

**ANALISIS PENETAPAN LABA BERDASARKAN HARGA  
POKOK PRODUKSI DENGAN PENDEKATAN *ACTIVITY BASED  
COSTING (ABC)* PADA PT BAKRIE AUTOPARTS**

**TUGAS AKHIR**

Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat dalam Penyelesaian  
Program Diploma IV Jurusan Administrasi Bisnis Otomotif  
di Politeknik STMI Jakarta



**Disusun Oleh :**

**NAMA : FARAH NURGHINA AJKA**

**NIM : 1714078**

**POLITEKNIK STMI JAKARTA  
KEMENTERIAN PERINDUSTRIAN R.I.  
JAKARTA  
2018**

## ABSTRAK

PT Bakrie Autoparts adalah perusahaan yang bergerak di bidang industri komponen otomotif. Salah satu permasalahan yang dihadapi oleh PT Bakrie Autoparts adalah dalam perhitungan harga pokok produksi masih menggunakan metode tradisional yang mengakibatkan kurang akuratnya informasi yang diperoleh manajemen untuk pengambilan keputusan. Metode tradisional hanya dapat memberikan informasi biaya yang dikonsumsi keseluruhan produk dan tidak bisa memberikan informasi biaya yang dikonsumsi untuk tiap produk secara rinci. Hal ini juga berdampak pada laba dari tiap produk yang akan diperoleh perusahaan. Oleh karena itu penulis melakukan penelitian pada Tugas Akhir ini dengan judul “Analisis Penetapan Laba Berdasarkan Harga Pokok Produksi Dengan Pendekatan *Activity Based Costing* (ABC) Pada PT Bakrie Autoparts“. Berdasarkan hasil perhitungan, harga pokok produk per kg dengan metode tradisional rata-rata sebesar Rp 10.398/Kg. Sedangkan dengan metode *Activity Based Costing* (ABC) rata-rata sebesar Rp. 10.397/Kg. Besarnya harga pokok produksi juga berkaitan dengan laba yang diperoleh. Perolehan laba tersebut masing-masing sebesar Rp. 329.523.978.014 untuk perhitungan berdasarkan metode *Traditional Costing* dan Rp. 330.153.876.192 untuk perhitungan berdasarkan metode *Activity Based Costing* (ABC). Adapun selisih perolehan laba dari kedua metode tersebut adalah sebesar Rp 629,898,178 dan dapat diketahui bahwa perhitungan laba usaha berdasarkan harga pokok produksi dengan metode *Activity Based Costing* (ABC) lebih efektif untuk diterapkan karena dapat menghasilkan laba yang lebih besar yaitu  $\pm 0,19\%$  untuk tahun 2017 dari pada metode *Traditional Costing* yang diterapkan oleh PT Bakrie Autoparts.

**Kata Kunci** : *Harga Pokok Produksi, Activity Based Costing (ABC), Penetapan Laba*

# **LEMBAR PERSETUJUAN DOSEN PEMBIMBING**

JUDUL TUGAS AKHIR

**ANALISIS PENETAPAN LABA BERDASARKAN HARGA POKOK PRODUKSI  
DENGAN PENDEKATAN *ACTIVITY BASED COSTING* (ABC) PADA  
PT BAKRIE AUTOPARTS**

DISUSUN OLEH:

NAMA : Farah Nurghina Ajka  
NIM : 1714078  
PROGRAM STUDI : ADMINISTRASI BISNIS OTOMOTIF

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan  
Dan Dipertahankan dalam Tugas Akhir  
Politeknik STMI Jakarta

Menyetujui

Jakarta, 20 Juli 2018

**Ketua Prodi**  
**Administrasi Bisnis Otomotif**

**Dosen Pembimbing**

**(Drs. Mulyono, MM.)**  
**NIP 195309011983031001**

**(Drs. Mulyono, MM.)**  
**NIP 195309011983031001**

**POLITEKNIK STMI JAKARTA**  
**KEMENTERIAN PERINDUSTRIAN R.I**

## **LEMBAR BIMBINGAN TUGAS AKHIR**

## LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Farah Nurghina Ajka

NIM : 1714078

Berstatus sebagai mahasiswa Program Studi Administrasi Bisnis Otomotif d.h Manajemen Bisnis Industri di Politeknik STMI d.h Sekolah Tinggi Manajemen Industri Kementerian Perindustrian RI, dengan ini menyatakan bahwa hasil karya Tugas Akhir yang telah saya buat dengan judul “**ANALISIS PENETAPAN LABA BERDASARKAN HARGA POKOK PRODUKSI DENGAN PENDEKATAN *ACTIVITY BASED COSTING* (ABC) PADA PT BAKRIE AUTOPARTS**”.

- **Dibuat** dan diselesaikan sendiri dengan menggunakan literatur hasil kuliah, survei lapangan, assistensi dengan dosen pembimbing, serta buku-buku maupun jurnal-jurnal ilmiah yang menjadi bahan acuan yang tertera dalam referensi pada Tugas Akhir ini.
- **Bukan** merupakan hasil duplikasi karya tulis yang sudah dipublikasikan atau yang pernah dipakai sebelumnya untuk mendapatkan gelar sarjana di Universitas/Perguruan Tinggi lain, kecuali yang telah disebutkan sumbernya dan dicantumkan pada referensi karya Tugas Akhir ini.
- **Bukan** merupakan karya tulis hasil terjemahan dari kumpulan buku atau judul acuan yang tertera dalam referensi pada karya Tugas Akhir ini.

Jika terbukti saya tidak memenuhi apa yang telah saya nyatakan di atas, maka saya bersedia menerima sanksi atas apa yang telah saya lakukan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Jakarta, 20 Juli 2018

Yang Membuat Pernyataan

( Farah Nurghina Ajka )

---

---

**DIPERSEMBAHKAN UNTUK  
KELUARGAKU TERCINTA**

---

---

Kurnia Ananda

Ausital Jannah

Farhan Nur Asri Ajka

---

---

## **KATA PENGANTAR**

Segala puji dan syukur penyusun panjatkan kepada Allah SWT atas petunjuk, rahmat dan hidayah-Nya penyusun dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT dan junjungan besar Nabi Muhammad SAW karena atas berkat rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan tugas akhir ini. Penulisan tugas akhir ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Sains Terapan jurusan Administrasi Bisnis Otomotif pada Politeknik STMI Jakarta. Saya menyadari bahwa tanpa bantuan, bimbingan, serta dukungan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan tugas akhir ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan tugas akhir ini. Oleh karena itu saya ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Mustofa, S.T, M.T selaku Direktur Politeknik STMI Jakarta d.h Sekolah Tinggi Manajemen Industri (STMI).
2. Bapak Drs. Mulyono, MM, selaku Ketua Program Studi Administrasi Bisnis Otomotif (ABO) d.h Manajemen Bisnis Industri (MBI) sekaligus dosen pembimbing Tugas Akhir yang telah memberikan nasihat, motivasi, bimbingan dan bantuan sehingga Tugas Akhir ini dapat terselesaikan dengan baik.
3. Bapak Yulius Jatmiko Nuryatno selaku sekretaris Program Studi Administrasi Bisnis Otomotif (ABO) d.h Manajemen Bisnis Industri (MBI) yang telah memberikan arahan, bimbingan serta bantuan kepada penulis.
4. Bapak Sonny Taufan, SH, MH selaku dosen pembimbing PKL yang telah memberikan motivasi, bimbingan dan bantuan kepada penulis.
5. Bapak Drs Pasti Immanuel Bangun, SE, MM. selaku dosen perwalian sejak awal masa perkuliahan yang telah memberikan arahan serta motivasi kepada penulis selama masa perkuliahan.
6. Bapak Dr. Sadar Sukma Adnan., Ibu Dra. Sri Daryuni, MM selaku dosen penguji yang telah memberikan arahan kepada penulis sehingga Tugas Akhir ini dapat selesai dengan baik.

7. Seluruh dosen Politeknik STMI Jakarta yang telah memberikan ilmu pengetahuan dan pengalamannya kepada penulis selama masa perkuliahan sehingga ilmu tersebut dapat diterapkan dalam penulisan Tugas Akhir ini.
8. Bapak Bayu Prasetyo, selaku Manajer bagian *Marketing & Sales* beserta timnya pada PT Bakrie Autoparts yang telah senantiasa memberikan arahan dan membantu penulis sehingga Tugas Akhir ini dapat terselesaikan dengan baik.
9. Rizal Alfath selaku teman terdekat penyusun yang dengan penuh kasih sayang selalu memberikan motivasi, inspirasi serta bantuan kepada penulis sehingga Tugas Akhir ini dapat terselesaikan dengan baik.
10. Diah Ayu Nanda, Andita Rachmawati, Bagas Prathama, Sarah Eranissa, Luthfi Dzahabi, Hafizh Frizky Alfiansyah, Agus An In Falahudin, Paramita Salsabila dan Kresna Adhi Prawira selaku sahabat penulis yang selalu ada untuk memotivasi dan membantu sehingga Tugas Akhir ini dapat terselesaikan dengan baik.
11. Silvi Maulida, Meidynah Hijrah Arseno, Saskia Nabilla, Sofia Maya Safitri, Desy Saraswati selaku sahabat penulis yang selalu ada untuk memotivasi dan membantu sehingga Tugas Akhir ini dapat terselesaikan dengan baik.
12. Ghibs yang berisikan Mutiara Aisyah Putri, Jasmin Permata Dewi, Meiza Syifa, Anjani Yuliandika, Ayesha Nuramalia, Detti Melati, Shenly Ayu Dusparina, Lulu Maknuni, Siti Yumnafaroh, Tia Kathirine, Agatha Ingrid, yang selalu memberikan motivasi dan bantuan kepada penulis sehingga Tugas Akhir ini dapat terselesaikan dengan baik.
13. Teman-teman seperjuangan Prodi Administrasi Bisnis Otomotif (ABO) d.h Manajemen Bisnis Industri (MBI) angkatan 2014 yang telah memberikan semangat, motivasi, bantuan dan atas kesediaannya untuk saling berbagi ilmu dan informasi dalam penulisan Tugas Akhir ini.
14. Untuk semua pihak yang telah mendukung dan membantu penulis baik secara moral, tenaga ataupun materil yang tidak bisa disebutkan satu persatu.

Akhir kata, Penulis berharap semoga Tugas Akhir ini dapat bermanfaat dan dapat menambah pengetahuan.

Jakarta, 20 Juli 2018

Penulis

## **DAFTAR ISI**

ABSTRAK .....	i
LEMBAR PERSETUJUAN DOSEN PEMBIMBING.....	ii
LEMBAR BIMBINGAN TUGAS AKHIR.....	iii
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN .....	iv
KATA PENGANTAR .....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR .....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
1.1 Latar Belakang .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
1.2 Rumusan Masalah .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
1.3 Tujuan Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
1.4 Batasan Masalah.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
1.5 Manfaat Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
1.6 Sistematika Penulisan.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
BAB II LANDASAN TEORI .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
2.1 Pengertian dan Klasifikasi Biaya .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
2.1.1 Akuntansi Biaya.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
2.1.2 Pengertian Biaya .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
2.1.3 Klasifikasi Biaya.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
2.2 Harga Pokok Produksi.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
2.3 Metode <i>Traditional Costing</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
2.3.1 Penentuan Biaya Pokok Produk Berdasarkan Metode <i>Traditional Costing</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
2.3.2 Kekurangan Metode <i>Traditional Costing</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
2.4 Distorsi Biaya Produk .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
2.5 Metode <i>Activity Based Costing</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
2.5.1 Pengertian <i>Activity Based Costing</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
2.5.2 Perbandingan Biaya Produk Secara Tradisional dan ABC .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>

2.5.3	Pengalokasian Biaya Menurut <i>Activity Based Costing</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
2.5.4	Syarat Penerapan Metode ABC .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
2.5.5	Keunggulan dan Kelemahan Penggunaan Metode ABC .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
BAB III METODELOGI PENELITIAN .....		<b>Error! Bookmark not defined.</b>
3.1	Waktu dan Tempat Penelitian .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
3.1.1	Waktu Penelitian .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
3.1.2	Tempat Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
3.2	Ruang Lingkup Penelitian .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
3.3	Jenis Data .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
3.4	Sumber Data .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
3.5	Metode Pengumpulan Data .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
3.6	Metode Analisis Data .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA		<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.1	Pengumpulan Data .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.1.1	Gambaran Umum Perusahaan.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.1.2	Visi dan Misi Perusahaan.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.1.3	Logo Perusahaan.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.1.4	Struktur Organisasi .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.1.5	Aspek Produksi .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.1.6	Aspek Keuangan .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.1.7	Aspek Pemasaran .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.1.8	Aspek SDM.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.2	Pengolahan Data.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.2.1	Biaya Bahan Baku .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.2.2	Biaya Tenaga Kerja Langsung.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.1.1	Biaya Overhead.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
BAB V ANALISA DAN PEMBAHASAN.....		<b>Error! Bookmark not defined.</b>
5.1	Perhitungan Harga Pokok Produksi .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>

5.1.1	Perhitungan Harga Pokok Produksi dengan Metode Tradisional	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
5.1.2	Perhitungan Harga Pokok Produksi dengan Metode <i>Activity Based Costing</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
5.1.3	Perbandingan Harga Pokok Produksi berdasarkan Metode <i>Traditional Costing</i> dan <i>Activity Based Costing</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
5.2	Perbandingan Perolehan Laba dengan Metode <i>Traditional Costing</i> dan <i>Activity Based Costing</i> (ABC) .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN .....		<b>Error! Bookmark not defined.</b>
6.1	KESIMPULAN .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
6.2	SARAN .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
DAFTAR PUSTAKA .....		<b>Error! Bookmark not defined.</b>

## DAFTAR GAMBAR

<i>Gambar 2.1 Functional Based Costing.....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 2.2 Activity Based Costing (ABC).....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.1 Logo PT Bakrie Autoparts .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT Bakrie Autoparts</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.3 Steel Scrap .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.4 Steel Scrap .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.5 Mesin Press.....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.6 Mesin Melting .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.7 Mesin Pouring .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.8 Mesin Shake Out .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.9 Mesin Shot Blast .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.10 Mesin Fettling.....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.11 Mesin Grinding.....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.12 Mesin Machining .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.13 Mesin Machining .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.15 Proses Incoming .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.16 Proses Pindahan Material .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.17 Proses Pre-Charging .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.18 Proses Melting .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.19 Proses Pouring .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.20 Proses Cooling.....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>

<i>Gambar 4.21 Proses Shot Blast .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.22 Proses Fettling .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.23 Quality Control .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.24 Proses Grinding .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.25 Quality Controlling .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.26 Proses Packing .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.27 Proses Loading .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.28 Proses Pengiriman .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.29 Produk PT Bakrie Autoparts .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.30 Pallet Kayu .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.31 Pallet Besi .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.32 Plastik Wrap .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.33 Pelanggan PT Bakrie Autoparts .....</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>Gambar 4.34 Data Jumlah Karyawan PT Bakrie Autoparts</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>

## DAFTAR TABEL

<i>Tabel 4.1 Produk yang Dihasilkan</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<i>Tabel 4.2 Penggunaan Bahan Baku (kg)</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<i>Tabel 4.3 Penggunaan Bahan Baku (Rp)</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<i>Tabel 4.4 Mesin-mesin</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<i>Tabel 4.5 Process Flow Chart</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<i>Tabel 4.6 Biaya Produksi</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<i>Tabel 4.7 Aset PT. Bakrie Autoparts</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<i>Tabel 4.8 Data Hasil Penjualan Produk</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<i>Tabel 4.9 Harga Produk Pada PT Bakrie Autoparts</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<i>Tabel 4.10 Pelanggan Perusahaan Otomotif PT Bakrie Autoparts</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<i>Tabel 4.11 Pelanggan Perusahaan Non-otomotif PT Bakrie Autoparts</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<i>Tabel 4.12 Segmentasi Pasar PT Bakrie Autoparts</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<i>Tabel 4.13 Posisi Pasar PT Bakrie Autoparts</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<i>Tabel 4.14 Jam Kerja PT Bakrie Autoparts</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<i>Tabel 4.15 Gaji Karyawan</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<i>Tabel 4.16 Penggunaan Bahan Baku (Kg)</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<i>Tabel 4.17 Penggunaan Bahan Baku</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<i>Tabel 4.18 Biaya Tenaga Kerja Langsung</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<i>Tabel 4.19 Biaya Overhead</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>

