merupakan ilmu dan seni dalam mengelola uang yang mempengaruhi kehidupan setiap perusahaan. Keuangan berhubungan dengan proses, lembaga, pasar, dan instrument yang terlibat dalam transfer uang diantara individu maupun antara bisnis dan pemerintah. Di bawah ini penulis menampilkan data keuangan yang dimiliki oleh PT SGMW Motor Indonesia tahun 2018 :

4.1.9.1. Hasil Penjualan

Berikut ini merupakan hasil pendapatan penjualan PT SGMW Motor Indonesia tahun 2018 :

Nama Produk	Harga/Unit (Rp)	Penjualan 2018 (Unit)	Pendapatan Penjualan Tahun 2018 (Rp)
Confero S 1.5 cc	Rp 190,270,000	9982	Rp 1,899,275,140,000
Cortez 1.8 cc	Rp 221,494,000	10987	Rp 2,433,554,578,000
Total Pendapatan			Rp 4,332,829,718,000

Tabel 4.16 Hasil Penjualan PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Wawancara)

4.1.9.2. Biaya Produksi

Laporan Biaya Produksi PT SGMW Motor Indonesia Per-31 Desember 2018	
Jenis Biaya	Total
Persediaan bahan baku awal	Rp 1,252,000,000
Pembelian bahan baku	Rp 1,787,030,000,000
Persediaan bahan baku akhir	Rp 1,699,280,000
Biaya Bahan Baku Langsung	Rp 1,786,582,720,000
Tenaga Kerja Langsung	Rp 17,863,875,000
Biaya Overhead Pabrik :	
Bahan Baku Tak Langsung	Rp 1,785,655,000,000
Tenaga Kerja Tak Langsung	Rp 15,715,200,000
Listrik	Rp 4,938,404,990
Penyusutan Mesin	Rp 131,081,800
Reparasi Mesin	Rp 391,530,802
Jumlah Biaya Overhead Pabrik	Rp 1,806,831,217,592
Biaya Produksi	Rp 3,611,277,812,592

Tabel 4.17 Biaya Produksi PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Wawancara)

4.1.9.3. Harga Pokok Produksi

Laporan Harga Pokok Produksi PT SGMW Motor Indonesia Per-31 Desember 2018	
Jenis Biaya	Total
Persediaan bahan baku awal	Rp 1,252,000,000
Pembelian bahan baku	Rp 1,787,030,000,000
Persediaan bahan baku akhir	Rp 1,699,280,000
Biaya Bahan Baku Langsung	Rp 1,786,582,720,000
Tenaga Kerja Langsung	Rp 17,863,875,000
Biaya Overhead Pabrik :	
Bahan Baku Tak Langsung	Rp 1,785,655,000,000
Tenaga Kerja Tak Langsung	Rp 15,715,200,000
Listrik	Rp 4,938,404,990
Penyusutan Mesin	Rp 131,081,800
Reparasi Mesin	Rp 391,530,802
Jumlah Biaya Overhead Pabrik	Rp 1,806,831,217,592
Biaya Produksi	Rp 3,611,277,812,592
Persediaan produk dalam proses awal	Rp 395,400,000
Persediaan produk dalam proses akhir	Rp 508,700,000
Harga Pokok Produksi	Rp 3,611,164,512,592

Tabel 4.18 Harga Pokok Produksi PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Wawancara)

4.1.9.4. Harga Pokok Penjualan

Laporan Harga Pokok Penjualan PT SGMW Motor Indonesia Per-31 Desember 2018	
Jenis Biaya	Total
Persediaan bahan baku awal	Rp 1,252,000,000
Pembelian bahan baku	Rp 1,787,030,000,000
Persediaan bahan baku akhir	Rp 1,699,280,000
Biaya Bahan Baku Langsung	Rp 1,786,582,720,000
Tenaga Kerja Langsung	Rp 17,863,875,000
Biaya Overhead Pabrik :	
Bahan Baku Tak Langsung	Rp 1,785,655,000,000
Tenaga Kerja Tak Langsung	Rp 15,715,200,000
Listrik	Rp 4,938,404,990
Penyusutan Mesin	Rp 131,081,800
Reparasi Mesin	Rp 391,530,802
Jumlah Biaya Overhead Pabrik	Rp 1,806,831,217,592
Biaya Produksi	Rp 3,611,277,812,592
Persediaan produk dalam proses awal	Rp 395,400,000
Persediaan produk dalam proses akhir	Rp 508,700,000
Harga Pokok Produksi	Rp 3,611,164,512,592
Persediaan produk selesai awal	Rp 1,109,685,983
Harga pokok produksi tersedia untuk dijual	Rp 3,612,274,198,575
Persediaan produk selesai akhir	Rp 1,346,518,927
Harga Pokok Penjualan	Rp 3,610,927,679,648

Tabel 4.19 Harga Pokok Penjualan PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Wawancara)

4.2. Pengolahan Data

Untuk menetapkan harga pokok produk secara akurat, diperlukan pengalokasian biaya yang baik terhadap produk yang dihasilkan oleh PT SGMW Motor Indonesia. Berikut adalah data-data yang diperlukan :

4.2.1. Penyusutan

Pada perhitungan berdasarkan akuntansi, penyusutan diperlukan karena pemakaian aktiva tetap dalam perusahaan, misalnya mesin. Metode penyusutan yang digunakan penulis adalah metode garis lurus. Metode ini merupakan metode perhitungan penyusutan yang paling sederhana yang sering digunakan untuk menghitung penyusutan aktiva.

Rumusnya sebagai berikut :

$$\text{Penyusutan per-tahun} = \frac{\text{Harga Perolehan} - \text{Taksiran Nilai Residu}}{\text{Umur Ekonomis}}$$

Berikut ini terdapat data harga mesin produksi Confero S 1.5cc dan Cortez 1.8cc pada PT SGMW Motor Indonesia tahun 2018 :

Daftar Mesin Produksi PT SGMW Motor Indonesia		Harga/unit (Rp)	
1	<i>Cold Forging</i>	Rp	48,089,000
2	<i>Schute</i>	Rp	212,000,000
3	<i>Welding (wire Welder)</i>	Rp	179,736,000
4	<i>RRT (Roll Reed Thread)</i>	Rp	66,515,000
5	<i>Couting</i>	Rp	39,169,000
6	<i>TN (Terminal Nut)</i>	Rp	53,636,000
7	<i>RC (Ring Coiling)</i>	Rp	94,860,000
8	<i>TF (Talc Forming)</i>	Rp	215,905,000
9	<i>Lower Ring Press</i>	Rp	68,227,000
10	<i>GRP (Gasket Ring Press Vertikal)</i>	Rp	24,947,000
11	<i>Machine Packing Washer</i>	Rp	70,030,000
12	<i>SC (Screw Check)</i>	Rp	66,704,000
13	<i>Leak Tester</i>	Rp	55,941,000
14	<i>BTG (Bending/ Trimming/ Gap Setting)</i>	Rp	95,045,000

15	Mesin <i>Blister</i>	Rp	15,972,000
16	<i>Carton Sealer</i>	Rp	4,042,000
Total		Rp	1,310,818,000

Tabel 4.19 Harga Mesin Produksi PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Wawancara)

Berdasarkan data harga mesin produksi pada tabel 4.19 dapat diketahui nilai penyusutan setiap mesin produksi dan total nilai penyusutan mesin produksi pada tahun 2018 dengan menggunakan metode garis lurus. Berikut perhitungan nilai penyusutan mesin produksi pada PT SGMW Motor Indonesia tahun 2018 :

Aktiva	Harga Perolehan	Umur Ekonomis (Tahun)	penyusutan	Akumulasi Penyusutan	Nilai Buku
Mesin :					
<i>Cold Forging</i>	Rp 48,089,000	10	Rp 4,808,900	Rp 4,808,900	Rp 43,280,100
<i>Schute</i>	Rp 212,000,000	10	Rp 21,200,000	Rp 21,200,000	Rp 190,800,000
<i>Welding (wire Welder)</i>	Rp 179,736,000	10	Rp 17,973,600	Rp 17,973,600	Rp 161,762,400
<i>RRT (Roll Reed Thread)</i>	Rp 66,515,000	10	Rp 6,651,500	Rp 6,651,500	Rp 59,863,500
<i>Couting</i>	Rp 39,169,000	10	Rp 3,916,900	Rp 3,916,900	Rp 35,252,100
<i>TN (Terminal Nut)</i>	Rp 53,636,000	10	Rp 5,363,600	Rp 5,363,600	Rp 48,272,400
<i>RC (Ring Coiling)</i>	Rp 94,860,000	10	Rp 9,486,000	Rp 9,486,000	Rp 85,374,000
<i>TF (Talc Forming)</i>	Rp 215,905,000	10	Rp 21,590,500	Rp 21,590,500	Rp 194,314,500
<i>Lower Ring Press</i>	Rp 68,227,000	10	Rp 6,822,700	Rp 6,822,700	Rp 61,404,300
<i>GRPV (Gasket Ring Press Vertikal)</i>	Rp 24,947,000	10	Rp 2,494,700	Rp 2,494,700	Rp 22,452,300
<i>Machine Packing Washer</i>	Rp 70,030,000	10	Rp 7,003,000	Rp 7,003,000	Rp 63,027,000
<i>SC (Screw Check)</i>	Rp 66,704,000	10	Rp 6,670,400	Rp 6,670,400	Rp 60,033,600
<i>Leak Tester</i>	Rp 55,941,000	10	Rp 5,594,100	Rp 5,594,100	Rp 50,346,900
<i>BTG (Bending/ Trimming/ Gap Setting)</i>	Rp 95,045,000	10	Rp 9,504,500	Rp 9,504,500	Rp 85,540,500

Mesin Blister	Rp 15,972,000	10	Rp 1,597,200	Rp 1,597,200	Rp 14,374,800
Carton Staler	Rp 4,042,000	10	Rp 404,200	Rp 404,200	Rp 3,637,800
Total	Rp 1,310,818,000		Rp 131,081,800	Rp 131,081,800	Rp 1,179,736,200

Tabel 4.21 Penyusutan Mesin Produksi PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

4.2.2. Biaya Bahan Baku

Berikut ini merupakan data pembelian biaya bahan baku langsung dan biaya bahan penolong yang dikeluarkan PT SGMW Motor Indonesia tahun 2018 :

➤ Biaya Bahan Baku Langsung

Pada tahun 2018 PT SGMW Motor Indonesia mengeluarkan biaya untuk pembelian bahan baku dalam rangka memproduksi Confero S 1.5cc dan Cortez 1.8cc. Berikut data pembelian Bahan Baku Langsung pada PT SGMW Motor Indonesia pada tahun 2018 :

1. Pembelian Bahan Baku Langsung

Pembelian Bahan Baku Langsung PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018			
Keterangan	Jumlah Bahan Baku yang dibeli (Unit)	Harga Bahan Baku/unit (Rp)	Pembelian Bahan Baku Langsung (Rp)
Bahan Baku Confero S 1.5cc	10000	Rp 71,530,000	Rp 715,300,000,000
Bahan Baku Cortez 1.8cc	11000	Rp 97,430,000	Rp 1,071,730,000,000
Total Pembelian Bahan Baku Langsung	21000		Rp 1,787,030,000,000

Tabel 4.22 Biaya Pembelian Bahan Baku Langsung Confero 1.5cc dan Cortez 1.8cc Tahun 2018

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

Biaya Bahan Baku

Jenis Biaya	Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc
Persediaan bahan baku awal	Rp 1,252,000,000	Rp -
Pembelian bahan baku langsung	Rp 715,300,000,000	Rp 1,071,730,000,000
Persediaan bahan baku akhir	Rp 1,156,000,000	Rp 543,280,000
Biaya bahan baku langsung	Rp 715,396,000,000	Rp 1,071,186,720,000

Tabel 4.23 Biaya Bahan Baku Langsung Confero 1.5cc dan Cortez 1.8cc Tahun 2018

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

2. Biaya Bahan Penolong

Pembelian Bahan Penolong PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018			
Keterangan	Jumlah Bahan Penolong yang Dibeli (Unit)	Harga Bahan Baku/unit (Rp)	Biaya Bahan Baku Langsung (Rp)
Bahan Penolong Confero S 1.5cc	10000	Rp 62,125,000	Rp 621,250,000,000
Bahan Penolong Cortez 1.8cc	11000	Rp 105,855,000	Rp 1,164,405,000,000
Total Pembelian Bahan Penolong	21000		Rp 1,785,655,000,000

Tabel 4.24 Biaya Bahan Penolong Confero 1.5cc dan Cortez 1.8cc per Unit

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

4.2.3. Biaya Tenaga Kerja Langsung

Berikut ini merupakan data biaya tenaga kerja langsung yang dikeluarkan PT SGMW Motor Indonesia tahun 2018 dalam memproduksi Confero S 1.5cc dan Cortez 1.8cc berdasarkan jam tenaga kerja langsung :

Biaya Tenaga Kerja Langsung PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018 (Berdasarkan Jam Kerja Langsung)			
Keterangan	Merk Mobil		Total
	Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc	
Unit yang diproduksi	9.980 unit	10.990 unit	20.970 unit
Jam per unit	0.25 jam	0.3 jam	
Total jam	2.495 jam	3.297 jam	
Biaya TKL/JKL (Rp. 22,500 per jam)	Rp 56,137,500	Rp 74,182,500	Rp 130,320,000
Jumlah Tenaga Kerja	120	150	
Total Biaya Tenaga Kerja	Rp 6,736,500,000	Rp 11,127,375,000	Rp 17,863,875,000

Tabel 4.25 Biaya Tenaga Kerja Langsung PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

4.2.4. Biaya Overhead Pabrik

Berikut Ini adalah Biaya *Overhead* Pabrik tahun 2018 menurut prinsip akuntansi pada PT SGMW Motor Indonesia :

Biaya Overhead Pabrik PT SGMW Motor Indonesia Per - 31 Desember 2018	
Jenis Biaya	Total (Rp)
Bahan Penolong	Rp 1,785,655,000,000
Tenaga Kerja Tak Langsung	Rp 15,715,200,000
Listrik	Rp 4,938,404,990
Penyusutan Mesin	Rp 131,081,800
Reparasi Mesin	Rp 391,530,302
Total Biaya Overhead Pabrik	Rp 1,806,831,217,592

Tabel 4.26 Biaya *Overhead* Pabrik PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

BAB V

ANALISIS PEMBAHASAN

5.1 Penentuan Harga Pokok Produksi dengan Sistem Tradisional dan Sistem *Activity Based Costing* Pada PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018

Berdasarkan pengolahan data di bab sebelumnya, penulis melaporkan biaya bahan baku langsung dan tenaga kerja langsung pada PT SGMW Motor Indonesia tahun 2018 yang akan digunakan untuk perhitungan Harga Pokok Produksi dengan menggunakan Sistem Tradisional dan Sistem *Activity Based Costing* sebagai berikut :

Jenis Biaya	Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc
Persediaan bahan baku awal	Rp 1,252,000,000	Rp -
Pembelian bahan baku langsung	Rp 715,300,000,000	Rp 1,071,730,000,000
Persediaan bahan baku akhir	Rp 1,156,000,000	Rp 543,280,000
Biaya bahan baku langsung	Rp 715,396,000,000	Rp 1,071,186,720,000

Tabel 5.1 Laporan Biaya Bahan Baku Langsung PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

Keterangan	Merk Mobil		Total
	Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc	
Unit yang diproduksi	9.980 unit	10.990 unit	20.970 unit
Jam per unit	0.25 jam	0.3 jam	
Total jam	2.495 jam	3.297 jam	
Biaya TKL/JKL (Rp. 22,500 per jam)	Rp 56,137,500	Rp 74,182,500	Rp 130,320,000
Jumlah Tenaga Kerja	120	150	
Total Biaya Tenaga Kerja	Rp 6,736,500,000	Rp 11,127,375,000	Rp 17,863,875,000

Tabel 5.2 Laporan Biaya Tenaga Kerja Langsung PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

5.1.1. Perhitungan Harga Pokok Produksi Dengan Sistem Tradisional Pada PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018

Salah satu cara yang biasa digunakan untuk membebankan Biaya *Overhead* Pabrik pada produk yaitu dengan menghitung tariff tunggal dengan menggunakan *Cost Driver* berdasar unit. Berikut ini perhitungan Harga Pokok Produksi dengan menggunakan Sistem Tradisional Pada PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018 :

- Tarif tunggal berdasar unit produk tahun 2018 :

$$\text{Tarif} = \frac{\text{Total BOP}}{\text{Total Unit Produk}}$$

Biaya <i>Overhead</i> Pabrik PT SGMW Motor Indonesia Per - 31 Desember 2018	
Jenis Biaya	Total (Rp)
Bahan Penolong	Rp 1,785,655,000,000
Tenaga Kerja Tak Langsung	Rp 15,715,200,000
Listrik	Rp 4,938,404,990
Penyusutan Mesin	Rp 131,081,800
Reparasi Mesin	Rp 391,530,802
Total Biaya <i>Overhead</i> Pabrik	Rp 1,806,831,217,592

Tabel 5.3 Biaya *Overhead* Pabrik PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

$$\text{Tarif} = \frac{\text{Rp } 1,806,831,217,592}{20.970 \text{ unit}}$$

$$= \text{Rp } 86,162,671/\text{unit}$$

Produk	Unit Produksi (Unit)	Tarif BOP (Rp)	BOP yang Dibebankan (Rp)
Confero S 1.5cc	9.980 unit	Rp 86,162,671	Rp 859,903,456,580
Cortez 1.8cc	10.990 unit	Rp 86,162,671	Rp 946,927,754,290

Tabel 5.4 Biaya Overhead Pabrik dengan Sistem Tradisional

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

Harga Pokok Produksi dengan Sistem Tradisional PT SGMW Motor Indonesia Per-31 Desember 2018		
Jenis Biaya	Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc
Unit Produksi	9.980 unit	10.990 unit
Persediaan bahan baku awal	Rp 1,252,000,000	Rp -
Pembelian bahan baku langsung	Rp 715,300,000,000	Rp 1,071,730,000,000
Persediaan bahan baku akhir	Rp 1,156,000,000	Rp 543,280,000
Biaya bahan baku langsung	Rp 715,396,000,000	Rp 1,071,186,720,000
Tenaga kerja langsung	Rp 6,736,500,000	Rp 11,127,375,000
Biaya overhead pabrik :		
Rp 86,162,671 x 9980 unit	Rp 859,903,456,580	
Rp 86,162,671 x 10990 unit		Rp 946,927,754,290
Biaya Produksi :	Rp 1,582,035,956,580	Rp 2,029,241,849,290
Persediaan produk dalam proses awal	Rp 395,400,000	Rp -
Persediaan produk dalam proses akhir	Rp 336,200,000	Rp 172,500,000
Harga Pokok Produksi	Rp 1,582,095,156,580	Rp 2,029,069,349,290
Harga Pokok Produksi / unit	Rp 158,526,569	Rp 184,628,694

Tabel 5.5 Harga Pokok Produksi dengan Sistem Tradisional

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

5.1.2. Perhitungan Harga Pokok Produksi Dengan Sistem *Activity Based Costing* Pada PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018

Proses alokasi biaya dengan sistem *activity based costing* dapat dilakukan dengan dua tahap alokasi biaya, yaitu membebankan biaya *overhead* pada aktivitas dan membebankan biaya aktivitas pada produk. Berikut ini proses pembebanan dua tahap tersebut :

5.1.2.1. Membebankan Biaya *Overhead* Pada Aktivitas

Dalam melakukan pembebanan biaya *overhead* pada aktivitas langkah yang harus dilakukan adalah sebagai berikut :

a. Mengidentifikasi dan Menggolongkan Aktivitas

Pada departemen produksi PT SGMW Motor Indonesia aktivitas dapat digolongkan menjadi dua level aktivitas. Rincian penggolongan aktivitas-aktivitas dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Aktivitas
Biaya Bahan Penolong
Biaya Listrik
Biaya Penyusutan Mesin
Biaya Reparasi Mesin
Biaya Tenaga Kerja Tak Langsung

Tabel 5.6 Identifikasi Aktivitas Pada PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

Berikut ini penjelasan secara rinci dari tiap aktivitas :

1. Biaya Bahan Penolong

Biaya bahan penolong terdiri dari 43 jenis *part* untuk Confero S 1.5cc dan 56 jenis *part* untuk Cortez 1.8cc.