*Tabel 4.20 Biaya Overhead per Produk* .....**Error! Bookmark not defined.**

*Tabel 5.1 Pemakaian Bahan Baku* .....**Error! Bookmark not defined.**

*Tabel 5.2 Biaya Tenaga Kerja Langsung* .....**Error! Bookmark not defined.**

*Tabel 5.3 Biaya Overhead*.....**Error! Bookmark not defined.**

*Tabel 5.4 Harga Pokok Per Kg*.....**Error! Bookmark not defined.**

*Tabel 5.5 Harga Pokok Per Unit* .....**Error! Bookmark not defined.**

*Tabel 5.6 Aktivitas-aktivitas PT Bakrie Autoparts*.**Error! Bookmark not defined.**

*Tabel 5.7 Persentase pemakaian biaya overhead oleh aktivitas* **Error! Bookmark not defined.**

*Tabel 5.8 Pemakaian biaya overhead berdasarkan aktivitas* .....**Error! Bookmark not defined.**

*Tabel 5.9 Pengelompokan Aktivitas* .....**Error! Bookmark not defined.**

*Tabel 5.10 Penjumlahan Biaya berdasarkan Cost Pool dan Cost Driver yang Sama*.....**Error! Bookmark not defined.**

*Tabel 5.11 Perhitungan Tarif Overhead*.....**Error! Bookmark not defined.**

*Tabel 5.12 Perhitungan Biaya Overhead Per Produk*..... **Error! Bookmark not defined.**

*Tabel 5.13 Harga Pokok Produksi Per Kg dengan Metode Activity Based Costing (ABC)*.....**Error! Bookmark not defined.**

*Tabel 5.14 Harga Pokok Produksi Per Unit dengan Metode Activity Based Costing (ABC)*.....**Error! Bookmark not defined.**

*Tabel 5.15 Perbandingan Harga Pokok Per Kg dengan Metode Traditional Costing dan ABC*.....**Error! Bookmark not defined.**

*Tabel 5.16 Perbandingan Harga Pokok Per Unit dengan Metode Traditional Costing dan ABC*.....**Error! Bookmark not defined.**

*Tabel 5.17 Perbedaan Harga*.....**Error! Bookmark not defined.**

*Tabel 5.18 Penjualan yang Diperoleh dari Harga Baru* ..... **Error! Bookmark not defined.**

*Tabel 5.19 Perbandingan Perolehan Penjualan*....**Error! Bookmark not defined.**

*Tabel 5.20 Laporan Laba/Rugi* .....**Error! Bookmark not defined.**

*Tabel 6.1 Harga Pokok Produk dengan Metode Traditional Costing* ..... **Error! Bookmark not defined.**

*Tabel 6.2 Harga Pokok Produk dengan Metode Activity Based Costing (ABC)*  
.....**Error! Bookmark not defined.**  
*Tabel 6.3 Perbandingan Harga Pokok Produk.....***Error! Bookmark not defined.**

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Industri merupakan salah satu sektor yang memiliki peranan penting dalam upaya pembangunan perekonomian Indonesia. Salah satunya adalah industri manufaktur yang saat ini sedang bersaing secara kompetitif seperti industri manufaktur dibidang otomotif.

Saat ini Indonesia sudah menjadi negara kedua manufaktur otomotif di ASEAN, yang bersaing dengan Thailand dan Malaysia. Industri otomotif di Indonesia diharapkan memiliki prospek yang bagus di masa yang akan datang, sehingga tak heran jika industri otomotif dijadikan sebagai salah satu industri yang diandalkan di Indonesia selain industri pertanian dan industri telematika. Sebagai industri yang diandalkan oleh pemerintah dalam mendukung roda perekonomian di Indonesia, industri otomotif ini mampu menarik banyak perusahaan terkait untuk mulai ikut serta dalam memajukan industri ini. Hal ini terlihat dari jumlah investasi di sektor industri otomotif dan komponennya yang terus meningkat. Meningkatnya jumlah investasi di sektor industri otomotif ini didasari oleh fakta bahwa masyarakat Indonesia memiliki kebutuhan dan daya beli yang tinggi terhadap kendaraan. Maka dari itu, setiap produsen otomotif di Indonesia berlomba-lomba untuk menghasilkan produk yang berkualitas tinggi agar mampu bersaing secara global dan mampu mempengaruhi keputusan masyarakat dalam melakukan pembelian kendaraan.

Disamping itu, industri otomotif dapat berkembang seiring dengan berkembangnya industri komponen otomotif. Pada sebuah kendaraan, terdapat komponen-komponen otomotif yang berfungsi sebagai penunjang pembuatan kendaraan dan sebagai pendukung kinerja mesin sebagai penggerak kendaraan tersebut. Dimana saat ini pula, peningkatan permintaan masyarakat terhadap kendaraan tersebut mempengaruhi peningkatan permintaan komponen otomotif.

Pasar industri komponen otomotif dalam negeri dipenuhi oleh produsen dalam negeri maupun dari luar negeri. PT Bakrie Autoparts merupakan salah satu perusahaan dalam negeri yang memproduksi komponen-komponen otomotif

Berkembang pesatnya industri otomotif dan komponen-komponen otomotif menjadi sebuah tantangan untuk PT Bakrie Autoparts dalam meningkatkan mutu agar produk-produk yang dipasarkan memiliki *competitive advantage*, sehingga produk-produk tersebut dapat diterima masyarakat. Tetapi tidaklah mudah bagi suatu produk untuk diterima masyarakat, karena hal itu sangat berkaitan erat dengan strategi-strategi dan kebijakan-kebijakan yang diterapkan perusahaan. Salah satu metode yang dapat digunakan perusahaan adalah pengalokasian biaya-biaya yang akurat sehingga harga pokok produk yang dihasilkan menjadi lebih kompetitif.

Manajemen perusahaan harus mempunyai perencanaan yang tepat mengenai pengalokasian biaya, sebab pengalokasian biaya tersebut berkaitan erat dalam perhitungan harga pokok produk. Bila pengalokasian biaya terlalu besar, maka harga pokok yang dihasilkan lebih tinggi, akibatnya harga jual produk yang dipasarkan menjadi relatif lebih mahal dari harga jual pesaing, tetapi di lain pihak, bila pengalokasian biaya terlalu rendah, maka harga pokok yang dihasilkan lebih kecil, akibatnya harga jual produk yang dipasarkan menjadi relatif lebih murah sehingga perusahaan tidak dapat mencapai laba yang optimal.

Berdasarkan hal tersebut di atas, maka pengalokasian biaya yang akurat perlu dilakukan. Sebelumnya, perusahaan-perusahaan menggunakan sistem akuntansi biaya yang konvensional, karena dipandang dapat memenuhi kebutuhan manajemen akan informasi harga pokok produk yang akurat. Namun dalam perkembangannya, sistem akuntansi biaya yang konvensional tidak mampu lagi menyediakan informasi harga pokok produk yang berkualitas, sebab sistem akuntansi biaya yang konvensional hanya relevan bila perusahaan hanya memproduksi satu jenis produk saja.

Untuk dapat mengatasi kelemahan pada sistem akuntansi biaya tradisional tersebut, maka dikembangkanlah suatu metode perhitungan biaya bagi perusahaan yang menghasilkan lebih dari satu produk serta menggunakan mesin-mesin canggih dalam proses produksinya. Metode tersebut adalah metode ABC (*Activity Based Costing*). Metode ini dapat memberikan informasi yang lebih akurat bagi perusahaan yang menghasilkan produk lebih dari satu serta menggunakan mesin-mesin canggih dalam proses produksinya, sebab metode ini membebaskan biaya-biaya produksi sesuai dengan aktivitas yang dikonsumsi produk tersebut atau yang biasa dikenal dengan pemicu biaya (*cost driver*) pada perusahaan yang diteliti.

Informasi mengenai harga pokok produksi yang lebih akurat tersebut dapat dijadikan acuan sebagai dasar perencanaan laba yang harus dicapai perusahaan untuk tetap mempertahankan bisnisnya.

Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik dengan topik ini dan menjadikannya bahan penulisan Tugas Akhir dengan judul “**Analisis Penetapan Laba Berdasarkan Harga Pokok Produksi Dengan Pendekatan *Activity Based Costing* (ABC) Pada PT Bakrie Autoparts**”

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka masalah yang dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana perhitungan harga pokok produksi dengan metode *Traditional Costing*?
2. Bagaimana perhitungan harga pokok produksi dengan metode *Activity-Based Costing*?
3. Berapa besar perbandingan harga pokok produksi dengan menggunakan metode *Traditional Costing* dan *Activity Based Costing* (ABC)?
4. Berapa besar laba usaha yang diperoleh dari perhitungan harga pokok produksi dengan metode *Traditional Costing* dan *Activity Based Costing* (ABC)?

5. Metode mana yang paling efektif untuk digunakan dalam menetapkan laba?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

. Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka penelitian ini bertujuan untuk:

1. Untuk mengetahui besarnya harga pokok produksi dengan metode *Traditional Costing*.
2. Untuk mengetahui besarnya harga pokok produksi dengan metode *Activity Based Costing*.
3. Untuk mengetahui besarnya perbandingan harga pokok produksi dengan menggunakan metode *Traditional Costing* dan *Activity Based Costing* (ABC).
4. Untuk mengetahui besarnya laba usaha yang diperoleh berdasarkan perhitungan harga pokok produksi dengan metode *Traditional Costing* dan *Activity Based Costing* (ABC).
5. Untuk mengetahui metode mana yang paling efektif untuk digunakan dalam menetapkan laba.

### **1.4 Batasan Masalah**

1. Pada penelitian ini data yang digunakan merupakan data perusahaan pada tahun 2017.
2. Penelitian ini bersifat deskriptif untuk mengetahui perbedaan perolehan laba usaha berdasarkan perhitungan harga pokok produksi dengan menggunakan metode *Traditional Costing* dan metode *Activity Based Costing* (ABC).
3. Pada Penelitian ini, dikarenakan tidak ada persediaan barang dalam proses maupun barang jadi maka harga pokok produksi sama dengan harga pokok penjualan.

## 1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk berbagai pihak, seperti:

### 1. Bagi Perusahaan

Manfaat diadakannya penelitian ini bagi PT Bakrie Autoparts sendiri adalah untuk mengetahui metode penentu Harga Pokok Produksi mana yang paling efektif untuk diterapkan. Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan perusahaan sebagai masukan untuk meningkatkan kinerja dan menentukan strategi perusahaan.

### 2. Bagi Penulis

Manfaat diadakannya penelitian ini bagi penulis adalah untuk menambah pengalaman, menjadi sarana untuk memperluas wawasan dan ilmu pengetahuan.

### 3. Bagi Pembaca

Manfaat diadakannya penelitian ini bagi pembaca adalah sebagai sumber informasi tambahan dan bahan referensi bagi para akademisi dalam menyusun tugas akhir.

### 4. Bagi Politeknik STMI

Dapat menambah referensi dan masukan bagi pihak-pihak yang membutuhkan informasi mengenai penerapan *Activity Based Costing* sebagai metode penentu Harga Pokok Produksi.

## 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, pokok permasalahan, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta 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**

Berisikan langkah-langkah yang dilakukan penulis dalam memecahkan masalah yang ada.

## **BAB IV : PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA**

Berisikan pengumpulan data-data yang dibutuhkan untuk pengolahan data sesuai dengan metode yang dipilih, pengolahan data tersebut akan digunakan dalam analisa data.

## **BAB V : ANALISA DAN PEMBAHASAN**

Berisikan analisa serta pembahasan terhadap hasil yang diperoleh dari data pengolahan data melalui metode yang diterapkan.

## **BAB VI : KESIMPULAN DAN SARAN**

Berisikan kesimpulan dari penelitian yang dilakukan, serta saran-saran yang diperlukan perusahaan dan peneliti selanjutnya.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **2.1 Pengertian dan Klasifikasi Biaya**

##### **2.1.1 Akuntansi Biaya**

Menurut Bustami, Bastian (2013:4) 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.

Barangkali manfaat terbesar dari dengan mempelajari akuntansi biaya adalah tambahnya sikap “sadar akan biaya”. Tidak banyak orang yang memahami bahwa harga pokok produk dan jasa merupakan refleksi kemampuan suatu organisasi dalam memproduksi barang dan jasa yang ditawarkan pada pelanggan baik dari sisi harga maupun kualitas.

Tolak ukur kemampuan pengelolaan cost dapat direpresentasikan dengan keberadaan sistem akuntansi biaya yang mampu mengukur biaya dengan cukup akurat serta didukung kemampuan manajemen untuk memanfaatkan informasi yang dihasilkan oleh sistem tersebut.

Dalam konteks ini perlu disadari bahwa sistem akuntansi biaya adalah alat (*tool*) atau sarana (*infra structure*), namun kemampuan memanfaatkan informasi alias brainware adalah jauh lebih menentukan.

##### **2.1.2 Pengertian Biaya**

Ada bermacam-macam definisi biaya yang diungkapkan oleh para ahli yang pada dasarnya mempunyai pengertian yang sama.

Menurut Mulyadi (2014:8-9), Biaya adalah pengorbanan sumber ekonomis yang diukur dalam satuan uang, yang telah terjadi atau kemungkinan akan terjadi untuk mencapai tujuan tertentu.

Menurut Bastian Bustami dan Nurlela (2009:8), Biaya adalah pengorbanan sumber daya ekonomis yang diukur dalam satuan uang yang telah terjadi atau yang kemungkinan akan terjadi untuk mencapai tujuan tertentu. Biaya ini belum habis masa pakainya, dan digolongkan sebagai aktiva yang dimasukkan dalam neraca.

Menurut Mowen dan Hansen (2011:30), *Cost is the cash or cash equivalent value sacrificed for goods and services that are expected to bring a current or future benefit to the organization.*

Dari definisi diatas dapat disimpulkan bahwa biaya dapat diartikan sebagai suatu pengorbanan sumber daya ekonomi yang dapat diukur dengan satuan uang, yang telah terjadi atau mungkin akan terjadi, serta memberikan manfaat di masa sekarang atau di masa yang akan datang.

### 2.1.3 Klasifikasi Biaya

Manajemen membutuhkan informasi biaya dalam proses pengambilan keputusan. Informasi biaya tersebut dapat diperoleh melalui pencatatan dan pengelompokan biaya yang terjadi dalam perusahaan. Penggolongan ini dapat dilakukan dengan bermacam-macam cara, tergantung dari tujuan yang hendak dicapai dari penggolongan biaya tersebut, sesuai dengan konsep “*Different cost for different purposes*”.

Adapun klasifikasi biaya menurut **Mulyadi** (2014:14), adalah sebagai berikut:

#### A. Objek Pengeluaran

Dalam cara penggolongan ini, nama objek pengeluaran merupakan dasar penggolongan biaya. Misalnya nama objek pengeluaran adalah bahan bakar, maka semua pengeluaran yang berhubungan dengan bahan bakar disebut biaya bahan bakar.

#### B. Fungsi Pokok Dalam Perusahaan

Dalam perusahaan manufaktur, ada 3 fungsi pokok yaitu fungsi produksi, fungsi pemasaran dan fungsi administrasi dan

umum. Oleh karena itu dalam perusahaan manufaktur, biaya dapat dikelompokkan menjadi 3 kelompok :

1. Biaya Produksi

Merupakan biaya-biaya yang terjadi untuk mengolah bahan baku menjadi produk jadi yang siap untuk dijual, seperti biaya depresiasi mesin dan peralatan, biaya bahan baku, biaya bahan penolong, biaya gaji karyawan yang bekerja dalam bagian-bagian, baik yang langsung maupun tidak langsung berhubungan dengan proses produksi

2. Biaya Pemasaran

Merupakan biaya-biaya yang terjadi untuk melaksanakan kegiatan pemasaran produk, seperti biaya iklan, biaya promosi, biaya angkutan dari gudang perusahaan ke gudang pembeli, gaji karyawan bagian-bagian yang melaksanakan kegiatan pemasaran.