2. Biaya Tenaga Kerja Tak Langsung

Biaya tenaga kerja tak langsung terdiri dari biaya gaji pengawas pabrik (*supervisor*), admin pabrik, karyawan bagian gudang pabrik, dan satpam pabrik.

3. Biaya Listrik

Biaya listrik terdiri dari biaya pemakaian listrik mesin saat beroperasi dan biaya penerangan lampu.

4. Biaya Penyusutan mesin

Biaya yang terdiri dari biaya mesin yang mengalami penurunan nilai ekonomis tiap tahun yang diakibatkan pemakaian dalam proses produksi serta umur fisik mesin tersebut.

5. Biaya Reparasi Mesin

Biaya ini terdiri dari biaya pemeliharaan mesin untuk tiap *line* produksi yang memiliki tipe mesin serta pemakaian yang berbeda-beda.

b. Menghubungkan Berbagai Biaya dengan Berbagai Aktivitas

Aktivitas	Biaya <i>Overhead</i> Pabrik Tahun 2018 (Rp)
Biaya Bahan Penolong	Rp 1,785,655,000,000
Biaya Listrik	Rp 4,938,404,990
Biaya Penyusutan Mesin	Rp 131,081,800
Biaya Reparasi Mesin	Rp 391,530,802
Biaya Tenaga Kerja Tak Langsung	Rp 15,715,200,000

Tabel 5.7 Biaya *Overhead* Pabrik Masing-Masing Aktivitas

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

c. Menentukan *Cost Driver* yang Tepat untuk Masing-Masing Aktivitas

Setelah aktivitas-aktivitas diidentifikasi sesuai dengan levelnya, langkah selanjutnya adalah mengidentifikasi *Cost Driver* dari setiap biaya. Pengidentifikasiannya ini dimaksudkan dalam penentuan tarif per unit *Cost Driver*. Data *Cost Driver* pada setiap produk dapat dilihat pada tabel berikut ini:

COST DRIVER			
<i>Cost driver</i>	Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc	Jumlah <i>Cost Driver</i>
Unit produk	9.980 unit	10.990 unit	20.970 unit
Jumlah KWH	68.769 KWH	142.704 KWH	211.473 KWH
Jam mesin	15.282 jam	35.676 jam	50.958 jam

Tabel 5.8 Data *Cost Driver* Seluruh Produk dan Masing-Masing Produk

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia

d. Penentuan Kelompok Biaya (*Cost Pool*) yang Homogen

Pembentukan *Cost Pool* yang homogen dimaksudkan untuk merampingkan pembentukan *Cost Pool* yang terlalu banyak, karena aktivitas yang memiliki *Cost Driver* yang berhubungan dapat dimasukkan ke dalam sebuah *Cost Pool* dengan menggunakan salah satu *Cost Driver* yang dipilih. Aktivitas yang dikelompokkan dalam level unit dikendalikan oleh dua *Cost Driver* yaitu jumlah unit produksi dan jumlah KWH. Aktivitas yang dikelompokkan dalam *batch* level dikendalikan oleh satu *Cost Driver* yaitu jam inspeksi.

Rincian *Cost Pool* yang homogen pada PT SGMW Motor Indonesia dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

<i>Cost Pool Homogen</i>	Level Aktivitas	Keterangan	<i>Cost Driver</i>
Pool 1	Aktivitas Level Unit	Biaya Bahan Penolong	Unit Produk
	Aktivitas Level Unit	Biaya Penyusutan Mesin	Unit Produk
Pool 2	Aktivitas Level Unit	Biaya Listrik	Jumlah KWH
Pool 3	Aktivitas Level <i>Batch</i>	Biaya Reparasi Mesin	Jam Mesin
	Aktivitas Level <i>Batch</i>	Biaya Tenaga Kerja Tak Langsung	Jam Mesin

Tabel 5.9 *Cost Pool* Homogen Pada PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia

e. Penentuan Tarif Kelompok (*Pool Rate*)

Setelah menentukan *Cost Pool* yang homogen, kemudian menentukan tarif per unit *Cost Driver*. Tarif kelompok (*Pool Rate*) merupakan tarif Biaya *Overhead* Pabrik per unit *Cost Driver* yang dihitung untuk suatu kelompok aktivitas. Tarif kelompok dihitung dengan rumus total Biaya *Overhead* Pabrik untuk kelompok aktivitas tertentu dibagi dengan dasar pengukur aktivitas kelompok tersebut. Tarif per unit *Cost Driver* dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut:

$$\text{Tarif BOP Per Kelompok Aktivitas} = \frac{\text{BOP Kelompok Aktvitas Tertentu}}{\text{Driver Biaya}}$$

Gambar 5.1 Tarif Per-Kelompok Aktivitas

Sumber : (Rudianto, 2015:166)

➤ *Pool Rate* aktivitas level unit pada PT SGMW Motor Indonesia tahun 2018 dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

COST POOL		
Kelompok Biaya 1 (Cost pool 1)	Komponen BOP	Jumlah (Rp)
<i>Cost pool 1</i>	Biaya Bahan Penolong	Rp 1,785,655,000,000
	Biaya Penyusutan Mesin	Rp 131,081,800
Jumlah Biaya		Rp 1,785,786,081,800
Jumlah Unit Produksi		20,970 unit
Tarif Kelompok 1 (<i>Pool Rate 1</i>)		Rp 85,159,088 / unit

Tabel 5.10 *Pool Rate 1* Aktivitas Level Unit

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

COST POOL		
Kelompok Biaya 2 (Cost pool 2)	Komponen BOP	Jumlah (Rp)
<i>Cost pool 2</i>	Biaya Listrik	Rp 4,938,404,990
Jumlah Biaya		Rp 4,938,404,990
Jumlah KWH		211,473 KWH
Tarif Kelompok 2 (<i>Pool Rate 2</i>)		Rp 23,352 / KWH

Tabel 5.11 *Pool Rate 2* Aktivitas Level Unit

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

- *Pool Rate* aktivitas level *batch* pada PT SGMW Motor Indonesia tahun 2018 dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

COST POOL		
Kelompok Biaya 3 (Cost pool 3)	Komponen BOP	Jumlah (Rp)
<i>Cost pool 3</i>	Biaya Tenaga Kerja Tak Langsung	Rp 15,715,200,000
	Biaya Reparasi Mesin	Rp 391,530,802
Jumlah Biaya		Rp 16,106,730,802
Jumlah Jam Mesin		50,958 jam
Tarif Kelompok 3 (<i>Pool Rate 3</i>)		Rp 316,079 / jam

Tabel 5.12 *Pool Rate 3* Aktivitas Level *Batch*

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

5.1.2.2. Membebankan Biaya Aktivitas Pada Produk

Setelah penelusuran dan pembebanan biaya aktivitas selesai dilakukan, langkah berikutnya yaitu membebankan biaya aktivitas tersebut ke masing-masing produk yang menggunakan *cost driver*. Setelah tarif per kelompok aktivitas diketahui, maka dapat dilakukan perhitungan biaya *overhead* pabrik yang dibebankan pada produk sebagai berikut :

BOP dibebankan = Tarif Kelompok X Unit *Cost Driver* Yang Digunakan

Gambar 5.2 Pembebanan Biaya Aktivitas Pada Produk

Sumber : (Rudianto, 2015:166)

Aktivitas	Cost Pool	Pool Rate	Cost Driver		Jumlah Biaya	
			Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc	Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc
Biaya Bahan Penolong	Cost Pool 1	Rp 85,159,088	9,980 unit	10,990 unit	Rp 849,887,698,240	Rp 935,898,377,120
Biaya Penyusutan Mesin					Rp 1,605,893,688	Rp 3,332,423,808
Biaya Listrik	Cost Pool 2	Rp 23,352	68,769 KWH	142,704 KWH	Rp 4,830,319,278	Rp 11,276,434,404
Biaya Reparasi Mesin	Cost Pool 3	Rp 316,079	15,282 jam	35,676 jam	Rp 856,323,911,206	Rp 950,507,235,332
Biaya Tenaga Kerja Tak Langsung						
Total BOP yang Dibebankan						

Tabel 5.13 Pembebanan BOP Produk Confero S 1.5cc dan Cortez 1.8cc dengan Activity Based Costing

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

Berdasarkan pembebanan Biaya *Overhead* Pabrik yang telah dilakukan, maka perhitungan Harga Pokok Produksi dengan menggunakan *Activity-Based Costing System* pada PT SGMW Motor Indonesia tahun 2018 dapat disajikan pada tabel sebagai berikut:

Harga Pokok Produksi dengan Sistem <i>Activity Based Costing</i> PT SGMW Motor Indonesia Per-31 Desember 2018		
Jenis Biaya	Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc
Jenis Biaya	Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc
Unit Produksi	9.980 unit	10.990 unit
Biaya bahan baku langsung	Rp 715,396,000,000	Rp 1,071,186,720,000
Tenaga kerja langsung	Rp 6,736,500,000	Rp 11,127,375,000
Biaya overhead pabrik :	Rp 856,323,911,206	Rp 950,507,235,332
Biaya Produksi :	Rp 1,578,456,411,206	Rp 2,032,821,330,332
Persediaan produk dalam proses awal	Rp 395,400,000	Rp -
Persediaan produk dalam proses akhir	Rp 336,200,000	Rp 172,500,000
Harga Pokok Produksi	Rp 1,578,515,611,206	Rp 2,032,648,830,332
Harga Pokok Produksi / unit	Rp 158,167,897	Rp 184,954,398

Tabel 5.14 Harga Pokok Produksi Produksi Dengan Sistem *Activity Based Costing*

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

5.1.2.3. Perbandingan Harga Pokok Produksi dengan Sistem Tradisional dan Sistem *Activity Based Costing* Pada PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018 :

Jenis Produk	Harga Pokok Produksi / Unit		Selisih (Rp)	Nilai Kondisi
	Sistem Tradisional (Rp)	Sistem ABC (Rp)		
Confero S 1.5cc	Rp 158,526,569	Rp 158,167,897	Rp 358,672	<i>Overcost</i>
Cortez 1.8cc	Rp 184,628,694	Rp 184,954,398	Rp 325,704	<i>Undercost</i>

Tabel 5.15 Perbandingan Harga Pokok Produksi dengan Sistem *Activity Based Costing* dan Sistem Tradisional

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

Dari hasil perbandingan di atas peneliti menemukan bahwa perbedaan yang terjadi antara perhitungan Harga Pokok produksi menggunakan Sistem Tradisional dan Sistem *Activity Based Costing* disebabkan karena pembebanan biaya *overhead* pabrik pada masing-masing produk. Pada Sistem Tradisional biaya *overhead* pabrik pada masing-masing produk hanya dibebankan pada satu *cost driver* saja. Sedangkan pada Sistem *Activity Based Costing* biaya *overhead* pabrik pada masing-masing produk dibebankan pada banyak *cost driver* sesuai konsumsi masing-masing aktivitas.

Namun dalam menerapkan Sistem *Activity Based Costing* tidak mudah, perlu upaya ekstra dalam pengumpulan data yang diperlukan dalam perhitungan biaya, karena Sistem *Activity Based Costing* menghendaki data-data yang tidak biasa dikumpulkan oleh suatu perusahaan serta ketelitian dalam menentukan *cost driver* yang tepat untuk aktivitas-aktivitas tertentu.

5.2. Perhitungan Laba Kotor dengan Sistem Tradisional dan Sistem *Activity Based Costing* Pada PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018

Pada tahap ini penulis melakukan perhitungan laba kotor untuk mengetahui selisih antara perhitungan laba kotor dengan menggunakan Sistem Tradisional dan Sistem *Activity Based Costing*.

Berikut ini terdapat rincian harga jual per unit yang telah ditetapkan perusahaan dengan persentase laba kotor yang telah ditetapkan juga sebesar 20% dari Harga Pokok Penjualan, serta terdapat pula pendapatan yang diperoleh perusahaan pada tahun 2018.

Nama Produk	Harga/Unit (Rp)
Confero S 1.5 cc	Rp 190,270,000
Cortez 1.8 cc	Rp 221,494,000

Tabel 5.16 Harga Jual Per Unit Tahun 2018

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

Nama Produk	Harga/Unit (Rp)	Penjualan 2018 (Unit)	Pendapatan 2018 (Rp)
Confero S 1.5 cc	Rp 190,270,000	9982	Rp 1,899,275,140,000
Cortez 1.8 cc	Rp 221,494,000	10987	Rp 2,433,554,578,000
Total Pendapatan			Rp 4,332,829,718,000

Tabel 5.17 Pendapatan PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

5.2.1. Perhitungan Laba Kotor dengan Sistem Tradisional

Harga Pokok Penjualan dengan Sistem Tradisional PT SGMW Motor Indonesia Per-31 Desember 2018		
Jenis Biaya	Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc
Unit Produksi	9.980 unit	10.990 unit
Persediaan bahan baku awal	Rp 1,252,000,000	Rp -
Penbelian bahan baku langsung	Rp 715,300,000,000	Rp 1,071,730,000,000
Persediaan bahan baku akhir	Rp 1,156,000,000	Rp 543,280,000
Biaya bahan baku langsung	Rp 715,396,000,000	Rp 1,071,186,720,000
Tenaga kerja langsung	Rp 6,736,500,000	Rp 11,127,375,000
Biaya overhead pabrik :		
Rp 86,162,671 x 9980 unit	Rp 859,903,456,580	
Rp 86,162,671 x 10990 unit		Rp 946,927,754,290
Biaya Produksi :	Rp 1,582,035,956,580	Rp 2,029,241,849,290
Persediaan produk dalam proses awal	Rp 395,400,000	Rp -
Persediaan produk dalam proses akhir	Rp 336,200,000	Rp 172,500,000
Harga Pokok Produksi	Rp 1,582,095,156,580	Rp 2,029,069,349,290
Persediaan produk selesai awal	Rp 1,109,685,983	Rp -
Harga pokok produksi tersedia untuk dijual	Rp 1,583,204,842,563	Rp 2,029,069,349,290
persediaan produk selesai akhir	Rp 792,632,845	Rp 553,886,082
Harga Pokok Penjualan	Rp 1,582,412,209,718	Rp 2,028,515,463,208

Tabel 5.18 Laporan Harga Pokok Penjualan dengan Sistem Tradisional

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

Laporan Laba/Rugi dengan Sistem Tradisional PT SGMW Motor Indonesia Per - 31 Desember 2018		
Keterangan	Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc
Pendapatan	Rp 1,899,275,140,000	Rp 2,433,554,578,000
Harga Pokok Penjualan	Rp 1,582,412,209,718	Rp 2,028,515,463,208
Lab Kotor	Rp 316,862,930,282	Rp 405,039,114,792

Tabel 5.19 Laporan Laba Kotor dengan Sistem Tradisional

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

5.2.2. Perhitungan Laba/Rugi dengan Sistem *Activity Based Costing*

Harga Pokok Penjualan dengan Sistem <i>Activity Based Costing</i> PT SGMW Motor Indonesia Per-31 Desember 2018		
Jenis Biaya	Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc
Unit Produksi	9.980 unit	10.990 unit
Biaya bahan baku langsung	Rp 715,396,000,000	Rp 1,071,186,720,000
Tenaga kerja langsung	Rp 6,736,500,000	Rp 11,127,375,000
Biaya <i>overhead</i> pabrik :	Rp 856,323,911,206	Rp 950,507,235,332
Biaya Produksi :	Rp 1,578,456,411,206	Rp 2,032,821,330,332
Persediaan produk dalam proses awal	Rp 395,400,000	Rp -
Persediaan produk dalam proses akhir	Rp 336,200,000	Rp 172,500,000
Harga Pokok Produksi	Rp 1,578,515,611,206	Rp 2,032,648,830,332
Persediaan produk selesai awal	Rp 1,109,685,983	Rp -
Harga pokok produksi tersedia untuk dijual	Rp 1,579,625,297,189	Rp 2,032,648,830,332
persediaan produk selesai akhir	Rp 792,632,845	Rp 553,886,082
Harga Pokok Penjualan	Rp 1,578,832,664,344	Rp 2,032,094,944,250

Tabel 5.20 Laporan Harga Pokok Penjualan dengan Sistem *Activity Based Costing*

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

Laporan Laba/Rugi dengan Sistem <i>Activity Based Costing</i> PT SGMW Motor Indonesia Per - 31 Desember 2018		
Keterangan	Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc
Pendapatan	Rp 1,899,275,140,000	Rp 2,433,554,578,000
Harga Pokok Penjualan	Rp 1,578,832,664,344	Rp 2,032,094,944,250
Laba Kotor	Rp 320,442,475,656	Rp 401,459,633,750

Tabel 5.21 Laporan Laba Kotor dengan Sistem *Activity Based Costing*

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

Dari perhitungan laba kotor dengan menggunakan Sistem *Activity Based Costing* di atas, laba kotor yang diperoleh tidak sesuai dengan persentase laba kotor yang telah ditentukan oleh perusahaan, yaitu sebesar 20%. Pada perhitungan di atas, persentase laba kotor yang diperoleh sebesar 20,3% untuk Confero S1.5cc dan 19,8% untuk Cortez 1.8cc. Maka penulis melakukan perhitungan kembali untuk mendapatkan laba kotor sesuai dengan persentase laba kotor yang telah ditentukan perusahaan. Berikut ini perhitungannya :

Keterangan	Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc
A. Harga Pokok Penjualan	Rp 1,578,832,664,344	Rp 2,032,094,944,250
B. Persentase laba kotor	20%	20%
C. Laba yang diharapkan (A x B)	Rp 315,766,532,869	Rp 406,418,988,850
Pendapatan (A + B)	Rp 1,894,599,197,213	Rp 2,438,513,933,100

Tabel 5.22 Pendapatan Penjualan dengan Sistem *Activity Based Costing*

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

Pada perhitungan di atas, dapat diketahui pendapatan yang sebenarnya dari penjualan tahun 2018 berdasarkan Sistem *Activity Based Costing*. Maka dapat diketahui pula laba kotor sebenarnya yang diperoleh berdasarkan persentase laba kotor yang telah ditentukan perusahaan yaitu sebesar 20%.