3. Biaya Administrasi dan Umum

Merupakan biaya-biaya untuk mengkoordinasi kegiatan produksi dan pemasaran produk, seperti biaya gaji karyawan bagian keuangan, akuntansi, personalia dan bagian hubungan masyarakat, biaya pemeriksaan akuntan, biaya *fotocopy*.

C. Hubungan Biaya Dengan Sesuatu yang Dibiayai

Sesuatu yang dibiayai dapat berupa produk atau departemen. Dalam hubungannya dengan sesuatu yang dibiayai, biaya dapat dikelompokkan ke dalam 2 golongan :

1. Biaya Langsung (*Direct Cost*)

Merupakan biaya yang terjadi, yang penyebab satu-satunya adalah karena adanya sesuatu yang dibiayai. Jika sesuatu yang dibiayai tersebut tidak ada, maka biaya langsung ini tidak akan terjadi. Dengan demikian biaya langsung akan mudah diidentifikasi dengan sesuatu yang dibiayai.

2. Biaya Tidak Langsung (*Indirect Cost*)

Merupakan biaya yang terjadinya tidak hanya disebabkan oleh sesuatu yang dibiayai. Biaya tidak langsung dalam hubungannya dengan produk disebut dengan istilah biaya produksi tidak langsung atau biaya *overhead* produk.

D. Perilaku Biaya dalam Hubungannya Dengan Perubahan Volume Kegiatan.

Dalam hubungannya dengan perubahan volume kegiatan, biaya dapat digolongkan menjadi:

1. Biaya Variabel

Merupakan biaya yang jumlah totalnya berubah sebanding dengan perubahan volume kegiatan, seperti biaya bahan baku, biaya tenaga kerja langsung.

2. Biaya *Semi variabel*

Merupakan biaya yang berubah tidak sebanding dengan perubahan volume kegiatan. Biaya semi variabel mengandung unsur biaya tetap dan unsur biaya variabel.

3. Biaya *Semi Fixed*

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

4. Biaya Tetap

Merupakan biaya yang jumlahnya tetap dalam kisar volume kegiatan tertentu, seperti gaji direktur produksi

E. Jangka Waktu Manfaatnya

Atas dasar jangka waktu manfaatnya, biaya dapat dibagi menjadi 2 yaitu :

1. Pengeluaran Modal (*Capital Expenditures*)

Merupakan biaya yang mempunyai manfaat lebih dari satu periode akuntansi, seperti pengeluaran untuk pembelian aktiva tetap dan pengeluaran untuk riset dan pengembangan suatu produk.

## 2. Pengeluaran Pendapatan (*Revenue Expenditures*)

Merupakan biaya yang hanya mempunyai manfaat dalam periode akuntansi terjadinya pengeluaran tersebut. Pada saat terjadinya pengeluaran pendapatan ini dibebankan sebagai biaya dan dipertemukan dengan pendapatan yang diperoleh dari pengeluaran biaya tersebut. Contoh pengeluaran pendapatan antara lain adalah biaya iklan, biaya telex, dan biaya tenaga kerja.

Menurut Rudianto (2015:16), klasifikasi biaya berdasarkan jenis dan struktur biaya dalam perusahaan manufaktur memiliki perbedaan dengan perusahaan jasa dan dagang. Biaya dalam perusahaan manufaktur dikelompokkan menjadi beberapa kelompok menurut spesifikasi kegunaannya yaitu:

### A. Biaya Bahan Baku

Biaya bahan baku adalah biaya yang dikeluarkan untuk membeli bahan baku yang telah digunakan untuk menghasilkan suatu produk jadi tertentu.

### B. Biaya Tenaga Kerja Langsung

Biaya tenaga kerja langsung adalah biaya yang dikeluarkan untuk membayar pekerja yang terlibat secara langsung dalam proses produksi.

### C. Biaya Overhead

Biaya overhead adalah biaya-biaya selain biaya bahan baku langsung dan biaya tenaga kerja langsung tetapi tetap dibutuhkan dalam proses produksi. Yang termasuk dalam kelompok ini adalah:

#### 1. Biaya Bahan Penolong (Bahan Tidak Langsung)

Biaya bahan penolong tidak langsung yaitu bahan tambahan yang dibutuhkan untuk menghasilkan suatu produk tertentu.

#### 2. Biaya Tenaga Kerja Penolong (Tenaga Kerja Tidak Langsung)

Biaya tenaga kerja penolong yaitu pekerja yang dibutuhkan dalam proses menghasilkan suatu barang tetapi tidak terlibat secara langsung dalam proses produksi.

### 3. Biaya Pabrikasi Lain

Biaya pabrikasi lain adalah biaya-biaya tambahan yang dibutuhkan untuk menghasilkan suatu produk selain biaya bahan penolong dan biaya tenaga kerja langsung.

#### D. Biaya Pemasaran

Biaya pemasaran digunakan untuk menampung keseluruhan biaya yang dikeluarkan perusahaan ketika mendistribusikan barang dagangannya hingga sampai ke tangan pelanggan. Biaya ini mencakup gaji wiraniaga, komisi wiraniaga, gaji karyawan pemasaran, biaya iklan, biaya pengiriman, dan lain-lain.

#### E. Biaya Administrasi dan Umum

Biaya administrasi dan umum digunakan untuk menampung keseluruhan biaya operasi kantor. Biaya ini mencakup gaji direktur, gaji sekretaris, biaya listrik, biaya telepon, biaya penyusutan bangunan, dan lain-lain.

## 2.2 Harga Pokok Produksi

Menurut Bustami, Bastian (2013:49) 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. Harga pokok produksi terikat pada periode waktu tertentu. Harga pokok produksi akan sama dengan biaya produksi apabila tidak ada persediaan dalam proses awal dan akhir.

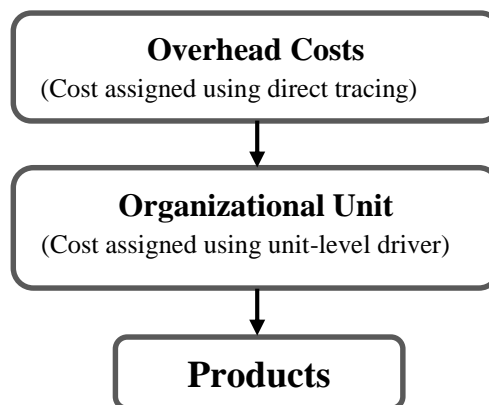
## 2.3 Metode *Traditional Costing*

Menurut Hansen dan Mowen (2009) *Traditional Costing* atau *functional-based costing* membebankan biaya bahan langsung dan biaya tenaga kerja

langsung ke produk dengan menggunakan penelusuran langsung. Sedangkan biaya *overhead* dibebankan dengan menelusuri pemicu biaya dan alokasi. Secara spesifik, metode tradisional menggunakan *unit-level activity drivers* untuk membebankan biaya *overhead* ke produk. *Unit-level activity drivers* adalah faktor-faktor yang menyebabkan perubahan biaya ketika unit yang diproduksi berubah. Penggunaan *unit-level drivers* ini hanya untuk menetapkan biaya *overhead* ke produk mengasumsikan bahwa *overhead* yang dikonsumsi oleh produk sangat berkorelasi dengan jumlah unit yang diproduksi. Contoh dari *unit-level drivers* adalah:

1. Unit yang diproduksi
2. Jam kerja langsung
3. Jam kerja mesin
4. Upah tenaga kerja
5. Biaya bahan baku langsung.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa dalam metode tradisional, biaya *overhead* dibebankan dengan dua tahap: biaya *overhead* dibebankan pada unit organisasi (pabrik, departemen), kemudian biaya *overhead* dibebankan pada produk dengan menggunakan *unit-level driver*.



Gambar 2.1 Functional Based Costing  
Sumber: Hansen dan Mowen (2009)

### 2.3.1 Penentuan Biaya Pokok Produk Berdasarkan Metode *Traditional Costing*

Pada sistem akuntansi biaya tradisional, perhitungan biaya pokok produknya memakai sistem pembebanan 2 tahap, yaitu sebagai

berikut :

1. Biaya *overhead* didistribusikan ke pusat-pusat biaya (*cost center*)
2. Biaya yang terakumulasi dalam tiap pusat biaya dialokasikan ke produk dengan menggunakan pemicu *unit based (unit based drivers)*.

### **2.3.2 Kekurangan Metode *Traditional Costing***

*Traditional Costing* masih digunakan oleh beberapa perusahaan hingga saat ini. Hal ini sering mengakibatkan distorsi informasi biaya bagi perusahaan-perusahaan yang beroperasi di era global, dan keragaman produk.

Menurut Mowen, Hansen dan Heither (2012:258) yang menjadi masalah dalam keakuratan perhitungan biaya tradisional adalah adanya asumsi dari biaya tidak langsung yang memiliki nilai signifikan. Setiap produk mengonsumsi porsi biaya tidak langsung secara berbeda-beda. Hal ini disebabkan karena beberapa alasan seperti ukuran produk atau kompleksitas produk. Karena jika ada perhitungan biaya yang salah akan menyebabkan kerugian bagi perusahaan.

Perusahaan terkadang mengalami gejala-gejala yang menunjukkan bahwa sistem tradisional dalam menghitung biaya sudah usang. Adapun gejala-gejala tersebut menurut Hansen dan Mowen (2009:125) adalah:

1. Hasil dari penawaran sulit untuk dijelaskan
2. Harga pesaing tampak tidak wajar rendahnya
3. Produk-produk yang sulit untuk diproduksi menunjukkan laba yang tinggi
4. Manajer operasional ingin menghentikan produk-produk yang kelihatannya menguntungkan
5. Marjin laba sulit untuk dijelaskan
6. Perusahaan mempunyai niche yang menghasilkan keuntungan yang tinggi

7. Pelanggan tidak mengeluhkan kenaikan harga
8. Departemen akuntansi menghabiskan banyak waktu untuk memberikan data biaya bagi proyek-proyek khusus
9. Beberapa departemen menggunakan sistem akuntansi biayanya sendiri
10. Biaya produk berubah karena perubahan dalam peraturan pelaporan keuangan

#### **2.4 Distorsi Biaya Produk**

Sistem akuntansi biaya tradisional dapat mengukur biaya pokok produk dengan tepat bila semua sumber daya yang dikonsumsi oleh produk memiliki proporsi yang sama dengan jumlah unit yang diproduksi. Akan tetapi dalam suatu proses produksi, produksi yang dihasilkan mengonsumsi sebagian sumber daya pendukung yang proporsinya tidak sama dengan unit yang dihasilkan, sehingga bila menggunakan sistem akuntansi biaya tradisional, akan menghasilkan harga pokok produk yang terdistorsi. Hal-hal yang menyebabkan terjadinya distorsi biaya produksi menurut **Cooper and Kaplan** (1991:366), adalah sebagai berikut :

##### *A. Production Volume Diversity*

Distorsi ini terjadi akibat produk dibuat dalam volume yang tidak sama tanpa membedakan antara *volume - related input* dan *volume - unrelated input*, sehingga produk yang dibuat dalam volume besar akan dibebani biaya *overhead* yang cukup besar (*over costed*). Sebaliknya produk dengan volume kecil akan dibebani biaya *overhead* yang kecil (*under costed*).

##### *B. Size Diversity*

Distorsi terjadi akibat produk dibuat dalam ukuran yang berbeda. Produk yang berukuran besar biasanya menjadi *over costed*, sedangkan produk yang berukuran kecil menjadi *under costed* karena produk yang berukuran besar akan dibebani biaya *overhead* yang lebih besar dari

produk yang mempunyai ukuran yang lebih kecil.

*C. Complexity Diversity*

Distorsi ini terjadi akibat produk yang kompleks. Produk yang kompleks biasanya mengkonsumsi lebih banyak *volume - related input* tanpa diikuti dengan penambahan konsumsi *volume - unrelated input* yang proporsional.

*D. Material Diversity*

Distorsi ini terjadi bila produk yang dikonsumsi jam mesin, lebih banyak mengkonsumsi *volume - related input* dari *volume - unrelated input*.

*E. Set Up Diversity*

*Set up diversity* adalah variasi waktu yang dibutuhkan untuk mempersiapkan mesin. Waktu *set up* tergantung pada produk yang diproduksi, sehingga *volume-unrelated input* terhadap *volume - related input* bervariasi tergantung produk.

## **2.5 Metode Activity Based Costing**

### **2.5.1 Pengertian Activity Based Costing**

Menurut Horngren et al. (2014:142), Sistem kalkulasi biaya berdasarkan aktivitas, *Activity Based Costing* (ABC) merupakan sistem yang pada awalnya mengakumulasi biaya sumber daya tidak langsung untuk setiap aktivitas dari bidang yang ditetapkan biayanya, dan kemudian membebankan biaya setiap aktivitas ke produk, jasa, atau objek biaya lainnya yang memerlukan aktivitas tersebut.

Menurut Hansen dan Mowen (2007:129), *Activity Based Costing system first traces costs to activities and then to products and other cost objects. The underlying assumption is that activities consume resources, and products and other cost object consume activities.*

Menurut Rudianto (2015:160), *Activity Based Costing* adalah pendekatan penentuan biaya produk yang membebankan biaya ke produk atau jasa berdasarkan konsumsi sumber daya oleh aktivitas. Dasar pemikiran pendekatan penentuan biaya ini menggunakan

sumber daya yang menyebabkan timbulnya biaya. Sumber daya dibebankan ke aktivitas, kemudian aktivitas dibebankan ke objek biaya berdasarkan penggunaannya.

Dari pernyataan tersebut, terlihat bahwa dalam *Activity Based Costing* (ABC) membebankan biaya pertama pada aktivitas yang menimbulkan biaya tersebut dan kemudian membebankannya pada pemicu biaya yang mengkonsumsi aktivitas tersebut sehingga perhitungannya akan lebih akurat.

### **2.5.2 Perbandingan Biaya Produk Secara Tradisional dan ABC**

Menurut Rudianto (2015:163), Pada dasarnya metode ABC adalah konsep yang sederhana. Jika dalam metode konvensional sumber daya yang digunakan oleh perusahaan dianggap diserap oleh produk, maka dalam metode ABC sumber daya yang digunakan oleh perusahaan dipandang diserap oleh aktivitas. Seluruh aktivitas yang dilakukan perusahaan tersebut diserap oleh berbagai hal seperti produk, proses tertentu, pengambilan keputusan, pelanggan, divisi, dan lini produk tertentu.

Terdapat perbedaan antara metode perhitungan biaya ABC dan metode biaya tradisional, khususnya dalam dua hal yaitu:

1. Pusat Biaya (*Cost Pool*) didefinisikan sebagai aktivitas atau pusat aktivitas dan bukan sebagai pabrik atau pusat biaya departemen.
2. Pemicu Biaya (*Cost Driver*) yang digunakan untuk membebankan biaya aktivitas ke objek adalah pemicu (*driver*) aktivitas yang mendasarkan pada hubungan sebab-akibat. Pendekatan tradisional menggunakan pemicu tunggal yang mendasarkan pada volume yang sering kali tidak melihat hubungan antara biaya sumber daya dan objek biaya.