Laporan Laba/Rugi dengan Sistem <i>Activity Based Costing</i> PT SGMW Motor Indonesia Per - 31 Desember 2018		
Keterangan	Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc
Pendapatan	Rp 1,894,599,197,213	Rp 2,438,513,933,100
Harga Pokok Penjualan	Rp 1,578,832,664,344	Rp 2,032,094,944,250
Laba Kotor	Rp 315,766,532,869	Rp 406,418,988,850

Tabel 5.23 Laporan Laba Kotor Sebenarnya dengan Sistem *Activity Based Costing*

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

5.3. Perbandingan Laba Kotor PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018 dengan Sistem Tradisional dan Sistem *Activity Based Costing*

Berdasarkan perhitungan laba kotor di atas dengan kedua sistem, dapat ditarik selisih perbedaan dari laba kotor yang dihitung pada tabel di atas. Berikut ini selisih perbedaan laba kotor dengan Sistem Tradisional dan Sistem *Activity Based Costing* :

Merk Mobil	Laba Kotor		Selisih Laba Kotor
	Sistem Tradisional	Sistem ABC	
Ccnfero S 1.5cc	Rp 316,862,930,282	Rp 315,766,532,869	Rp 1,096,397,413
Cortez 1.8cc	Rp 405,039,114,792	Rp 406,418,988,850	Rp 1,379,874,058
Total Laba Kotor	Rp 721,902,045,074	Rp 722,185,521,719	Rp 283,476,645

Tabel 5.24 Perbandingan Laba Kotor dengan Sistem Tradisional dan Sistem *Activity Based Costing*

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

Dari selisih laba kotor di atas dapat diketahui bahwa perhitungan dengan Sistem *Activity Based Costing* lebih akurat dalam memberikan informasi laba yang maksimum. Dengan membebankan biaya *overhead* pabrik sesuai dengan *cost driver*-nya pada masing-masing produk, Sistem *Activity Based Costing* mampu mengalokasikan biaya aktivitas ke setiap produk secara tepat berdasar konsumsi masing-masing aktivitas.

Activity Based Costing merupakan metode alternatif yang dapat digunakan oleh setiap perusahaan manufaktur dan jasa dalam upaya menentukan Harga Pokok Produksi khususnya untuk memaksimalkan laba kotor serta mendapatkan informasi biaya yang akurat, karena kemungkinan manajemen untuk memperbaiki ketepatan perhitungan biaya produk yang secara signifikan memperbaiki pengambilan keputusan.

Activity Based Costing dapat dijadikan salah satu strategi dalam memecahkan masalah pemaksimalan laba perusahaan. Namun, semua keputusan adalah hak dari kepala perusahaan untuk menerapkan sistem apa yang harus digunakan agar perusahaan mendapatkan keuntungan yang maksimal.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang dilakukan oleh penulis pada PT SGMW Motor Indonesia tahun 2018, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Perhitungan Harga Pokok Produksi pada PT SGMW Motor Indonesia tahun 2018 masih menggunakan Sistem Tradisional. Sistem Tradisional membebankan Biaya *Overhead* Pabrik menggunakan tarif tunggal berdasarkan jumlah unit produksi, yaitu total Biaya *Overhead* Pabrik dibagi dengan jumlah unit produksi. Hasil perhitungan Harga Pokok Produksi per unit pada tahun 2018 menggunakan Sistem Tradisional diperoleh hasil sebesar Rp 158,526,569 untuk Confero S 1.5cc dan Rp 184,628,694 untuk Cortez 1.8cc .

<p>Harga Pokok Produksi dengan Sistem Tradisional PT SGMW Motor Indonesia Per-31 Desember 2018</p>		
Jenis Biaya	Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc
Unit Produksi	9.980 unit	10.990 unit
Persediaan bahan baku awal	Rp 1,252,000,000	Rp -
Pembelian bahan baku langsung	Rp 715,300,000,000	Rp 1,071,730,000,000
Persediaan bahan baku akhir	Rp 1,156,000,000	Rp 543,280,000
Biaya bahan baku langsung	Rp 715,396,000,000	Rp 1,071,186,720,000
Tenaga kerja langsung	Rp 6,736,500,000	Rp 11,127,375,000
Biaya overhead pabrik :	Rp 859,903,456,580	Rp 946,927,754,290
Biaya Produksi :	Rp 1,582,035,956,580	Rp 2,029,241,849,290
Persediaan produk dalam proses awal	Rp 395,400,000	Rp -
Persediaan produk dalam proses akhir	Rp 336,200,000	Rp 172,500,000
Harga Pokok Produksi	Rp 1,582,095,156,580	Rp 2,029,069,349,290
Harga Pokok Produksi / unit	Rp 158,526,569	Rp 184,628,694

Tabel 6.1 Harga Pokok Produksi dengan Sistem Tradisional

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

2. Perhitungan Harga Pokok Produksi pada PT SGMW Motor Indonesia tahun 2018 dengan Sistem *Activity Based Costing* dilakukan dalam dua tahap. Tahap pertama adalah menelusuri biaya dari sumber daya ke aktivitas yang mengkonsumsinya. Tahap ini terdiri dari tahap pertama yaitu mengidentifikasi dan menggolongkan aktivitas ke dalam empat level aktivitas, menghubungkan berbagai biaya dengan berbagai aktivitas, menentukan *Cost Driver* yang tepat untuk masing-masing aktivitas, menentukan kelompok-kelompok biaya (*Cost Pool*) yang homogen, dan menentukan tarif kelompok. Tahap kedua adalah membebankan tarif kelompok berdasarkan *Cost Driver*. Biaya *Overhead* Pabrik ditentukan berdasarkan tarif kelompok dan *Cost Driver* yang digunakan. Hasil perhitungan Harga Pokok Produksi per unit pada tahun 2018 menggunakan sistem *activity based costing* diperoleh hasil sebesar Rp 158,167,897 untuk Confero S 1.5cc dan Rp 184,954,398 untuk Cortez 1.8cc .

Harga Pokok Produksi dengan Sistem <i>Activity Based Costing</i> PT SGMW Motor Indonesia Per-31 Desember 2018		
Jenis Biaya	Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc
Unit Produksi	9.980 unit	10.990 unit
Biaya bahan baku langsung	Rp 715,396,000,000	Rp 1,071,186,720,000
Tenaga kerja langsung	Rp 6,736,500,000	Rp 11,127,375,000
Biaya overhead pabrik :	Rp 856,323,911,206	Rp 950,507,235,332
Biaya Produksi :	Rp 1,578,456,411,206	Rp 2,032,821,330,332
Persediaan produk dalam proses awal	Rp 395,400,000	Rp -
Persediaan produk dalam proses akhir	Rp 336,200,000	Rp 172,500,000
Harga Pokok Produksi	Rp 1,578,515,611,206	Rp 2,032,648,830,332
Harga Pokok Produksi / unit	Rp 158,167,897	Rp 184,954,398

Tabel 6.2 Harga Pokok Produksi dengan Sistem *Activity Based Costing*

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

3. Perbandingan laba kotor masing-masing produk dengan menggunakan Sistem Tradisional dan Sistem *Activity Based Costing* adalah sebagai berikut:
- Selisih laba kotor Confero S 1.5cc dengan menggunakan Sistem Tradisional dan Sistem *Activity Based Costing* pada tahun 2018 adalah sebesar Rp 1,096,397,413.
 - Selisih laba kotor Cortez 1.8cc dengan menggunakan Sistem Tradisional dan Sistem *Activity Based Costing* pada tahun 2018 adalah sebesar Rp 1,379,874,058.

Merk Mobil	Laba Kotor		Selisi Laba Kotor
	Sistem Tradisional	Sistem ABC	
Confero S 1.5cc	Rp 316,862,930,282	Rp 315,766,532,869	Rp 1,096,397,413
Cortez 1.8cc	Rp 405,039,114,792	Rp 406,418,988,850	Rp 1,379,874,058
Total Laba Kotor	Rp 721,902,045,074	Rp 722,185,521,719	Rp 283,476,645

Tabel 6.3 Selisih Laba Kotor dengan Sistem *Activity Based Costing* dan Sistem Tradisional

Sumber : PT SGMW Motor Indonesia (Data diolah)

6.2. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah dibuat, maka penulis memberikan saran kepada PT SGMW Motor Indonesia agar digunakan sebagai bahan pertimbangan pengambilan kebijakan, saran tersebut antara lain :

1. Jika PT SGMW Motor Indonesia ingin mendapatkan laba yang maksimum, maka penggunaan Sistem *Activity Based Costing* akan sangat diperlukan. Karena Sistem *Activity Based Costing* menghasilkan penetapan biaya produksi yang lebih akurat agar perusahaan dapat mengambil kebijakan dengan benar. PT SGMW Motor Indonesia sebaiknya menggunakan Sistem *Activity Based Costing*, tetapi harus benar-benar dapat membantu pihak manajemen dalam mengambil keputusan karena penetapan biaya produksi dengan Sistem *Activity Based Costing* membutuhkan biaya yang cukup besar.
2. Pihak manajemen sebaiknya mulai mempertimbangkan penerapan perhitungan Harga Pokok Produksi dengan menggunakan Sistem *Activity Based Costing* dengan tetap mempertimbangkan faktor eksternal seperti harga pesaing, dan juga faktor internal seperti upaya ekstra dalam pengumpulan biaya yang diperlukan dalam perhitungan biaya. Namun sebaiknya perusahaan perlu mengevaluasi kembali sistem pembebanan biaya yang diterapkan saat ini dalam menentukan Harga Pokok Produksi, karena Harga Pokok Produksi akan mempengaruhi posisi produk di pasar.

DAFTAR PUSTAKA

- Carter, William K. 2013. *Akuntansi Biaya*. Edisi 14. Jilid 1. Penerbit Salemba Empat. Jakarta.
- Rudianto, 2015. *Akuntansi Manajemen*. Penerbit Erlangga. Jakarta.
- Mulyadi, 2001. *Akuntansi Manajemen*. Edisi 3. Penerbit Salemba Empat. Jakarta.
- Bustami, Bastian. 2013. *Akuntansi Biaya*. Edisi 4. Penerbit Mitra Wacana Media. Jakarta.
- Jusup, Al Haryono. 2011. *Dasar-Dasar Akuntansi*. Edisi 7. Jilid 1. Penerbit Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi YKPN. Yogyakarta.
- Suwatno, 2016. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Edisi 5. Penerbit Alfabeta. Bandung.
- Halim, Abdul. 2016. *Dasar-Dasar Akuntansi Biaya*. Edisi 4. Penerbit BPFE. Yogyakarta.
- Horngren, Charles T. 2008. *Akuntansi Biaya*. Edisi 11. Jilid 2. Penerbit PT Indeks.
- Mulyadi. *Activity Based Costing System*. Edisi 6. Penerbit UPP AMP YKPN. Yogyakarta

LAMPIRAN

Pembelian Bahan Baku Langsung Satu Tahun

No	Bahan Baku Langsung Confero S 1.5cc	Jumlah Bahan Baku Langsung yang Dibeli (unit)	Harga Bahan Baku / unit (Rp)	Pembelian Bahan Baku Langsung (Rp)
1	<i>Body Side Outer LH</i>	10000	Rp 750,000	Rp 7,500,000,000
2	<i>Body Side Outer RH</i>	10000	Rp 750,000	Rp 7,500,000,000
3	<i>Front Door Outer LH/RH</i>	10000	Rp 630,000	Rp 6,300,000,000
4	<i>Front Door Inner LH/RH</i>	10000	Rp 630,000	Rp 6,300,000,000
5	<i>Rear Door Outer LH/RH</i>	10000	Rp 755,000	Rp 7,550,000,000
6	<i>Rear Door Inner LH/RH</i>	10000	Rp 755,000	Rp 7,550,000,000
7	<i>Roof</i>	10000	Rp 730,000	Rp 7,300,000,000
8	<i>Lift Gate Outer</i>	10000	Rp 540,000	Rp 5,400,000,000
9	<i>Lift Gate Inner</i>	10000	Rp 540,000	Rp 5,400,000,000
10	<i>Hood Outer / Inner</i>	10000	Rp 635,000	Rp 6,350,000,000
11	<i>Fender LH/RH</i>	10000	Rp 635,000	Rp 6,350,000,000
12	<i>Front Floor</i>	10000	Rp 430,000	Rp 4,300,000,000
13	<i>Rear Floor</i>	10000	Rp 430,000	Rp 4,300,000,000
14	<i>Dash Panel</i>	10000	Rp 560,000	Rp 5,600,000,000
15	<i>Engine</i>	10000	Rp 25,000,000	Rp 250,000,000,000
16	<i>Chassis</i>	10000	Rp 32,000,000	Rp 320,000,000,000
17	<i>Battery (aki)</i>	10000	Rp 5,000,000	Rp 50,000,000,000
18	<i>Body Side Inner</i>	10000	Rp 760,000	Rp 7,600,000,000
Total			Rp 71,530,000	Rp 715,300,000,000

Sumber : Hasil Pengolahan Data

No	Bahan Baku Langsung Conifero S 1.5cc	Jumlah Bahan Baku Langsung yang Dibeli (unit)	Harga Bahan Baku / unit (Rp)	Pembelian Bahan Baku Langsung (Rp)
1	<i>Body Side Outer LH</i>	11000	Rp 1,000,000	Rp 11,000,000,000
2	<i>Body Side Outer RH</i>	11000	Rp 1,000,000	Rp 11,000,000,000
3	<i>Front Door Outer LH/RH</i>	11000	Rp 830,000	Rp 9,130,000,000
4	<i>Front Door Inner LH/RH</i>	11000	Rp 830,000	Rp 9,130,000,000
5	<i>Rear Door Outer LH/RH</i>	11000	Rp 955,000	Rp 10,505,000,000
6	<i>Rear Door Inner LH/RH</i>	11000	Rp 955,000	Rp 10,505,000,000
7	<i>Roof</i>	11000	Rp 930,000	Rp 10,230,000,000
8	<i>Lift Gate Outer</i>	11000	Rp 740,000	Rp 8,140,000,000
9	<i>Lift Gate Inner</i>	11000	Rp 740,000	Rp 8,140,000,000
10	<i>Hood Outer / Inner</i>	11000	Rp 735,000	Rp 8,085,000,000
11	<i>Fender LH/RH</i>	11000	Rp 735,000	Rp 8,085,000,000
12	<i>Front Floor</i>	11000	Rp 630,000	Rp 6,930,000,000
13	<i>Rear Floor</i>	11000	Rp 630,000	Rp 6,930,000,000
14	<i>Dash Panel</i>	11000	Rp 760,000	Rp 8,360,000,000
15	<i>Engine</i>	11000	Rp 40,000,000	Rp 440,000,000,000
16	<i>Chassis</i>	11000	Rp 37,000,000	Rp 407,000,000,000
17	<i>Battery (aki)</i>	11000	Rp 8,000,000	Rp 88,000,000,000
18	<i>Body Side Inner</i>	11000	Rp 960,000	Rp 10,560,000,000
Total			Rp 97,430,000	Rp 1,071,730,000,000

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Biaya Bahan Penolong Satu Tahun

No.	Bahan Penolong Confero S 1.5cc	Harga/Unit (Rp)	Jumlah Pembelian Bahan Penolong (Unit)	Biaya Bahan Penolo ng Confero S 1.5cc (Rp)
1	Kaca spion	Rp 400,000	10000	Rp 4,000,000,000
2	Seatbelt	Rp 200,000	10000	Rp 2,000,000,000
3	Head Lamp	Rp 800,000	10000	Rp 8,000,000,000
4	Lampu dalam mobil	Rp 135,000	10000	Rp 1,350,000,000
5	Lampu sen	Rp 120,000	10000	Rp 1,200,000,000
6	Head unit	Rp 1,500,000	10000	Rp 15,000,000,000
7	Karpet mobil	Rp 250,000	10000	Rp 2,500,000,000
8	Cat (pewarna) mobil	Rp 2,000,000	10000	Rp 20,000,000,000
9	Knalpot	Rp 400,000	10000	Rp 4,000,000,000
10	Bamper	Rp 1,000,000	10000	Rp 10,000,000,000
11	Wiper	Rp 200,000	10000	Rp 2,000,000,000
12	Kaca mobil	Rp 12,000,000	10000	Rp 120,000,000,000
13	Dashboard	Rp 1,750,000	10000	Rp 17,500,000,000
14	Jok	Rp 2,000,000	10000	Rp 20,000,000,000
15	Karet pada daun pintu	Rp 750,000	10000	Rp 7,500,000,000
16	Satu set velg (4)	Rp 12,000,000	10000	Rp 120,000,000,000
17	Double blower air conditioner (AC)	Rp 5,000,000	10000	Rp 50,000,000,000
18	Pedal gas	Rp 200,000	10000	Rp 2,000,000,000
19	Pedal rem	Rp 200,000	10000	Rp 2,000,000,000
20	Persneling	Rp 550,000	10000	Rp 5,500,000,000
21	Satu set ban (4)	Rp 2,500,000	10000	Rp 25,000,000,000
22	Talang Air	Rp 200,000	10000	Rp 2,000,000,000
23	Grill depan	Rp 300,000	10000	Rp 3,000,000,000
24	Klakson	Rp 320,000	10000	Rp 3,200,000,000
25	Arm rest box	Rp 400,000	10000	Rp 4,000,000,000
26	Voltage stabilizer	Rp 800,000	10000	Rp 8,000,000,000
27	Cover kaca spion	Rp 100,000	10000	Rp 1,000,000,000
28	Sill plate LED	Rp 350,000	10000	Rp 3,500,000,000
29	Shockbreaker	Rp 1,600,000	10000	Rp 16,000,000,000
30	Satu set pring buffer	Rp 300,000	10000	Rp 3,000,000,000
31	Tilt steering wheel	Rp 3,000,000	10000	Rp 30,000,000,000
32	Tailgate touchpad	Rp 500,000	10000	Rp 5,000,000,000
33	Electric fuel tank opener	Rp 500,000	10000	Rp 5,000,000,000
34	USB charging	Rp 250,000	10000	Rp 2,500,000,000
35	Fildable remote keyless entry	Rp 200,000	10000	Rp 2,000,000,000

36	Dual front SRS airbag	Rp 3,500,000	10000	Rp 35,000,000,000
37	Sensor parkir depan dan belakang	Rp 550,000	10000	Rp 5,500,000,000
38	Ren cakram depan dan belakang	Rp 1,000,000	10000	Rp 10,000,000,000
39	Tire pressure monitoring system	Rp 1,300,000	10000	Rp 13,000,000,000
40	Immobilizer	Rp 1,500,000	10000	Rp 15,000,000,000
41	Seatbelt indicator	Rp 300,000	10000	Rp 3,000,000,000
42	Satu set speedometer	Rp 700,000	10000	Rp 7,000,000,000
43	Pengaturan bangku elektrik	Rp 500,000	10000	Rp 5,000,000,000
Total		Rp 62,125,000		Rp 621,250,000,000