Perbedaan yang lebih terinci antara penentuan harga pokok produk tradisional dan sistem ABC dapat dilihat dalam tabel berikut:

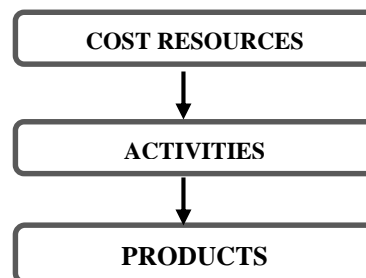
*Tabel 2.1 Perbedaan Penentuan Harga Pokok Produksi*

	<b>HPP Tradisional</b>	<b>HPP ABC</b>
Tujuan	Tingkat Persediaan	Pembebanan Biaya Produksi
Lingkup	Tahap Produksi	Tahap Desain, Produksi, Pengembangan
Fokus	Biaya Bahan Baku, Biaya Tenaga Kerja Langsung	Biaya Overhead
Periode	Periode Akuntansi	Daur Hidup Produk
Teknologi yang Digunakan	Metode Manual	Komputerisasi

Sumber: Rudianto (2015)

### 2.5.3 Pengalokasian Biaya Menurut *Activity Based Costing*

Menurut Hansen dan Mowen (2007) dalam metode ABC terdapat dua tahap prosedur pembebanan biaya yang digambarkan sebagai berikut:



Gambar 2.2 Activity Based Costing (ABC)

Sumber: Hansen dan Mowen (2007)

Menurut Rudianto (2015:165), Dalam proses pembebanan biaya overhead dengan metode ABC, terdapat dua tahap yang harus dipersiapkan. Masing-masing tahap tersebut sangat penting dalam menentukan alokasi biaya overhead yang akurat.

Dua tahap pembebanan tersebut adalah:

#### A. Biaya Overhead Dibebankan pada Aktivitas

Dalam tahapan ini diperlukan 5 langkah yang dilakukan yaitu:

1. Mengidentifikasi Aktivitas

Pada tahap ini harus diadakan identifikasi terhadap sejumlah

aktivitas yang dianggap menimbulkan biaya ketika membuat barang atau jasa dengan cara menetapkan secara rinci tahap proses aktivitas produksi sejak menerima barang hingga pemeriksaan akhir barang jadi serta siap dikirim ke konsumen, dan dipisahkan menjadi kegiatan yang menambah nilai (*value added*) dan tidak menambah nilai (*nonadded value*)

2. Menentukan Biaya yang Terkait dengan Masing-masing Aktivitas

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

3. Mengelompokkan Aktivitas yang Seragam Menjadi Satu

Pemisahan kelompok aktivitas diidentifikasi sebagai berikut:

a. Aktivitas Berlevel Unit (*Unit Level Activities*)

*Unit Level Activities* merupakan aktivitas yang dilakukan untuk setiap unit produk yang dihasilkan secara individual. Aktivitas ini dilakukan untuk setiap unit produk. Biaya aktivitas berlevel unit bersifat proporsional dengan jumlah unit produksi. Beberapa contoh kegiatan yang termasuk dalam kategori aktivitas ini adalah memesan bahan baku, mengebor suatu lobang, menginspeksi suatu komponen, menyelia karyawan, dan menjalankan mesin. Berbagai aktivitas tersebut cenderung dikonsumsi secara proporsional dengan jumlah unit yang diproduksi.

b. Aktivitas Berlevel *Batch* (*Batch Level Activities*)

*Batch Level Activities* merupakan aktivitas yang berkaitan

dengan sekelompok produk. Aktivitas dilakukan setiap kali batch diproses, tanpa memperhatikan berapa unit yang ada pada batch tersebut. Beberapa contoh kegiatan yang termasuk dalam kategori aktivitas ini seperti menangani bahan baku, membuat pesanan produksi, dan pengaturan pesanan konsumen.

c. *Aktivitas Berlevel Produk (Product Level Activities)*

*Product Level Activities* dilakukan untuk melayani berbagai kegiatan pembuatan produk yang berbeda antara satu dengan lainnya. Aktivitas berlevel produk berkaitan dengan produk spesifik dan biasanya dikerjakan tanpa memperhatikan berapa batch atau unit yang diproduksi atau dijual. Beberapa contoh kegiatan yang termasuk dalam kategori aktivitas ini adalah mengadministrasi komponen, merancang produk, mengurus pengiriman produk kepada konsumen, dan mengiklankan produk.

d. *Aktivitas Berlevel Fasilitas (Facility Level Activities)*

*Facility Level Activities* sering disebut juga sebagai biaya umum karena tidak berkaitan dengan jenis produk tertentu. Aktivitas berlevel fasilitas adalah aktivitas yang menopang proses operasi perusahaan namun banyak sedikitnya aktivitas ini tidak berhubungan dengan volume. Aktivitas ini dimanfaatkan secara bersama oleh berbagai jenis produk yang berbeda. Beberapa contoh kegiatan yang termasuk dalam kategori aktivitas ini meliputi menyiapkan laporan keuangan, mengelola pabrik, mengurus kebersihan kantor, menyediakan jaringan komputer dan sebagainya.

4. Menggabungkan Biaya Aktivitas yang Dikelompokkan

Biaya untuk masing-masing kelompok (*unit, batch level,*

*product* dan *facility sustaining*) dijumlahkan sehingga dihasilkan total biaya untuk tiap-tiap kelompok.

5. Menghitung Tarif per Kelompok Aktivitas (*Homogeny Cost Pool Rate*)

Dihitung dengan cara membagi jumlah total biaya pada masing-masing kelompok dengan jumlah *cost driver*.

**B. Membebankan Biaya Aktivitas pada Produk**

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

$$\text{Overhead yang Dibebankan} = \text{Tarif Kelompok} \times \text{Jumlah Konsumsi Tiap Produk}$$

**2.5.4 Syarat Penerapan Metode ABC**

Menurut Rudianto (2015:171), setidaknya terdapat dua hal mendasar yang perlu dipertimbangkan dan penting dipenuhi sebelum metode ABC diterapkan dalam suatu badan usaha, yaitu:

1. Jumlah biaya yang tidak didasarkan pada volume produksi harus berupa persentase yang signifikan dari biaya overhead total. Jika dalam sebuah perusahaan hanya terdapat biaya overhead yang dipengaruhi oleh volume produksi dari keseluruhan overhead pabrik, maka akuntansi biaya tradisional pun masih cukup memadai dan informasi yang dihasilkan masih akurat sehingga penggunaan sistem ABC kehilangan relevansinya. Artinya, *Activity Based Costing* (ABC) akan lebih baik diterapkan pada perusahaan yang biaya overheadnya tidak hanya dipengaruhi oleh volume produksi saja.
2. Perbandingan proporsi antara aktivitas yang didasarkan pada

volume produksi dan non-volume produksi harus berbeda. Jika perbandingan antara kedua aktivitas tersebut sama, itu berarti semua biaya overhead yang terjadi bisa diterangkan dengan satu pemicu biaya. Pada kondisi ini, penggunaan sistem ABC justru tidak tepat karena hanya dibebankan ke produk yang menggunakan satu pemicu biaya. Pada kondisi ini, penggunaan sistem ABC justru tidak tepat karena hanya dibebankan ke produk yang menggunakan pemicu biaya yang didasarkan pada volume produksi dan non volume produksi (memakai banyak *cost driver*). Apabila produk yang dihasilkan sebuah perusahaan memiliki perbandingan konsumsi biaya yang sama, maka sistem akuntansi biaya tradisional atau sistem ABC akan membebankan biaya overhead dalam jumlah yang sama. Jadi, perusahaan yang produksinya homogen (diversifikasi paling rendah) akan menggunakan sistem tradisional dalam menghitung biaya produk karena masih cukup memadai.

#### **2.5.5 Keunggulan dan Kelemahan Penggunaan Metode ABC**

Menurut Rudianto (2015:171), terdapat beberapa keunggulan dari metode ABC dibandingkan dengan metode tradisional antara lain:

1. Dapat mengatasi diversitas volume dan produk.
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.

Selain keunggulan, metode ABC juga memiliki serangkaian kelemahan. Kelemahan-kelemahan tersebut antara lain:

1. Mengharuskan manajer melakukan perubahan radikal dalam cara berfikir mereka mengenai biaya, yang pada awalnya sulit bagi manajer untuk memahami ABC.

2. Memerlukan upaya ekstra dalam pengumpulan data yang diperlukan dalam perhitungan biaya, karena sistem ABC menghendaki data-data yang tidak biasa dikumpulkan oleh suatu perusahaan, seperti jumlah set-up, jumlah inspeksi dan jumlah order yang diterima.
3. Sistem ABC menghendaki pengalokasian biaya overhead pabrik, seperti biaya asuransi dan biaya penyusutan pabrik ke pusat-pusat aktivitas yang lebih sulit dilakukan secara akurat karena semakin banyaknya jumlah pusat aktivitas.
4. Tidak menunjukkan biaya yang akan dihindari dengan menghentikan pembuatan lebih sedikit produk.
5. Implementasi sistem ABC belum dikenal dengan baik sehingga persentase penolakan terhadap sistem ini cukup besar.

## **BAB III**

### **METODELOGI PENELITIAN**

#### **3.1 Waktu dan Tempat Penelitian**

##### **3.1.1 Waktu Penelitian**

Penelitian ini berlangsung dari 10 Januari s/d. 9 Maret 2018.

##### **3.1.2 Tempat Penelitian**

Penelitian dilaksanakan pada PT Bakrie Autoparts yang terletak di Jl. Raya Bekasi Km 27, Pondok Ungu – Bekasi.

### **3.2 Ruang Lingkup Penelitian**

Berkaitan dengan penerapan metode *Activity Based Costing* (ABC) untuk mengalokasikan beban-beban operasi perusahaan ke produk secara lebih akurat, yang didasarkan pada aktivitas-aktivitas sebagai *cost centre*, difokuskan hanya pada aktivitas-aktivitas yang terjadi pada departemen-departemen yang berkaitan dengan produksi.

### **3.3 Jenis Data**

#### **A. Data Kualitatif**

Data kualitatif yang digunakan dalam penelitian ini adalah gambaran umum perusahaan, data yang mempengaruhi harga pokok produksi dan data lain yang berhubungan dengan permasalahan.

#### **B. Data Kuantitatif**

Data kuantitatif yang digunakan dalam penelitian ini adalah perkiraan bahan baku, biaya persediaan, pemakaian bahan baku, dan lain-lain.

### **3.4 Sumber Data**

#### **A. Data Primer**

Data Primer adalah jenis data yang sumber datanya diperoleh secara langsung dari laporan keuangan perusahaan, maupun didapat dari objek penelitian seperti pimpinan perusahaan dan melalui pendekatan dengan melakukan wawancara, yaitu dengan karyawan pada perusahaan.

Dalam penelitian ini menggunakan jenis data primer untuk memperoleh data-data kegiatan perusahaan PT Bakrie Autoparts yang menyangkut produksi, pemasaran, personalia, dan keuangan.

#### **B. Data Sekunder**

Data Sekunder adalah jenis data yang sumber datanya diperoleh dari sumber-sumber yang terkait yaitu pada literatur-literatur, buku-buku referensi maupun tulisan-tulisan ilmiah yang berhubungan dengan objek yang diteliti seperti teori-teori tentang metode pada akuntansi.

### **3.5 Metode Pengumpulan Data**

#### **A. Wawancara (*Interview*)**

*Interview* atau wawancara yaitu melakukan tanya jawab dengan pimpinan maupun karyawan di PT Bakrie Autoparts.

#### **B. Observasi (*Observation*)**

Melakukan pengamatan tentang proses produksi serta mencatat informasi yang diperlukan.

### **3.6 Metode Analisis Data**

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis deskriptif yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara mengumpulkan data-data perusahaan lalu menyajikannya sehingga memberi gambaran mengenai keadaan sebenarnya pada perusahaan. Dengan metode analisis deskriptif ini diharapkan pula dapat menjelaskan dan memberi gambaran tentang tahapan perhitungan biaya produksi dengan metode *Activity Based Costing* (ABC), dengan tujuan untuk memberikan penjelasan mengenai harga pokok produksi produk dan untuk mengetahui perbedaan laba yang dapat diperoleh berdasarkan metode *Traditional Costing* dan *Activity Based Costing* (ABC), adapun tahapan-tahapan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Menghitung Biaya Pokok Produk berdasarkan metode *Activity Based Costing* (ABC) dan membandingkannya dengan perhitungan berdasarkan metode *Traditional Costing*.
2. Membandingkan perolehan laba berdasarkan laporan laba/rugi berdasarkan perhitungan harga pokok produksi dengan metode tradisional dan *Activity Based Costing* (ABC).

## **BAB IV**

### **PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA**

#### **4.1 Pengumpulan Data**

##### **4.1.1 Gambaran Umum Perusahaan**

Nama Perusahaan : PT Bakrie Autoparts

Alamat Kantor : Jl. Raya Bekasi KM 27, Pondok Ungu, Bekasi

Telepon : 021 – 88976601-3

Fax : 021 – 88976607

Email : info@bakrie-autoparts.com  
Website : www.bakrie-autoparts.com  
Produksi : Komponen Otomotif  
Status : Perseroan Terbatas  
Mulai Berdiri : Tahun 1975  
Luas Tanah : 51.645 m2  
Luas Bangunan : 15.896 m2  
Nomor SIUP : 510/PB/43/BPPT.4  
Nomor TDP : 102614602940  
Nomor NPWP : 01.110.778.8-431.000

PT Bakrie Autoparts, sebelumnya dikenal sebagai Bakrie Tosanjaya, telah berubah menjadi produsen komponen otomotif dunia yang fokus pada peningkatan nilai dan menciptakan peluang investasi bagi mitra bisnis. Ini sesuai dengan visi perusahaan kami sebagai “Perusahaan Komponen Otomotif Terkemuka di Indonesia dalam Memproduksi Berbagai Produk dan Diversifikasi Investasi di Industri Otomotif”.

PT Bakrie Autoparts memperluas bisnisnya menjadi pembuat komponen otomotif yang terintegrasi dengan bekerja sama dengan produsen otomotif utama di dunia dalam bidang manufaktur, distribusi dan penjualan komponen otomotif di Indonesia dan seluruh dunia.

Memiliki pengalaman lebih dari 35 tahun di industri komponen otomotif, PT Bakrie Autoparts bertekad menjadi salah satu perusahaan komponen otomotif terbaik di Indonesia dan seluruh dunia. PT Bakrie Autoparts selalu berusaha memenuhi permintaan pasar yang meningkat dengan meningkatkan kemampuan produk dengan produk presisi tinggi dan juga dengan peralatan teknologi terkini dan memberikan pelayanan dan solusi terbaik kepada pelanggan untuk menjawab tantangan industri otomotif.

Berkolaborasi dengan perusahaan otomotif terkemuka di Indonesia yaitu Mitsubishi, Hino, Isuzu dan masih banyak lagi, PT Bakrie Autoparts telah membuktikan kapasitas dan kapabilitasnya sebagai pembuat komponen otomotif yang mengandalkan industri otomotif nasional dan seluruh dunia.

PT Bakrie Autoparts telah menyampaikan misi yang kuat untuk memberikan dan memaksimalkan nilai Pemegang Saham, dan juga untuk memenuhi kebutuhan pelanggan, dengan membangun komponen otomotif yang sangat kuat melalui kompetensi teknik yang sangat baik dan juga bersaing dalam harga dan kualitas produk, mengembangkan mitra strategis bersama di seluruh domestik dan regional pemain industri otomotif dan *Deliver Operational Excellence* yang didukung oleh *Strong Human Capital*.

#### **4.1.2 Visi dan Misi Perusahaan**

##### **4.1.2.1 Visi Perusahaan**

Menjadi perusahaan komponen otomotif terkemuka di Indonesia yang memproduksi berbagai produk dan investasi diversifikasi di industri otomotif.