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Bahan Penolong Cortez 1.8cc	Harga/Unit (Rp)	Jumlah Pembelian Bahan Penolong (Unit)	Biaya Bahan Penolong Cortez 1.8cc (Rp)
Kaca spion	Rp 600,000	11000	Rp 6,600,000,000
Seabelt	Rp 200,000	11000	Rp 2,200,000,000
Head Lamp	Rp 1,000,000	11000	Rp 11,000,000,000
Lampu dalam mobil	Rp 435,000	11000	Rp 4,785,000,000
Lampu sen	Rp 290,000	11000	Rp 3,190,000,000
Head unit	Rp 1,900,000	11000	Rp 20,900,000,000
Karpet mobil	Rp 300,000	11000	Rp 3,300,000,000
Cat (pewarna) mobil	Rp 2,800,000	11000	Rp 30,800,000,000
Knalpot	Rp 580,000	11000	Rp 6,380,000,000
Bumper	Rp 1,400,000	11000	Rp 15,400,000,000
Wiper	Rp 370,000	11000	Rp 4,070,000,000
Kaca mobil	Rp 18,000,000	11000	Rp 198,000,000,000
Dashboard	Rp 2,050,000	11000	Rp 22,550,000,000
Jok	Rp 2,750,000	11000	Rp 30,250,000,000
Karet pada daun pintu	Rp 1,000,000	11000	Rp 11,000,000,000
Satu set velg (4)	Rp 17,000,000	11000	Rp 187,000,000,000
Double blower air conditioner (AC)	Rp 7,500,000	11000	Rp 82,500,000,000
Pedal gas	Rp 400,000	11000	Rp 4,400,000,000
Pedal rem	Rp 400,000	11000	Rp 4,400,000,000
Persneling	Rp 780,000	11000	Rp 8,580,000,000
Satu set ban (4)	Rp 3,200,000	11000	Rp 35,200,000,000
Talang Air	Rp 380,000	11000	Rp 4,180,000,000
Grill depan	Rp 385,000	11000	Rp 4,235,000,000
Klakson	Rp 390,000	11000	Rp 4,290,000,000
Arm rest box	Rp 495,000	11000	Rp 5,445,000,000
LED lamp	Rp 720,000	11000	Rp 7,920,000,000
Cover dashboard	Rp 550,000	11000	Rp 6,050,000,000
Satu set peredam guncangan	Rp 900,000	11000	Rp 9,900,000,000
Full towing	Rp 8,700,000	11000	Rp 95,700,000,000
Voltage stabilizer	Rp 970,000	11000	Rp 10,670,000,000
Cover kaca spion	Rp 190,000	11000	Rp 2,090,000,000
Rear bumper	Rp 410,000	11000	Rp 4,510,000,000
Sill plate LED	Rp 900,000	11000	Rp 9,900,000,000
HPR (tenaga penghemat bensin)	Rp 1,300,000	11000	Rp 14,300,000,000
Shockbreaker	Rp 2,100,000	11000	Rp 23,100,000,000

Satu set pring buffer	Rp 500,000	11000	Rp 5,500,000,000
Tailgate touchpad	Rp 700,000	11000	Rp 7,700,000,000
Electric fuel tank opener	Rp 650,000	11000	Rp 7,150,000,000
USB charging	Rp 320,000	11000	Rp 3,520,000,000
Dual front SRS airbag	Rp 4,200,000	11000	Rp 46,200,000,000
Immobilizer	Rp 2,100,000	11000	Rp 23,100,000,000
Seatbelt indicator	Rp 500,000	11000	Rp 5,500,000,000
Satu set speedometer	Rp 870,000	11000	Rp 9,570,000,000
Automatic vehicle holding	Rp 500,000	11000	Rp 5,500,000,000
Electronic stability control	Rp 670,000	11000	Rp 7,370,000,000
Intelligent automated manual transmission	Rp 1,100,000	11000	Rp 12,100,000,000
Rem ABS	Rp 1,500,000	11000	Rp 16,500,000,000
Electronic brake force distribution	Rp 700,000	11000	Rp 7,700,000,000
Brake assist	Rp 450,000	11000	Rp 4,950,000,000
Kamera belakang dengan 2 sensor depan dan 4 sensor beiakang	Rp 2,000,000	11000	Rp 22,000,000,000
Pengaturan bangku elektrik	Rp 700,000	11000	Rp 7,700,000,000
Layar sentuh audio video	Rp 1,200,000	11000	Rp 13,200,000,000
Mirror link	Rp 2,000,000	11000	Rp 22,000,000,000
Sunroof	Rp 300,000	11000	Rp 3,300,000,000
Steering switch control	Rp 2,150,000	11000	Rp 23,650,000,000
Ambient light	Rp 1,400,000	11000	Rp 15,400,000,000
Total	Rp 105,855,000		Rp 1,164,405,000,000

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Biaya Tenaga Kerja Langsung

Biaya Tenaga Kerja Langsung PT SGMW Motor Indonesia Tahun 2018 (Berdasarkan Jam Kerja Langsung)			
Keterangan	Merk Mobil		Total
	Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc	
Unit yang diproduksi	9.980 unit	10.990 unit	20.970 unit
Jam per unit	0.25 jam	0.3 jam	
Total jam	2.495 jam	3.297 jam	
Biaya TKL/JKL (Rp. 22,500 per jam)	Rp 56,137,500	Rp 74,182,500	Rp 130,320,000
Jumlah Tenaga Kerja	120	150	
Total Biaya Tenaga Kerja	Rp 6,736,500,000	Rp 11,127,375,000	Rp 17,863,875,000

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Biaya Overhead Pabrik yang Dibebankan

1. Sistem Tradisional

Produk	Unit Produksi (Unit)	Tarif BOP (Rp)	BOP yang Dibebankan (Rp)
Confero S 1.5cc	9.980 unit	Rp 86,162,671	Rp 859,903,456,580
Cortez 1.8cc	10.990 unit	Rp 86,162,671	Rp 946,927,754,290

Sumber : Hasil Pengolahan Data

2. Sistem Activity Based Costing

Aktivitas	Cost Pool	Pool Rate	Cost Driver		Jumlah Blaya	
			Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc	Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc
Biaya Bahan Penolong	Cost Pool 1	Rp 85,159,088	9,980 unit	10,990 unit	Rp 849,887,698,240	Rp 935,898,377,120
Biaya Penyusutan Mesin						
Biaya Listrik	Cost Pool 2	Rp 23,352	68,769 KWH	142,704 KWH	Rp 1,605,893,688	Rp 3,332,423,808
Biaya Reparasi Mesin	Cost Pool 3	Rp 316,079	15,282 jam	35,676 jam	Rp 4,830,319,278	Rp 11,276,434,404
Biaya Tenaga Kerja Tak Langsung						
Total BOP yang Dibebankan					Rp 856,323,911,206	Rp 950,507,235,332

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Harga Pokok Produksi dengan Sistem Tradisional

Harga Pokok Produksi dengan Sistem Tradisional PT SGMW Motor Indonesia Per-31 Desember 2018		
Jenis Biaya	Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc
Unit Produksi	9.980 unit	10.990 unit
Persediaan bahan baku awal	Rp 1,252,000,000	Rp -
Pembelian bahan baku langsung	Rp 715,300,000,000	Rp 1,071,730,000,000
Persediaan bahan baku akhir	Rp 1,156,000,000	Rp 543,280,000
Biaya bahan baku langsung	Rp 715,396,000,000	Rp 1,071,186,720,000
Tenaga kerja langsung	Rp 6,736,500,000	Rp 11,127,375,000
Biaya overhead pabrik :		
Rp 86,162,671 x 9980 unit	Rp 859,903,456,580	
Rp 86,162,671 x 10990 unit		Rp 946,927,754,290
Biaya Produksi :	Rp 1,582,035,956,580	Rp 2,029,241,849,290
Persediaan produk dalam proses awal	Rp 395,400,000	Rp -
Persediaan produk dalam proses akhir	Rp 336,200,000	Rp 172,500,000
Harga Pokok Produksi	Rp 1,582,095,156,580	Rp 2,029,069,349,290
Harga Pokok Produksi / unit	Rp 158,526,569	Rp 184,628,694

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Harga Pokok Produksi dengan Sistem *Activity Based Costing*

Harga Pokok Produksi dengan Sistem <i>Activity Based Costing</i> PT SGMW Motor Indonesia Per-31 Desember 2018		
Jenis Biaya	Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc
Jenis Biaya	Confero S 1.5cc	Cortez 1.8cc
Unit Produksi	9.980 unit	10.990 unit
Biaya bahan baku langsung	Rp 715,396,000,000	Rp 1,071,186,720,000
Tenaga kerja langsung	Rp 6,736,500,000	Rp 11,127,375,000
Biaya overhead pabrik :	Rp 856,323,911,206	Rp 950,507,235,332
Biaya Produksi :	Rp 1,578,456,411,206	Rp 2,032,821,330,332
Persediaan produk dalam proses awal	Rp 395,400,000	Rp -
Persediaan produk dalam proses akhir	Rp 336,200,000	Rp 172,500,000
Harga Pokok Produksi	Rp 1,578,515,611,206	Rp 2,032,648,830,332
Harga Pokok Produksi / unit	Rp 158,167,897	Rp 184,954,398

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Penyusutan Mesin Produksi Conifero S1.5cc dan Cortez 1.8cc

Aktiva	Harga Perolehan	Umur Ekonomis (Tahun)	penyusutan	Akumulasi Penyusutan	Nilai Buku
Mesin :					
<i>Cold Forging</i>	Rp 48,089,000	10	Rp 4,808,900	Rp 4,808,900	Rp 43,280,100
<i>Schute</i>	Rp 212,000,000	10	Rp 21,200,000	Rp 21,200,000	Rp 190,800,000
<i>Welding (wire Welder)</i>	Rp 179,736,000	10	Rp 17,973,600	Rp 17,973,600	Rp 161,762,400
<i>RRT (Roll Reed Thread)</i>	Rp 66,515,000	10	Rp 6,651,500	Rp 6,651,500	Rp 59,863,500
<i>Couting</i>	Rp 39,169,000	10	Rp 3,916,900	Rp 3,916,900	Rp 35,252,100
<i>TN (Terminal Nut)</i>	Rp 53,636,000	10	Rp 5,363,600	Rp 5,363,600	Rp 48,272,400
<i>RC (Ring Coiling)</i>	Rp 94,860,000	10	Rp 9,486,000	Rp 9,486,000	Rp 85,374,000
<i>TF (Talc Forming)</i>	Rp 215,905,000	10	Rp 21,590,500	Rp 21,590,500	Rp 194,314,500
<i>Lower Ring Press</i>	Rp 68,227,000	10	Rp 6,822,700	Rp 6,822,700	Rp 61,404,300
<i>GRPV (Gasket Ring Press Vertikal)</i>	Rp 24,947,000	10	Rp 2,494,700	Rp 2,494,700	Rp 22,452,300
<i>Machine Packing Washer</i>	Rp 70,030,000	10	Rp 7,003,000	Rp 7,003,000	Rp 63,027,000
<i>SC (Screw Check)</i>	Rp 66,704,000	10	Rp 6,670,400	Rp 6,670,400	Rp 60,033,600
<i>Leak Tester</i>	Rp 55,941,000	10	Rp 5,594,100	Rp 5,594,100	Rp 50,346,900
<i>BTG (Bending/ Trimming/ Gap Setting)</i>	Rp 95,045,000	10	Rp 9,504,500	Rp 9,504,500	Rp 85,540,500
<i>Mesin Blister</i>	Rp 15,972,000	10	Rp 1,597,200	Rp 1,597,200	Rp 14,374,800
<i>Carton Sealer</i>	Rp 4,042,000	10	Rp 404,200	Rp 404,200	Rp 3,637,800
Total	Rp 1,310,818,000		Rp 131,081,800	Rp 131,081,800	Rp 1,179,736,200

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Table Presentase Dimentional GNZ10R

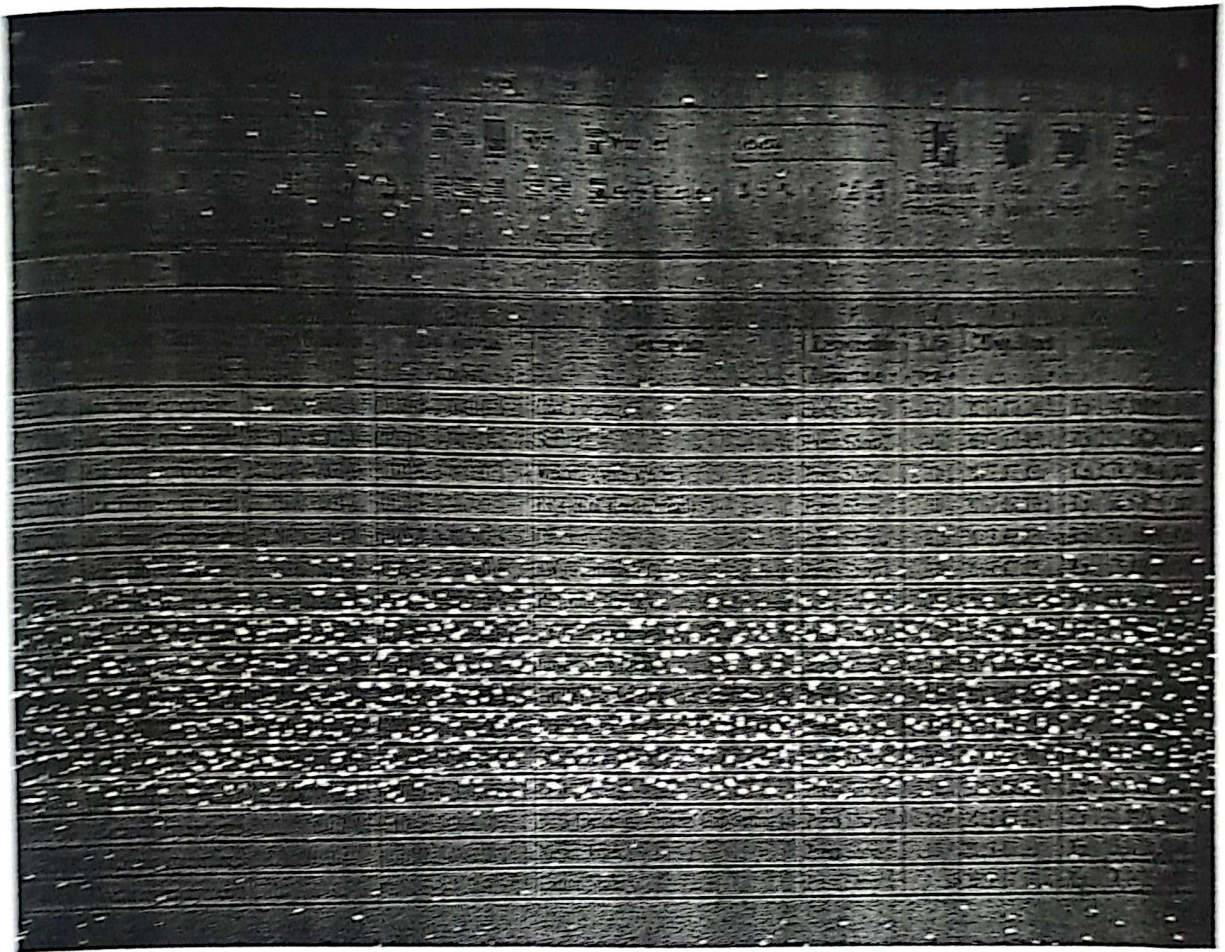
Dimensi	Dimensi 1	Dimensi 2	Dimensi 3	Dimensi 4	Dimensi 5	Dimensi 6	Dimensi 7	Dimensi 8
1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	1	1	1	1	1	1	1	1
3	1	1	1	1	1	1	1	1
4	1	1	1	1	1	1	1	1
5	1	1	1	1	1	1	1	1
6	1	1	1	1	1	1	1	1
7	1	1	1	1	1	1	1	1
8	1	1	1	1	1	1	1	1
9	1	1	1	1	1	1	1	1
10	1	1	1	1	1	1	1	1
11	1	1	1	1	1	1	1	1
12	1	1	1	1	1	1	1	1
13	1	1	1	1	1	1	1	1
14	1	1	1	1	1	1	1	1
15	1	1	1	1	1	1	1	1
16	1	1	1	1	1	1	1	1
17	1	1	1	1	1	1	1	1
18	1	1	1	1	1	1	1	1
19	1	1	1	1	1	1	1	1
20	1	1	1	1	1	1	1	1
21	1	1	1	1	1	1	1	1
22	1	1	1	1	1	1	1	1
23	1	1	1	1	1	1	1	1
24	1	1	1	1	1	1	1	1
25	1	1	1	1	1	1	1	1
26	1	1	1	1	1	1	1	1
27	1	1	1	1	1	1	1	1
28	1	1	1	1	1	1	1	1
29	1	1	1	1	1	1	1	1
30	1	1	1	1	1	1	1	1
31	1	1	1	1	1	1	1	1
32	1	1	1	1	1	1	1	1
33	1	1	1	1	1	1	1	1
34	1	1	1	1	1	1	1	1
35	1	1	1	1	1	1	1	1
36	1	1	1	1	1	1	1	1
37	1	1	1	1	1	1	1	1
38	1	1	1	1	1	1	1	1
39	1	1	1	1	1	1	1	1
40	1	1	1	1	1	1	1	1
41	1	1	1	1	1	1	1	1
42	1	1	1	1	1	1	1	1
43	1	1	1	1	1	1	1	1
44	1	1	1	1	1	1	1	1
45	1	1	1	1	1	1	1	1
46	1	1	1	1	1	1	1	1
47	1	1	1	1	1	1	1	1
48	1	1	1	1	1	1	1	1
49	1	1	1	1	1	1	1	1
50	1	1	1	1	1	1	1	1
51	1	1	1	1	1	1	1	1
52	1	1	1	1	1	1	1	1
53	1	1	1	1	1	1	1	1
54	1	1	1	1	1	1	1	1
55	1	1	1	1	1	1	1	1
56	1	1	1	1	1	1	1	1
57	1	1	1	1	1	1	1	1
58	1	1	1	1	1	1	1	1
59	1	1	1	1	1	1	1	1
60	1	1	1	1	1	1	1	1
61	1	1	1	1	1	1	1	1
62	1	1	1	1	1	1	1	1
63	1	1	1	1	1	1	1	1
64	1	1	1	1	1	1	1	1
65	1	1	1	1	1	1	1	1
66	1	1	1	1	1	1	1	1
67	1	1	1	1	1	1	1	1
68	1	1	1	1	1	1	1	1
69	1	1	1	1	1	1	1	1
70	1	1	1	1	1	1	1	1
71	1	1	1	1	1	1	1	1
72	1	1	1	1	1	1	1	1
73	1	1	1	1	1	1	1	1
74	1	1	1	1	1	1	1	1
75	1	1	1	1	1	1	1	1
76	1	1	1	1	1	1	1	1
77	1	1	1	1	1	1	1	1
78	1	1	1	1	1	1	1	1
79	1	1	1	1	1	1	1	1
80	1	1	1	1	1	1	1	1
81	1	1	1	1	1	1	1	1
82	1	1	1	1	1	1	1	1
83	1	1	1	1	1	1	1	1
84	1	1	1	1	1	1	1	1
85	1	1	1	1	1	1	1	1
86	1	1	1	1	1	1	1	1
87	1	1	1	1	1	1	1	1
88	1	1	1	1	1	1	1	1
89	1	1	1	1	1	1	1	1
90	1	1	1	1	1	1	1	1
91	1	1	1	1	1	1	1	1
92	1	1	1	1	1	1	1	1
93	1	1	1	1	1	1	1	1
94	1	1	1	1	1	1	1	1
95	1	1	1	1	1	1	1	1
96	1	1	1	1	1	1	1	1
97	1	1	1	1	1	1	1	1
98	1	1	1	1	1	1	1	1
99	1	1	1	1	1	1	1	1
100	1	1	1	1	1	1	1	1

Sumber : Data Perusahaan

Tabel Proses dan Biaya

No	Proses	Biaya
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50

Sumber : Data Perusahaan



Sumber : Data Perusahaan



Sumber : Data Perusahaan