##### **4.1.2.2 Misi Perusahaan**

Adapun misi perusahaan PT Bakrie Autoparts adalah sebagai berikut:

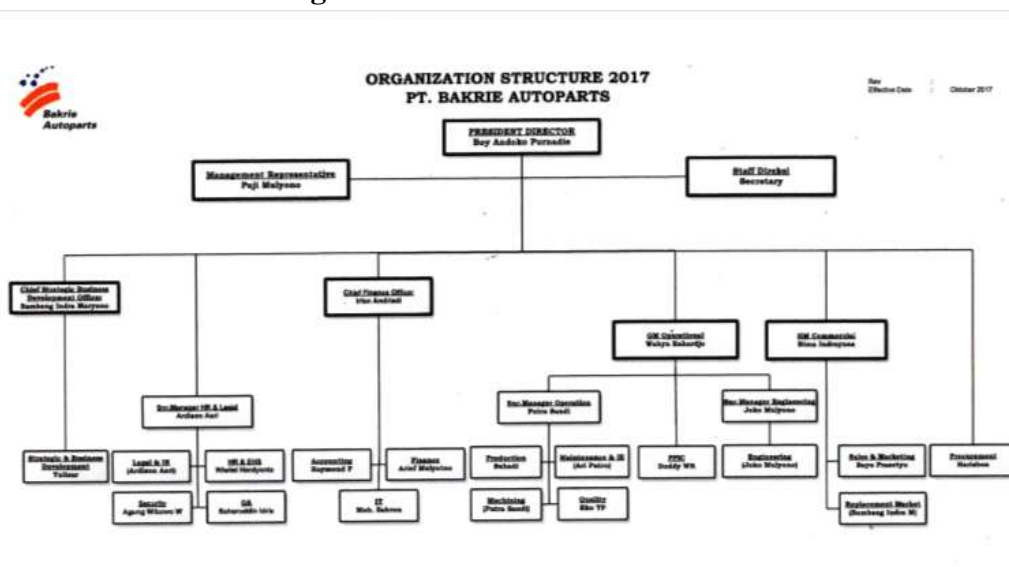
1. Untuk memenuhi dan memuaskan kebutuhan pelanggan, serta untuk memberikan dan memaksimalkan nilai pemegang saham.
2. Membangun industri komponen otomotif yang sangat kuat melalui kompetensi teknik yang sangat baik dan juga kompetitif dalam harga dan kualitas produk.
3. Untuk mengembangkan mitra strategis bersama di dalam negeri dan regional dari pemain industri otomotif.
4. Memberikan *Operational Excellence* yang didukung oleh *Strong Human Capital*.

### 4.1.3 Logo Perusahaan



Gambar 4.1 Logo PT Bakrie Autoparts  
Sumber: PT Bakrie Autoparts

### 4.1.4 Struktur Organisasi



Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT Bakrie Autoparts  
Sumber: PT Bakrie Autoparts

Berikut adalah *job description* dari struktur organisasi pada PT Bakrie Autoparts, yaitu sebagai berikut:

a. *President Director* (Direktur Utama)

Memiliki tugas sebagai berikut:

- 1) Bertanggungjawab terhadap kemajuan perusahaan dan mengkoordinasikan seluruh kegiatan perusahaan.
- 2) Memimpin perusahaan dan mengawasi kelancaran perusahaan sesuai dengan tujuan dan kebijakan yang telah ditetapkan.
- 3) Melakukan hubungan dengan pihak luar baik swasta maupun pemerintah yang bertujuan untuk kelancaran perusahaan.
- 4) Menetapkan kebijakan-kebijakan perusahaan.

5) Menerima dan memeriksa laporan dari masing-masing departemen.

b. *Manager Representative*

Memiliki tugas sebagai berikut:

- 1) Mewakili manajemen selama sertifikasi dan audit *surveillance*.
- 2) Mempromosikan kesadaran tentang persyaratan pelanggan.
- 3) Memastikan kepatuhan semua fungsi sesuai standar ISO.
- 4) Mempersiapkan jadwal audit, menyiapkan laporan audit, menulis laporan ketidaksesuaian.
- 5) Melakukan tindakan perbaikan dan pencegahan yang diperlukan.

c. Staf Direksi/Sekretaris

Memiliki tugas sebagai berikut:

- 1) Melakukan aktivitas kesekretariatan perusahaan.
- 2) Mengkoordinasikan pengurusan segala bentuk perizinan usaha perusahaan.
- 3) Membuat laporan sesuai dengan ketentuan yang berlaku di perusahaan.
- 4) Mengupayakan kelancaran pelaksanaan agenda kegiatan.

d. *Manager Strategic Business Development Officer*

Memiliki tugas sebagai berikut:

- 1) Menganalisa *profit*.
- 2) Melihat potensi untuk melakukan efisiensi dari berbagai lini.
- 3) Melihat peluang untuk meraih *profit* yang lebih besar dari bisnis yang ada.
- 4) Melihat peluang pengembangan bisnis yang memungkinkan dengan mengacu pada *core business* yang sudah ada.

e. *Manager Legal & IR*

Memiliki tugas sebagai berikut:

- 1) Mengurusi Badan Hukum Perusahaan.

- 2) Mengurus perizinan, seperti perpanjangan TDP dan NPWP.
- 3) mengurus bagian ketenagakerjaan, seperti perjajian kontrak karyawan.

f. *Manager HR & EHS*

Memiliki tugas sebagai berikut:

- 1) Menentukan kebutuhan pelatihan dalam rangka memelihara dan meningkatkan kinerja dan motivasi kerja.
- 2) Merekomendasikan dan membantu proses recruitment/terminasi, promosi dan mutasi kepada HRD. Mengevaluasi kinerja dan memberikan bimbingan kepada bawahan untuk memenuhi kebutuhan tenaga kerja yang kompeten.
- 3) Melatih dan memotivasi bawahan dalam rangka meningkatkan kinerja bawahan.

g. *Security*

Memiliki tugas sebagai berikut:

Melaksanakan pengawasan peraturan yang menyangkut keamanan dan ketertiban di lingkungan Perusahaan.

h. *GA (General Affair)*

Memiliki tugas sebagai berikut:

- 1) Melakukan pengelolaan kendaraan dinas.
- 2) Perawatan lingkungan kantor (lahan parkir, halaman kantor, gudang, dsb).
- 3) Kebersihan lingkungan kerja (ruang kerja, lobby dan semua area perusahaan).
- 4) Perawatan dan pengadaan instalasi listrik.

i. *Manager Accounting*

Memiliki tugas sebagai berikut:

- 1) *Manajemen Information Report.*
- 2) Membuatkan pemetaan terhadap *Product Mix.*

- 3) Membuatkan Harga Pokok Penjualan.
- 4) Laporan Operasional (Harga Pokok Produksi).
- 5) Menganalisa Laporan Keuangan.
- 6) Mengkoordinir pembuatan Budget.
- 7) Bertanggungjawab terhadap Asuransi Aset Perusahaan dan pengurusan claim asuransi apabila terjadi sesuatu yang tidak diinginkan.

j. *Manager Finance*

Memiliki tugas sebagai berikut:

- 1) Mempersiapkan budget, mensurpervisi, koordinasi dan konsolidasi angka-angka budget dari dept. lainnya kontrol terhadap realisasi budget tersebut..
- 2) Memelihara penerimaan, penyimpanan dalam pengeluaran barang atau material di gudang.
- 3) Mengontrol pajak.

k. *Manager IT*

Memiliki tugas sebagai berikut:

- 1) Mengelola Teknologi Informasi dan sistem komputer.
- 2) Memberikan solusi Teknologi Informasi.
- 3) Pengawasan dan perawatan Teknologi Informasi.

l. *Manager Operation*

Memiliki tugas sebagai berikut:

- 1) Meningkatkan dan mengelola efektivitas dan efisiensi operasi perusahaan.
- 2) Mengawasi kegiatan produksi.
- 3) Meningkatkan sistem operasional.
- 4) Mengelola *quality control*.
- 5) Mengatur anggaran operasional.

m. *Manager Production*

Memiliki tugas sebagai berikut:

- 1) Operasional Plant Produksi.

- 2) Menganalisa dan evaluasi hasil produksi serta biaya produksi untuk menentukan budget tahunan (PKT) serta memonitor dan mengontrolnya agar supaya menjamin efisiensi biaya dan tercapainya target produksi.

n. *Manager Maintenance*

Memiliki tugas sebagai berikut:

- 1) Menyusun rencana pemeliharaan peralatan dan mesin produksi yang meliputi preventive maintenance, overhoul dan perbaikan peralatan mesin yang rusak.
- 2) Mengawasi pelaksanaan pemeliharaan peralatan dan mesin untuk menjaga kelancaran proses produksi, mengurangi peralatan dan mesin berhenti (*stoppage*) karena rusak (*break down*), menjaga konsistensi kualitas dan memperpanjang umur peralatan dan mesin.

o. *Manager Machining*

Memiliki tugas sebagai berikut:

- 1) Menyusun jadwal pemeliharaan dan perbaikan mesin, peralatan, dan fasilitas produksi agar proses produksi dapat berjalan dengan lancar.
- 2) Menyusun pedoman dan petunjuk-petunjuk lainnya mengenai pemeliharaan dan perbaikan mesin atau peralatan produksi, air dan udara.
- 3) Mengawasi pelaksanaan pemeriksaan dan pemeliharaan berkala perbaikan atas mesin atau peralatan produksi, air dan udara.

p. *Manager Quality*

Memiliki tugas sebagai berikut:

- 1) *Quality Assurance*.
- 2) *Quality Control*.
- 3) *Safety*.

q. *Manager PPIC*

Memiliki tugas sebagai berikut:

- 1) Perencanaan dan pengendalian bahan baku produksi.
- 2) Perencanaan dan pengendalian produksi casting dan proses di subcont.
- 3) Perencanaan dan Pengendalian *Delivery*.
- 4) *Inventory Control*.
- 5) *Budget Control*.

r. *Manager Engineering*

Memiliki tugas sebagai berikut:

- 1) Sistem Manajemen Lingkungan.
- 2) Merencanakan, mengontrol dan mengevaluasi program pengembangan produk.
- 3) Pemeliharaan, perbaikan dan peremajaan mesin.

s. *Manager Commercial*

Memiliki tugas sebagai berikut:

- 1) Menyiapkan rencana kebutuhan sumber daya dan jadwal kegiatan pemasaran.
- 2) Menetapkan target kegiatan pemasaran.
- 3) Melaksanakan pengukuran kinerja biaya dan waktu.
- 4) Mengevaluasi biaya pemasaran, mutu dan waktu.

t. *Manager Market & Sales*

Memiliki tugas sebagai berikut:

- 1) Memasarkan dan menjual produk.
- 2) Pengembangan produk baru.
- 3) *Pricing* : Mempertahankan tingkat profitabilitas.
- 4) *Customer Service* : Kepuasan pelanggan dalam *Delivery, Quality, Price*, dll.
- 5) Promosi.
- 6) Riset Pemasaran.

u. *Manager Procurement*

Memiliki tugas sebagai berikut:

- 1) Perencanaan dan evaluasi pembelian atau pengadaan.
- 2) *Multi Sources* : Mencari sumber dari bahan baku, *spare part*, *consumable* atau subcont minimal 3 supplier.
- 3) *Handling Material / Time Delivery* : Menjamin kedatangan *raw material*, *spare part* dll tepat waktu.
- 4) Subcont : Mereview dan menganalisa setiap permintaan subcont dengan membuat *cost standart inhouse* dengan melibatkan *engineering* atau *user* yang terkait mengenai teknikalnya.
- 5) *Cost Reduction* : Melakukan *cost reduction* minimal dibawah budget 3% dengan cara *multi sources* dengan tetap mempertahankan QCD.
- 6) Meningkatkan kontrol terhadap sistem dan prosedur pembelian.

#### 4.1.5 Aspek Produksi

Menurut Sugiarto dkk (2007), produksi adalah suatu kegiatan yang mengubah input menjadi output. Bagian produksi sering dilihat sebagai salah satu fungsi manajemen yang menentukan penciptaan produk serta turut mempengaruhi peningkatan dan penurunan penjualan. Produk yang diproduksi harus selalu mengikuti standar pasar, bukan diproduksi atas dasar mengejar target semata. Karena dengan kontinuitas yang stabil diharapkan mampu mewujudkan perolehan keuntungan yang stabil.

PT Bakrie Autoparts merupakan perusahaan yang memproduksi komponen otomotif. Pada PT Bakrie Autoparts, produk yang dihasilkan terbagi menjadi komponen otomotif dan *general casting*. Berikut pembagian produk yang diproduksi oleh PT Bakrie Autoparts:

Tabel 4.1 Produk yang Dhasilkan

<b>Komponen Otomotif</b>	<b>General Casting</b>
<i>Fly Wheel Assy &amp; Housing</i>	<i>Diesel Parts</i>
<i>Hub &amp; Brake Drum Assy</i>	<i>Dies Stamping</i>

<i>Bracket &amp; Seat Trunion Assy</i>	<i>Pump Housing</i>
<i>Shackle Assy</i>	<i>Baking Whell</i>
<i>Disc Brake</i>	<i>LPBH</i>
<i>Manifold</i>	
<i>Thermostat Assy</i>	
<i>Pressure Plate</i>	
<i>Crank Case</i>	
<i>Knuckle</i>	
<i>Differential Parts</i>	
<i>Bracket Parts</i>	

*Sumber: PT Bakrie Autoparts*

Produk-produk yang diproduksi PT Bakrie Autoparts tersebut berbahan dasar *Steel Scrap, Return Scrap, Chip Bricket, Gram, Iron, Alluminium, Expoxi, Wood, Resin Coated Sand, dan Silica Sand*. Proses produksi yang dilakukan oleh PT Bakrie Autoparts berlokasi di Jalan Raya Bekasi KM 27, Pondok Ungu, Bekasi 17132.

Pada tahun 2005, PT Bakrie Autoparts memperoleh sertifikasi ISO 9001:2000, hal ini merupakan bukti bahwa standar mutu dan cara pelayanan pelanggan yang dimiliki oleh PT Bakrie Autoparts sangat baik. Selain itu, PT Bakrie Autoparts juga memperoleh sertifikasi ISO 16949:2002, hal ini membuktikan bahwa komponen otomotif yang diproduksi PT Bakrie Autoparts memiliki mutu yang sangat baik.

Pada tahun 2010, PT Bakrie Autoparts memperoleh sertifikasi ISO 9001:2000, hal ini membuktikan bahwa PT Bakrie Autoparts memiliki sistem manajemen lingkungan yang sangat baik. Bukan hanya dalam pengelolaan terhadap limbah atau polusi saja melainkan mencakup upaya-upaya untuk menghemat pemakaian energi dan air.

#### **4.1.5.1 Bahan Baku**

Untuk menghasilkan suatu barang produksi, perusahaan memerlukan bahan baku atau bahan utama. Bahan baku merupakan sumber daya terbesar yang diperlukan untuk

kelangsungan proses produksi. Tanpa bahan baku, kegiatan produksi akan terhambat bahkan berhenti (*stop line*).

Bahan baku yang digunakan PT Bakrie Autoparts adalah *Steel Scrap* yang biasanya diperoleh dari UD. Madura.



*Gambar 4.3 Steel Scrap*  
Sumber: PT Bakrie Autoparts



*Gambar 4.4 Steel Scrap*  
Sumber: PT Bakrie Autoparts

Berikut tabel penggunaan bahan baku PT Bakrie Autoparts dari tahun 2013-2017:

*Tabel 4.2 Penggunaan Bahan Baku (kg)*

<b>Keterangan</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Persediaan Bahan Baku Awal	3,857,414	5,155,304	3,641,048	5,065,556	4,664,259
Pembelian Bahan Baku	40,093,793	46,374,261	61,593,188	73,331,667	80,681,852
Bahan Baku Tersedia	43,951,207	51,529,565	65,234,236	78,397,222	85,346,111
Persediaan Bahan Baku Akhir	5,110,862	3,625,217	4,777,991	4,664,259	4,342,222
Pemakaian Bahan Baku	<b>38,840,345</b>	<b>47,904,348</b>	<b>60,456,245</b>	<b>73,732,963</b>	<b>81,003,889</b>

Sumber: PT Bakrie Autoparts

Tabel 4.3 Penggunaan Bahan Baku (Rp)

KETERANGAN	2013	2014	2015	2016	2017
Persediaan Bahan Baku Awal	Rp 22,373,000,000	Rp 29,643,000,000	Rp 20,845,000,000	Rp 27,354,000,000	Rp 25,187,000,000
Pembelian Bahan Baku	Rp 232,544,000,000	Rp 266,652,000,000	Rp 352,621,000,000	Rp 395,991,000,000	Rp 435,682,000,000
Bahan Baku Tersedia	Rp 254,917,000,000	Rp 296,295,000,000	Rp 373,466,000,000	Rp 423,345,000,000	Rp 460,869,000,000
Persediaan Bahan Baku Akhir	Rp 29,643,000,000	Rp 20,845,000,000	Rp 27,354,000,000	Rp 25,187,000,000	Rp 23,448,000,000
Pemakaian Bahan Baku	<b>Rp 225,274,000,000</b>	<b>Rp 275,450,000,000</b>	<b>Rp 346,112,000,000</b>	<b>Rp 398,158,000,000</b>	<b>Rp 437,421,000,000</b>

Sumber: PT Bakrie Autoparts

#### 4.1.5.2 Mesin Produksi

Mesin yang digunakan dalam proses produksi pada PT Bakrie Autoparts antara lain sebagai berikut:

a. Mesin *Press*

Mesin yang digunakan untuk membentuk *steel scrap*.



Gambar 4.5 Mesin *Press*

Sumber: PT Bakrie Autoparts

b. Mesin *Melting*

Merupakan mesin yang digunakan untuk peleburan material.



*Gambar 4.6 Mesin Melting*  
*Sumber: PT Bakrie Autoparts*

c. *Mesin Pouring*

Merupakan mesin yang digunakan dalam pengecoran logam.



*Gambar 4.7 Mesin Pouring*  
*Sumber: PT Bakrie Autoparts*

d. *Mesin Shake Out*

Merupakan mesin untuk menyisahkan pasir *molding* dari *casting*.



*Gambar 4.8 Mesin Shake Out*  
*Sumber: PT Bakrie Autoparts*

e. *Mesin Shot Blast*

Merupakan mesin yang digunakan untuk memisahkan *casting* dari pasir *moulding*.



*Gambar 4.9 Mesin Shot Blast  
Sumber: PT Bakrie Autoparts*

f. *Mesin Fettling*

Merupakan mesin yang digunakan untuk memisahkan atau mematahkan *casting*.



*Gambar 4.10 Mesin Fettling  
Sumber: PT Bakrie Autoparts*

g. *Mesin Grinding*

Merupakan mesin yang digunakan untuk memotong *casting*.



*Gambar 4.11 Mesin Grinding*  
*Sumber: PT Bakrie Autoparts*

h. *Mesin Machining*

Merupakan mesin-mesin yang digunakan untuk mengubah *casting* menjadi lebih bernilai tambah.



*Gambar 4.12 Mesin Machining*  
*Sumber: PT Bakrie Autoparts*



*Gambar 4.13 Mesin Machining*  
*Sumber: PT Bakrie Autoparts*

Serta berikut adalah jumlah mesin yang terdapat pada PT Bakrie Autoparts:

Tabel 4.4 Mesin-mesin

Nama Mesin	PLAN 1	PLAN 2	PLAN 3
	Jumlah Mesin		
	<i>Foundry Machine (SINTO)</i>	<i>Foundry Machine (BMD)</i>	<i>Foundry Machine (DISA)</i>
<i>Shot Blasting</i>	2	2	2
<i>Cutting</i>	2	2	2
<i>Grinding</i>	4	2	4
<i>Painting</i>	-	1 Line	-
<i>Machining</i>	47 Mesin		

Sumber: PT Bakrie Autoparts

#### 4.1.5.3 Alur Proses Produksi



19	● → □ D ▽	Proses <i>grinding</i> , yaitu proses pembersihan sirip <i>casting</i> .
20	○ → ■ D ▽	Inspeksi pada mesin <i>grinding</i> .
21	○ → □ D ▽	Pindah ke <i>shelter</i> .
22	● → □ D ▽	Proses <i>packing</i> , yaitu proses pembungkusan <i>casting</i> .
23	○ → □ D ▽	Pindah ke <i>warehouse</i> .
24	○ → □ D ▽	Menyimpan <i>casting</i> di <i>warehouse</i> .
25	○ → □ D ▽	Proses <i>loading</i> , yaitu pengangkutan <i>casting</i> ke truk.

Sumber: PT Bakrie Autoparts (2018)

Deskripsi dari alur proses produksi pada PT Bakrie Autoparts adalah sebagai berikut:

a. *Incoming*, yaitu cek komposisi material bahan.



Gambar 4.15 Proses *Incoming*

Sumber: PT Bakrie Autoparts

b. Membawa material ke *shelter*.



Gambar 4.16 Proses Pindahan Material

Sumber: PT Bakrie Autoparts

- c. *Pre-Charging*, yaitu persiapan menunggu proses *Melting*.



*Gambar 4.17 Proses Pre-Charging*  
*Sumber: PT Bakrie Autoparts*

- d. *Charging* atau *Melting*, yaitu peleburan material dengan ditambahkan bahan penolong.



*Gambar 4.18 Proses Melting*  
*Sumber: PT Bakrie Autoparts*

- e. *Pouring*, yaitu proses pengecoran logam ke *moulding line*.



*Gambar 4.19 Proses Pouring*  
*Sumber: PT Bakrie Autoparts*

- f. *Cooling*, yaitu proses pendinginan dalam suhu udara terbuka.



*Gambar 4.20 Proses Cooling*  
*Sumber: PT Bakrie Autoparts*

- g. *Shot Blasting*, yaitu proses pembersihan *casting* dari pasir *moulding*.



*Gambar 4.21 Proses Shot Blast*  
*Sumber: PT Bakrie Autoparts*

- h. *Fettling* atau disebut proses pematihan, yaitu proses pemisahan antara *runer* dengan *casting*.



*Gambar 4.22 Proses Fettling  
Sumber: PT Bakrie Autoparts*

i. *Quality Control (QC)*



*Gambar 4.23 Quality Control  
Sumber: PT Bakrie Autoparts*

j. *Finishing* atau *Grinding*, yaitu proses pembersihan sirip casting



*Gambar 4.24 Proses Grinding  
Sumber: PT Bakrie Autoparts*

k. *Quality Control (QC) Final*



*Gambar 4.25 Quality Controlling*  
*Sumber: PT Bakrie Autoparts*

1. *Packing*, yaitu proses pembungkusan *casting*. Untuk proses *packing* yang digunakan oleh PT Bakrie Autoparts terbagi menjadi beberapa macam, yaitu ada pallet kayu, pallet besi, dan peti kayu dengan dilapisi plastik *wrap*.



*Gambar 4.26 Proses Packing*  
*Sumber: PT Bakrie Autoparts*

- m. *Loading*, yaitu proses memindahkan produk yang sudah siap dikirim ke dalam truk.



*Gambar 4.27 Proses Loading*  
*Sumber: PT Bakrie Autoparts*

- n. *Delivery* atau pengiriman. Pengiriman produk untuk wilayah nasional menggunakan truk, sedangkan pengiriman untuk wilayah luar negeri (ekspor) menggunakan kapal.



*Gambar 4.28 Proses Pengiriman*  
*Sumber: PT Bakrie Autoparts*

#### **4.1.5.4 Kapasitas Produksi**

Menurut Yamit (2011: 67) Kapasitas produksi diartikan sebagai jumlah maksimum output yang dapat diproduksi dalam satuan waktu tertentu. Kapasitas produksi tersebut ditentukan berdasarkan kapasitas sumber daya yang dimiliki antara lain kapasitas mesin, kapasitas tenaga kerja, kapasitas bahan baku, kapasitas modal.

Pada PT Bakrie Autoparts, jumlah kapasitas produksi dalam satu hari yaitu sebanyak 80 ton, sementara kapasitas produksinya dalam satu bulan yaitu sebanyak 2.200 ton.

#### **4.1.5.5 Biaya Produksi**

$$\text{Biaya Produksi} = \text{BB} + \text{BTKL} + \text{BOP}$$

Tabel 4.6 Biaya Produksi

<b>PT BAKRIE AUTOPARTS</b>					
<b>HARGA POKOK PRODUKSI</b>					
<i>(data dalam tabel dinyatakan dalam jutaan rupiah)</i>					
KETERANGAN	TAHUN				
	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Bahan Baku:</b>					
- Persediaan Awal	22,373	29,643	20,845	27,354	25,187
- Pembelian Bahan Baku	232,544	266,653	352,621	395,992	435,682
- Bahan Baku Tersedia	254,918	296,296	373,466	423,346	460,869
- Persediaan Akhir	29,643	20,845	27,354	25,187	23,448
<b>Bahan Baku Terpakai</b>	<b>225,275</b>	<b>275,451</b>	<b>346,112</b>	<b>398,159</b>	<b>437,421</b>
<b>Tenaga Kerja Langsung</b>	<b>28,537</b>	<b>31,391</b>	<b>34,373</b>	<b>38,326</b>	<b>43,117</b>
<b>Biaya Overhead :</b>					
- Tenaga Kerja Tidak Langsung	13,132	14,511	16,035	18,039	20,475
- Bahan Penolong	7,900	9,244	12,370	13,227	16,852
- Penyusutan	15,926	32,103	37,103	38,603	40,353
- Air dan Listrik	51,364	77,193	80,425	106,496	127,550
- Lainnya	23,504	27,506	36,069	42,614	48,928
<b>Total Biaya Overhead</b>	<b>111,827</b>	<b>160,557</b>	<b>182,002</b>	<b>218,979</b>	<b>254,157</b>
<b>Total Biaya Produksi</b>	<b>365,639</b>	<b>467,399</b>	<b>562,487</b>	<b>655,464</b>	<b>734,695</b>

Sumber: PT Bakrie Autoparts

#### 4.1.6 Aspek Keuangan

Aspek keuangan merupakan aspek yang digunakan untuk menilai perusahaan secara keseluruhan. Istilah keuangan dapat berarti ilmu keuangan dan aset lainnya, manajemen aset, serta menghitung dan mengatur risiko proyek.

##### 4.1.6.1 Aset Perusahaan

Menurut Hidayat (2011:4) aset adalah barang yang dalam pengertian hukum disebut sebagai suatu benda, yang terdiri atas benda bergerak dan juga benda tidak bergerak, baik yang berwujud (tangible) maupun yang tidak berwujud (intangible). Keseluruhan dari hal tersebut mencakup dalam aktiva atau aset atau harta aset dari suatu instansi, organisasi, badan usaha ataupun dari individu perorangan. Yang dapat dimasukkan ke dalam kolom aset salah satunya adalah

gedung atau bangunan. Selain gedung, yang bisa dihitung sebagai aset bisa termasuk merk dagang, paten teknologi, uang kas, dan mobil.

Tabel 4.7 Aset PT. Bakrie Autoparts

<b>PT BAKRIE AUTOPARTS</b>				
<b>ASET</b>				
<b>No.</b>	<b>Keterangan</b>	<b>Unit</b>	<b>Harga Satuan</b>	<b>Total</b>
1	<b>Tanah</b>	51,645	Rp 1,150,000	Rp 59,391,750,000
2	<b>Bangunan</b>	15,896	Rp 4,000,000	Rp 63,584,000,000
3	<b>Mesin:</b>			
	Mesin <i>Melting</i>	1	Rp 3,000,000,000	Rp 3,000,000,000
	Mesin <i>Pouring</i>	1	Rp 1,750,000,000	Rp 1,750,000,000
	Mesin <i>Shot Blast</i>	6	Rp 870,000,000	Rp 5,220,000,000
	Mesin <i>Fettling</i>	6	Rp 520,000,000	Rp 3,120,000,000
	Mesin <i>Grinding</i>	10	Rp 300,000,000	Rp 3,000,000,000
	Mesin <i>Painting</i>	1	Rp 475,000,000	Rp 475,000,000
	Mesin <i>Machining</i>	47	Rp 145,000,000	Rp 6,815,000,000
	<b>Subtotal</b>			<b>Rp 23,380,000,000</b>
4	<b>Inventaris Kantor:</b>			
	AC	25	Rp 2,500,000	Rp 62,500,000
	Meja	150	Rp 1,570,000	Rp 235,500,000
	<b>Kursi:</b>			
	Kursi <i>Baron</i>	20	Rp 2,200,000	Rp 44,000,000
	Kursi <i>Chitose</i>	150	Rp 300,000	Rp 45,000,000
	Kursi Kantin	40	Rp 170,000	Rp 6,800,000
	Komputer	120	Rp 4,500,000	Rp 540,000,000
	<i>Printer</i>	6	Rp 3,200,000	Rp 19,200,000
	Mesin Fax	5	Rp 700,000	Rp 3,500,000
	Mesin Fotokopi	5	Rp 14,750,000	Rp 73,750,000
	Lemari	18	Rp 1,120,000	Rp 20,160,000
	Rak Buku	23	Rp 510,000	Rp 11,730,000
	<i>Filling Cabinet</i>	70	Rp 1,800,000	Rp 126,000,000
	<i>White Board</i>	10	Rp 450,000	Rp 4,500,000
	ATK	220	Rp 300,000	Rp 66,000,000
Telepon	45	Rp 415,000	Rp 18,675,000	
	<b>Subtotal</b>			<b>Rp 1,277,315,000</b>

5	<b>Kendaraan:</b>			
	Mobil	3	Rp 180,000,000	Rp 540,000,000
	Truk	8	Rp 250,000,000	Rp 2,000,000,000
	Forklift	4	Rp 175,000,000	Rp 700,000,000
	<b>Subtotal</b>			<b>Rp 3,240,000,000</b>
6	<b>Biaya Perizinan Usaha</b>		Rp 5,000,000	Rp 5,000,000
	<b>Subtotal</b>			<b>Rp 5,000,000</b>
<b>Total Aset</b>				<b>Rp 147,638,065,000</b>

Sumber: PT Bakrie Autoparts

#### 4.1.6.2 Data Hasil Penjualan

Berikut adalah data hasil penjualan produk pada PT Bakrie Autoparts selama 5 tahun terakhir:

Tabel 4.8 Data Hasil Penjualan Produk

NAMA PRODUK	PENJUALAN PRODUK				
	2013	2014	2015	2016	2017
Brake Drum	Rp 262,120,096,535	Rp 231,689,689,887	Rp 126,217,490,144	Rp 118,545,695,513	Rp 291,136,139,840
Disc Brake	Rp 8,773,640,274	Rp 7,397,543,447	Rp 6,043,049,503	Rp 5,503,736,996	Rp 129,492,923,268
Flywheel	Rp 51,219,449,279	Rp 46,477,770,150	Rp 36,264,431,611	Rp 38,639,651,840	Rp 102,009,876,536
Flywheel Housing	Rp 35,272,242,880	Rp 28,879,096,150	Rp 18,096,131,710	Rp 17,247,710,360	Rp 16,269,832,484
Seat Trunion	Rp 7,993,570	Rp 70,963,440	Rp 4,850,218,880	Rp 6,479,831,100	Rp 4,354,084,869
Hub	Rp 95,129,875,832	Rp 96,032,383,646	Rp 69,699,685,783	Rp 60,726,206,669	Rp 114,586,634,251
Bracket	Rp 26,164,580,284	Rp 42,156,722,890	Rp 31,870,723,916	Rp 52,042,598,440	Rp 435,934,787,764
Pressure Plate	Rp 6,219,215,810	Rp 5,784,265,150	Rp 3,649,401,620	Rp 2,968,214,530	Rp 7,471,610,662
Differential Parts	Rp 975,024,311	Rp 1,012,836,970	Rp 16,391,987,746	Rp 17,141,444,106	Rp 35,637,273,135
Civil Parts	Rp 1,927,042,930	Rp 3,984,205,280	Rp 2,627,269,660	Rp 4,813,009,280	Rp 14,443,973,999
Diesel Parts	Rp 4,091,677,056	Rp 1,510,523,913	Rp 1,989,395,080	Rp 1,784,441,062	Rp 5,257,263,593
Heavy Equipment	Rp 732,364,320	Rp 1,529,494,700	Rp 816,875,720	Rp 1,538,561,733	Rp 2,049,577,613
Forging	Rp 2,267,680,480	Rp 1,484,870,250	Rp -	Rp -	Rp -

Sumber: PT Bakrie Autoparts

#### 4.1.6.3 Laporan Keuangan

Laporan keuangan adalah laporan yang menunjukkan kondisi keuangan perusahaan pada saat ini atau dalam suatu periode tertentu.

Laporan keuangan ini meliputi penjelasan tentang rincian biaya-biaya dan hal-hal lain yang berkaitan dengan keuangan perusahaan dari tahun 2013 sampai 2017. Berikut ini adalah laporan keuangan pada PT Bakrie Autoparts:

##### a. Laporan Laba/Rugi

Adalah suatu bagian dari laporan keuangan yang memuat dan menyediakan informasi tentang ukuran keberhasilan operasi perusahaan selama periode waktu

tertentu. Unsur-unsur yang terkandung dalam laporan laba rugi meliputi semua transaksi pendapatan, beban, keuntungan, dan kerugian.

Laporan laba/rugi PT Bakrie Autoparts terlampir.

b. Laporan Perubahan Modal

Merupakan salah satu dari laporan keuangan yang harus dibuat oleh perusahaan yang menggambarkan peningkatan atau penurunan aktiva bersih atau kekayaan selama periode yang bersangkutan berdasarkan prinsip pengukuran tertentu yang dianut.

Laporan perubahan modal PT Bakrie Autoparts terlampir.

c. Laporan Arus Kas

Adalah suatu laporan keuangan yang berisikan pengaruh kas dari kegiatan operasi, kegiatan transaksi investasi dan kegiatan transaksi pembiayaan/pendanaan serta kenaikan atau penurunan bersih dalam kas suatu perusahaan selama satu periode.

Laporan arus kas PT Bakrie Autoparts terlampir.

d. Neraca

Adalah suatu bagian dari laporan keuangan suatu perusahaan atau entitas bisnis yang dihasilkan dalam suatu periode akuntansi dimana menunjukkan posisi atas keuangan perusahaan atau entitas bisnis tersebut pada akhir periode akuntansi tersebut yang bisa menjadi dasar dalam menghasilkan keputusan bisnis.

Laporan Neraca PT Bakrie Autoparts terlampir.

#### **4.1.7 Aspek Pemasaran**

Aspek pemasaran merupakan faktor strategis bagi perusahaan dalam mengembangkan perusahaannya, jika permintaan terhadap produk/jasa yang dibuat kurang memadai, maka seluruh kegiatan

aspek-aspek yang lain tidak akan terwujud. Dalam menghadapi persaingan pasar akan dikaji dalam pemasaran, yaitu dengan berbagai strategi. Strategi tersebut meliputi strategi dalam 4p (*product, price, place, promotion*).

#### **4.1.7.1 Produk**

Produk adalah segala sesuatu yang dapat ditawarkan kedalam pasar untuk diperhatikan, dimiliki, dipakai atau dikonsumsi sehingga dapat memuaskan suatu keinginan/semua kebutuhan.

Dalam bisnis, produk adalah barang atau jasa yang dapat diperjualbelikan. Dalam *marketing*, produk adalah apapun yang bisa ditawarkan ke sebuah pasar dan bisa memuaskan sebuah keinginan atau kebutuhan. Dalam tingkat pengecer, produk sering disebut sebagai merchandise. Dalam manufaktur, produk dibeli dalam bentuk barang mentah dan dijual sebagai barang jadi. Produk yang berupa barang mentah seperti metal atau hasil pertanian sering pula disebut sebagai komoditas.

##### **A. Jenis-jenis Produk**

PT Bakrie Autoparts yang merupakan sebuah perusahaan yang memproduksi komponen-komponen otomotif, memiliki beberapa produk sebagai berikut:

1. *Fly Wheel Assy & Housing*
2. *Hub & Brake Drum Assy*
3. *Bracket & Seat Trunion Assy*
4. *Shackle Assy*
5. *Disc Brake*
6. *Manifold*
7. *Thermostat Assy*
8. *Pressure Plate*
9. *Crank Case*

10. *Knuckle*

11. *Differential Parts*

12. *Bracket Parts*



*Gambar 4.29 Produk PT Bakrie Autoparts*

*Sumber: PT Bakrie Autoparts*

## **B. *Packing***

*Packing* atau pengemasan merupakan kegiatan yang dilakukan untuk menyiapkan barang menjadi siap untuk didistribusikan, disimpan, dijual, dan dipakai.

Pada saat menawarkan produk, PT Bakrie Autoparts biasanya juga akan menawarkan beberapa pilihan *packing*. Adapun *packing* yang biasa ditawarkan adalah sebagai berikut:

### **1. *Pallet Kayu***

*Packing* menggunakan pallet kayu ini paling sering di *request* oleh *customer* yang lokasi perusahaannya masih terbilang dekat dengan PT Bakrie Autoparts, seperti PT Kramayudha Tiga Berlian Motors.



*Gambar 4.30 Pallet Kayu*  
*Sumber: PT Bakrie Autoparts*

## **2. Pallet Besi**

Sedangkan *packing* pallet besi ini biasanya di *request* oleh *customer* yang memesan produk dengan bobot cukup besar atau lokasi perusahaannya yang berjarak cukup jauh dari PT Bakrie Autoparts, seperti PT Hino Mototrs Manufacturing Indonesia.



*Gambar 4.31 Pallet Besi*  
*Sumber: PT Bakrie Autoparts*

## **3. Plastik Wrap**

Setelah di *packing* menggunakan pallet besi atau pallet kayu, produk tersebut dilapisi dengan plastik *wrap*. Hal ini dilakukan untuk menghindari produk dari debu atau pun kotoran pada saat pengiriman.



*Gambar 4.32 Plastik Wrap  
Sumber: PT Bakrie Autoparts*

#### **4.1.7.2 Penetapan Harga**

Pentingnya penetapan harga pada produk yang dijual oleh perusahaan akan mempengaruhi minat konsumen terhadap produk perusahaan, dan akan yang akan diterima oleh perusahaan itu sendiri. Penetapan harga tersebut didasarkan pada biaya, persaingan, permintaan, dan laba. Salah satu cara yang dilakukan untuk menarik minat konsumen adalah dengan cara menentukan harga yang tepat untuk produk yang terjual. Harga yang tepat adalah harga yang sesuai dengan kualitas produk suatu barang, dan harga tersebut dapat memberikan kepuasan kepada konsumen.

Berikut ini merupakan rata-rata harga produk pada PT Bakrie Autoparts dalam 5 tahun terakhir:

Tabel 4.9 Harga Produk Pada PT Bakrie Autoparts

NAMA PRODUK	RATA-RATA HARGA PRODUK				
	2013	2014	2015	2016	2017
Brake Drum	Rp 421,219	Rp 432,605	Rp 410,717	Rp 414,973	Rp 498,316
Disc Brake	Rp 96,580	Rp 95,542	Rp 99,996	Rp 103,968	Rp 4,145,365
Flywheel	Rp 238,647	Rp 251,284	Rp 262,630	Rp 305,880	Rp 1,272,451
Flywheel Housing	Rp 465,831	Rp 484,126	Rp 500,335	Rp 574,847	Rp 955,419.14
Seat Trunion	Rp 614,890	Rp 611,754	Rp 635,594	Rp 706,326	Rp 703,747.35
Hub	Rp 227,172	Rp 223,777	Rp 231,661	Rp 228,689	Rp 1,075,587
Bracket	Rp 131,438	Rp 197,214	Rp 190,885	Rp 151,358	Rp 267,941
Pressure Plate	Rp 41,876	Rp 42,246	Rp 42,068	Rp 36,599	Rp 240,763
Differential Parts	Rp 129,451	Rp 139,336	Rp 129,891	Rp 135,931	Rp 300,356
Civil Parts	Rp 172,938	Rp 292,054	Rp 208,530	Rp 219,281	Rp 2,804,655
Diesel Parts	Rp 380,480	Rp 371,227	Rp 390,077	Rp 391,840	Rp 984,506
Heavy Equipment	Rp 238,400	Rp 276,082	Rp 563,751	Rp 695,238	Rp 776,061
Forging	Rp 79,868	Rp 66,012	Rp -	Rp -	Rp -

Sumber: PT Bakrie Autoparts

#### 4.1.7.3 Saluran Distribusi

Pendistribusian merupakan salah satu kegiatan pemasaran yang berfungsi untuk memperlancar dan mempermudah penyampaian barang dan jasa dari produsen hingga ke konsumen, sehingga penggunaannya sesuai dengan yang dibutuhkan.

Pada PT Bakrie Autoparts, tipe saluran distribusi yang digunakan adalah dengan saluran distribusi langsung. PT Bakrie Autoparts yang merupakan sebuah perusahaan yang memproduksi komponen otomotif ini memasarkan dan menjual produknya ke perusahaan-perusahaan otomotif di dalam dan di luar negeri.

Saluran distribusi yang dilakukan oleh PT Bakrie Autoparts adalah sebagai berikut:

##### A. *Business to Business (B2B)*

*Business to business* atau B2B adalah bisnis yang memungkinkan penjualan produk dari entitas bisnis satu ke entitas bisnis lainnya bukan langsung ke *customer*.

PT Bakrie Autoparts dalam memasarkan dan menjual produknya ini langsung kepada perusahaan otomotif dan

non-otomotif lokal dan luar negeri. Daftar perusahaan-perusahaan yang menjadi *customer* PT Bakrie Autoparts adalah sebagai berikut:



Gambar 4.33 Pelanggan PT Bakrie Autoparts  
Sumber: PT Bakrie Autoparts

### 1. Perusahaan Otomotif

Daftar *customer* PT Bakrie Autoparts untuk produk otomotif adalah sebagai berikut:

Tabel 4.10 Pelanggan Perusahaan Otomotif PT Bakrie Autoparts

Perusahaan Otomotif
PT Kramayudha Tiga Berlian Motor
PT Hino Motor Manufacturing Indonesia
PT Astra Multi Truck Indonesia
PT Isuzu Astra Motor Indonesia
PT Suzuki Indonesia
PT Jidosha Buhin Indonesia
PT Exedy Manufaktur Indonesia
PT Astra Daihatsu Motor
Yamaha
Astra Otoparts
Honda
SAPURA (Ekspor)

Sumber: PT Bakrie Autoparts

## 2. Perusahaan Non-Otomotif

Daftar *customer* PT Bakrie Autoparts yang merupakan perusahaan non-otomotif adalah sebagai berikut:

Tabel 4.11 Pelanggan Perusahaan Non-otomotif PT Bakrie Autoparts

Perusahaan Non Otomotif
Freyssinet
VSL
Yanmar
Komatsu
CAT
Panasonic

Sumber: PT Bakrie Autoparts

### B. Business to Customer (B2C)

*Business to Customer* atau B2C adalah bisnis yang memungkinkan penjualan barang atau jasa kepada konsumen perorangan atau grup secara langsung.

Dengan kata lain, bisnis yang dilakukan berhubungan langsung dengan konsumen bukan perusahaan atau bisnis lainnya.

PT Bakrie Autoparts tidak hanya menyalurkan produknya ke perusahaan, tapi juga menyalurkan langsung ke *customer*, yaitu pada PO Sinar Jaya Megah Langgeng.

#### 4.1.7.4 Kegiatan Promosi

Kegiatan promosi yang dilakukan oleh PT Bakrie Autoparts tidak seperti kegiatan promosi perusahaan pada umumnya yang memasang iklan atau melakukan kegiatan promosi di berbagai media. PT Bakrie Autoparts hanya melakukan kegiatan promosi berupa pembuatan *website*, mengikuti asosiasi GIAMM dan pameran APLINDO. Hal ini dikarenakan karakteristik bisnis yang dijalankan PT Bakrie

Autoparts berdasarkan *Purchase Order* (PO) dari *customer*. Transaksi perdagangan yang terjadi adalah antara perusahaan dengan perusahaan atau biasa disebut B2B (*Business to Business*).

Maka kegiatan promosi yang dilakukan oleh PT Bakrie Autoparts adalah melakukan pendekatan secara langsung dengan perusahaan-perusahaan otomotif. Dengan mencocokkan komponen apa dan bagaimana yang dibutuhkan oleh perusahaan-perusahaan tersebut, kemudian pihak PT Bakrie Autoparts melakukan kesepakatan lebih lanjut untuk melakukan jual-beli produk yang ditawarkan.

#### 4.1.7.5 Segmentasi, Target, dan Posisi Pasar

##### A. Segmentasi Pasar

Segmentasi pasar adalah sebagai proses pengelompokan pasar keseluruhan yang heterogen menjadi kelompok-kelompok atau segmen-segmen yang memiliki kesamaan dalam hal kebutuhan, keinginan, perilaku dan/atau respon terhadap program pemasaran spesifik.

*Tabel 4.12 Segmentasi Pasar PT Bakrie Autoparts*

##### **Geografis**

Dalam mendukung pemasaran dan penjualan, PT Bakrie Autoparts mempunyai anak perusahaan yaitu PT Braja Mukti Cakra (BMC) yang bekerja sama dengan PT Krama Yudha Tiga Berlian (Mitsubishi). Dari segi geografisnya, PT Bakrie Autoparts menunjukan perusahaan otomotif di wilayah jabodetabek dan melakukan ekspor ke Malaysia. Segmentasi pasar dari segi geografis ini ditujukan kepada pelanggan tetap PT Bakrie Autoparts yang berada di wilayah jabodetabek dan negara Malaysia, antara lain Mitsubishi,

<b>Demografis</b>	Hino, Isuzu, dan Astra, serta ke perusahaan SAPURA yang berada di negara Malaysia. PT Bakrie Autoparts menjual produk komponen otomotif dan general casting dengan harga yang bervariasi.
<b>Psikografis</b>	PT Bakrie Autoparts yang memproduksi komponen otomotif dan <i>general casting</i> , maka segmentasinya ditujukan ke perusahaan otomotif maupun non-otomotif.

*Sumber: PT Bakrie Autoparts*

### **B. Target Pasar**

Target pasar adalah sekelompok pembeli (*buyers*) yang memiliki kebutuhan atau karakteristik yang sama yang menjadi tujuan promosi perusahaan.

Target pasar utama pada PT Bakrie Autoparts yaitu perusahaan otomotif, ini dikarenakan PT Bakrie Autoparts merupakan perusahaan yang memproduksi komponen otomotif.

### **C. Posisi Pasar**

Kriteria untuk menentukan posisi pasar pada PT Bakrie Autoparts, sebagai berikut :

*Tabel 4.13 Posisi Pasar PT Bakrie Autoparts*

<b>Konsumen</b>	PT Bakrie Autoparts sudah memiliki pelanggan tetap komponen otomotif dan <i>general casting</i> . Pelanggan PT Bakrie Autoparts untuk komponen otomotif PT Kramayudha, Hino, Isuzu, Suzuki, PO Sinar Jaya, dan lainnya. Sedangkan untuk <i>general casting</i> yaitu Komatsu, CAT, dan lainnya. Untuk pelanggan di negara Malaysia yaitu SAPURA.
-----------------	--

<b>Perusahaan</b>	PT Bakrie Autoparts mampu memproduksi sebanyak 80 ton per hari dan sebanyak 2.200 ton per bulan.
<b>Kompetitor</b>	PT Bakrie Autoparts memiliki pesaing untuk produk sejenis yaitu PT Pakarti Riken, PT ASAMA Manufacturing, PT AT Indonesia, PT AICC (Asian Isuzu Casting Center).
<b>Perubahan</b>	PT Bakrie Autoparts yang awalnya hanya memproduksi komponen non-otomotif, lalu sudah memproduksi komponen otomotif sejak 1983.

Sumber: PT Bakrie Autoparts

#### 4.1.8 Aspek SDM

##### 4.1.8.1 Sistem Perekrutan Karyawan

Sistem perekrutan karyawan adalah proses penerimaan karyawan yang dilakukan oleh sebuah perusahaan untuk mendapatkan kandidat yang sesuai dengan harapan perusahaan.

PT Bakrie Autoparts hanya melakukan perekrutan karyawan baru pada posisi yang dibutuhkan saja.

Masa perekrutan karyawan baru pada PT Bakrie Autoparts dilakukan selama 2 minggu. Sistem perekrutan karyawan yang dilakukan pada PT Bakrie Autoparts tersebut terbagi menjadi 2 (dua) jenis, yaitu sistem perekrutan *Foreman* dan sistem perekrutan Operator.

##### a. *Foreman*

Sistem perekrutan *Foreman* yang dilakukan pada PT Bakrie Autoparts yaitu dengan cara memasang iklan lowongan kerja yang dilakukan dalam 2 pilihan, antara lain internal atau eksternal. Dimana untuk bagian internal, PT Bakrie Autoparts akan memasang iklan di mading, dan untuk bagian eksternal, maka akan

memasang iklan di internet atau memasang iklan di kampus (misalnya di Polman dan PNJ).

Tahapan sistem perekrutan Foreman pada PT Bakrie Autoparts setelah menerima lamaran pekerjaan yang masuk adalah sebagai berikut:

- 1) Menghubungi kandidat karyawan
- 2) Interview secara teknis, yang dilakukan oleh manajer dan senior manajer HRD.
- 3) Melakukan *Medical Check-up*
- 4) Melakukan psikologi tes
- 5) Melakukan negosiasi mengenai gaji
- 6) Melakukan tanda tangan kontrak untuk 1 tahun pertama

#### **b. Operator**

Sistem perekrutan Operator yang dilakukan pada PT Bakrie Autoparts ini hampir sama dengan sistem perekrutan *Foreman*. Hanya saja berbeda pada tahap perekrutannya saja. Tahapan sistem perekrutan Operator adalah sebagai berikut:

- 1) Menghubungi kandidat karyawan
- 2) Interview secara teknis, yang dilakukan oleh manajer dan senior manajer HRD.
- 3) Melakukan *Medical Check-up*

#### **4.1.8.2 Sistem Pelatihan Karyawan**

Sistem pelatihan karyawan (*training*) sangat penting dilakukan pada suatu perusahaan. Hal ini dilakukan guna mendapatkan karyawan yang mampu melakukan pekerjaan yang akan ditugaskan kepadanya dan guna menghindari semaksimal mungkin kesalahan-kesalahan dalam menjalankan tugasnya, serta untuk meningkatkan produktivitas dalam pekerjaannya.

PT Bakrie Autoparts sudah menjadwalkan pelaksanaan *training* selama 1 tahun, dengan pembagian per bulan ataupun per minggu untuk tiap-tiap karyawan..

Pelatihan karyawan (*training*) pada PT Bakrie Autoparts terbagi menjadi 2 (dua) jenis, yaitu:

- a. *Training* Internal, yaitu pelatihan yang dilakukan oleh PT Bakrie Autoparts itu sendiri.
- b. *Training* Eksternal, yaitu pelatihan yang dilakukan oleh pihak dari luar PT Bakrie Autoparts. Misalnya adanya seminar, kegiatan penyuluhan, dll.

Selama pelatihan, karyawan yang melakukan pelatihan atau *training* tersebut harus memberikan *report* hasil pelatihan setiap 6 bulan.

#### 4.1.8.3 Jam Kerja


Untuk jam kerja yang berlaku pada PT Bakrie Autoparts terbagi menjadi beberapa *shift*. Pembagian jam kerja ini berlaku untuk para operator, sedangkan untuk staf *office* tidak ada pembagian jam kerja. Berikut adalah jam kerja yang berlaku pada PT Bakrie Autoparts:

Tabel 4.14 Jam Kerja PT Bakrie Autoparts

No.	Hari Kerja	Jam Kerja (WIB)	Jam Istirahat (WIB)
1	Non shift (1)		
	Senin - Kamis	07.30 - 16.30	12.00 - 13.00
	Jum'at	07.30 - 16.30	11.45 - 13.00
	Sabtu	Libur	
2	Non shift & Shift I (pagi)		
	Senin - Kamis	07.00 - 16.00	12.00 - 13.00
	Jum'at	07.00 - 16.00	11.45 - 13.00
	Sabtu	Libur	
3	Shift III (malam)		
	Senin - Jum'at	22.00 - 07.00	03.00 - 04.00
	Sabtu	Libur	

Sumber: PT Bakrie Autoparts

#### 4.1.8.4 Jumlah Karyawan



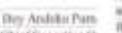


**Rekapitulasi Per Departemen Data Karyawan**  
 31-December-2017

No	Departemen	Level Jabatan												Status Karyawan				Kategori	TOTAL							
		DIR	VP		GM		MGR		KORID		SUPV		FRM		OPERATOR		TKA			DL	IL	PEK				
		TTP	PKWT	TKA	DIR	TTP	PKWT	DIR	TTP	PKWT	DIR	TKA	TTP	PKWT	DIR	TTP	PKWT	DIR	TTP	PKWT	DIR	TKA	DL	IL	PEK	
1	Direct	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
2	Finance	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
3	Sales & Marketing	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
4	Maintenance	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34
5	RPC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
6	Quality	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	97
7	Machine Shop	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	888
8	IT System	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
9	Continuous Improvement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
10	Engineering	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26
11	Industrial Engineering	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
12	Procurement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
13	Quality Assurance	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
14	Management Equipment	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
15	SRM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14
16	HR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
17	HR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
18	Production	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	271
19	Business Development	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
20	CRMS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
21	HR/SA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34
<b>GRAND TOTAL</b>		<b>1</b>	<b>9</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>33</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>36</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>90</b>	<b>9</b>	<b>439</b>	<b>438</b>	<b>19</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>667</b>	<b>34</b>	<b>36</b>	<b>647</b>	

Kategori	Direct Labour	Kategori	Indirect Labour	Kategori	Operating Expenses
Total	Status/Key	Total	Status/Key	Total	Status/Key
1	PKWT	1	Resour	3	PKWT
42	Telp	2	PKWT	81	Telp
		81	Telp	1	TKA

Bakrie, 31-December-2017	
Ditandatangani Oleh	Ditandatangani Oleh
 Ivan Adhianto Recruitment and Training Officer	 Wicak Hartiyanto Manager HR&Development
 Dey Andika Pan Chief Executive O	 sdr Rict L&T

Walsoken, January 17, 2018 10:52:23 AM Page

Gambar 4.34 Data Jumlah Karyawan PT Bakrie Autoparts

Sumber: PT Bakrie Autoparts

Berdasarkan data tersebut, maka terdapat 647 orang karyawan pada PT Bakrie Autoparts.

#### 4.1.8.4 Kesejahteraan Karyawan

Kesejahteraan karyawan adalah pemenuhan kebutuhan karyawan oleh perusahaan. Kesejahteraan yang dilaksanakan oleh perusahaan bertujuan untuk memelihara karyawan baik dari segi rohani maupun jasmani guna mempertahankan kinerja dan sikap kerja yang baik di dalam bekerja.

Berdasarkan pengertian tersebut, ada beberapa aspek yang diterapkan oleh PT Bakrie Autoparts dalam mensejahterakan karyawannya. Diantaranya adalah sebagai berikut:

##### A. Gaji

PT Bakrie Autoparts memberikan gaji atau upah kepada karyawan sesuai dengan posisi yang di jabatnya. Jumlah karyawan pada PT Bakrie Autoparts ada 647 orang. Berikut adalah pembagian gaji karyawan PT Bakrie Autoparts:

*Tabel 4.15 Gaji Karyawan*

No	Level Jabatan	Jumlah Karyawan	Gaji
1	Direktur	1	Rp 50,000,000
2	VIP	4	Rp 34,000,000
3	GM	3	Rp 28,000,000
4	Senior Manager	3	Rp 20,000,000
5	Manager	10	Rp 13,000,000
6	Koordinator	37	Rp 9,000,000
7	Supervisor	50	Rp 7,000,000
8	Foreman	91	Rp 5,500,000
9	Operator	438	Rp 3,900,000
10	PKWTT	10	Rp 2,750,000

*Sumber: PT Bakrie Autoparts*

## **B. Tunjangan di Luar Gaji**

PT Bakrie Autoparts memberikan tunjangan di luar gaji dalam hal berupa:

1. Tunjangan Panggilan Darurat
2. Tunjangan Premi Hadir
3. Tunjangan Hari Raya Idul Fitri
4. Tunjangan Transportasi
5. Tunjangan Shift
6. unjangan Jenis Pekerjaan/Jabatan
7. Tunjangan Cuti Tahunan
8. Jasa Keuntungan/Insentif Produksi

## **C. Kompensasi atas Beban Kerja**

Kompensasi atas beban kerja yang dimaksud pada PT Bakrie Autoparts ini berupa pemberian upah kerja lembur pada karyawan. Kerja lembur tersebut dilakukan pada hari biasa. Berikut ketentuan perhitungan upah kerja lembur PT Bakrie Autoparts:

1. Untuk jam kerja lembur pertama harus dibayar upah sebesar 1,5 kali upah sejam.
2. Upah setiap jam kerja lembur berikutnya harus dibayar upah sebesar 2 kali upah sejam.

## **D. Pemberian Pinjaman**

PT Bakrie Autoparts didalam mensejahterakan karyawannya juga memberikan pinjaman atau kredit dengan aturan yang jelas.

Pemberian pinjaman yang diberikan juga harus dilakukan pengembalian yang tepat waktu.

## **E. Reward**

PT Bakrie Autoparts memberikan penghargaan atau reward bagi karyawan teladan perusahaan berupa

pemberian uang maupun pemberian pembiayaan *umroh* ke tanah suci bagi karyawan teladan tersebut.

#### **F. Asuransi Kesehatan**

Asuransi kesehatan biasanya diberikan perusahaan demi menunjang kesehatan para karyawan PT Bakrie Autoparts.

Jenis asuransi kesehatan yang digunakan pada PT Bakrie Autoparts, yaitu BPJS Kesehatan.

#### **4.1.8.5 Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)**

Kesehatan dan keselamatan kerja (K3) adalah bidang yang terkait dengan kesehatan, keselamatan, dan kesejahteraan manusia yang bekerja di sebuah institusi maupun lokasi proyek. Tujuan K3 adalah untuk memelihara kesehatan dan keselamatan lingkungan kerja. K3 juga melindungi rekan kerja, keluarga pekerja, konsumen, dan orang lain yang juga mungkin terpengaruh kondisi lingkungan kerja.

Pelaksanaan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) pada PT Bakrie Autoparts terdiri dari:

- a. Tim EHS (*Environment, Health, Safety*)
- b. Perwakilan dari masing-masing bagian

Menurut salah satu karyawan PT Bakrie Autoparts yang bekerja dibagian K3, ada beberapa macam kecelakaan kerja yang terjadi di PT Bakrie Autoparts, antara lain penyebaran debu yang dapat menyebabkan mata merah, tergores lempengan besi, dsb.

Dan apabila terjadi kecekalakaan kerja, maka yang akan dilakukan oleh tim K3 pada PT Bakrie Autoparts adalah melakukan investigasi kecelakaan dan merekomendasikan perbaikan.

#### **4.1.8.6 Penilaian Kinerja Karyawan**

Melalui kegiatan penilaian kinerja karyawan (evaluasi), perusahaan bisa mengetahui dan melakukan peningkatan terhadap produktivitas karyawannya.

Pada PT Bakrie Autoparts, penilaian kinerja dilakukan dengan melihat sikap disiplin karyawannya, yang dapat diketahui melalui absensi kehadiran, sikap karyawan terhadap lingkungan pekerjaan, serta dapat terlihat dari hasil pekerjaan yang telah diselesaikan.

#### **4.1.8.7 Pemutusan Hubungan Kerja**

Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) adalah pengakhiran hubungan kerja karena suatu hal tertentu yang mengakibatkan berakhirnya hak dan kewajiban antara pekerja dan perusahaan/majikan. Hal ini dapat terjadi karena pengunduran diri, pemberhentian oleh perusahaan atau habis kontrak.

PT Bakrie Autoparts memberikan ketentuan pemutusan hubungan kerja dalam beberapa hal, antara lain:

- a. PHK atas permintaan sendiri
- b. PHK karena pensiun normal dan pensiun muda
- c. PHK karena sakit yang berkepanjangan
- d. PHK karena cacat kecelakaan kerja
- e. PHK karena tindakan indisipliner
- f. PHK karena meninggal dunia.
- g. PHK karena rasionalisasi.

## **4.2 Pengolahan Data**

Pada bagian ini akan membahas mengenai dari tujuan penelitian, yaitu menganalisis perencanaan laba berdasarkan *Activity Based Costing* (ABC) pada PT Bakrie Autoparts untuk tahun 2017 berdasarkan data laporan harga pokok produksi tahun 2017. Dalam hal ini penulis menggunakan pendekatan

dengan metode *Traditional Costing* dan *Activity Based Costing*, untuk mengetahui harga pokok produksi

#### 4.2.1 Biaya Bahan Baku

Penggunaan bahan baku terhadap tiap-tiap produk adalah sebagai berikut:

Tabel 4.16 Penggunaan Bahan Baku (Kg)

Nama Produk	Penggunaan Bahan Baku (Kg)				
	2013	2014	2015	2016	2017
Brake Drum	17,195,300	18,709,151	21,825,431	27,557,542	32,996,352
Disc Brake	2,085,500	3,459,921	3,384,427	5,577,715	7,769,761
Flywheel	4,495,730	6,732,456	8,776,213	8,979,344	7,570,894
Flywheel Housing	1,200,431	1,001,477	599,473	524,778	510,124
Seat Trunion	627	4,598	314,227	367,234	240,226
Hub	6,406,461	6,792,567	6,721,498	8,889,974	8,483,471
Bracket	6,387,982	9,854,886	16,662,249	18,986,024	20,324,774
Pressure Plate	394,646	441,382	414,441	493,320	577,785
Differential Parts	9,468	60,667	1,168,643	1,418,448	1,587,915
Civil Parts	155,297	214,722	329,212	565,226	578,261
Diesel Parts	214,867	247,664	208,764	288,771	305,680
Heavy Equipment	29,332	52,643	51,667	84,772	58,646
Forging	264,876	332,388	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>38,840,517</b>	<b>47,904,522</b>	<b>60,456,245</b>	<b>73,733,148</b>	<b>81,003,889</b>

Sumber: PT Bakrie Autoparts

Tabel 4.17 Penggunaan Bahan Baku

Nama Produk	Penggunaan Bahan Baku (Rp)				
	2013	2014	2015	2016	2017
Brake Drum	99,732,740,620	107,577,617,664	124,950,591,527	148,810,727,099	178,180,300,556
Disc Brake	12,095,900,075	19,894,545,642	19,375,844,428	30,119,661,061	41,956,709,342
Flywheel	26,075,234,162	38,711,621,789	50,243,819,044	48,488,457,697	40,882,827,544
Flywheel Housing	6,962,499,843	5,758,492,719	3,431,982,899	2,833,801,206	2,754,669,596
Seat Trunion	3,636,600	26,438,500	1,798,949,561	1,983,063,604	1,297,220,398
Hub	37,157,474,031	39,057,260,037	38,480,575,758	48,005,859,696	45,810,743,337
Bracket	37,050,295,830	56,665,594,191	95,391,374,802	102,524,529,806	109,753,779,449
Pressure Plate	2,288,946,814	2,537,946,486	2,372,674,707	2,663,928,005	3,120,038,996
Differential Parts	54,914,400	348,835,248	6,690,481,124	7,659,619,215	8,574,740,988
Civil Parts	900,722,606	1,234,651,493	1,884,738,686	3,052,220,406	3,122,609,396
Diesel Parts	1,246,228,608	1,424,067,992	1,195,173,891	1,559,363,403	1,650,671,998
Heavy Equipment	170,125,601	302,697,248	295,793,573	457,768,801	316,688,400
Forging	1,536,280,810	1,911,230,990	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>225,275,000,000</b>	<b>275,451,000,000</b>	<b>346,112,000,000</b>	<b>398,159,000,000</b>	<b>437,421,000,000</b>

Sumber: PT Bakrie Autoparts

#### 4.2.2 Biaya Tenaga Kerja Langsung

Biaya tenaga kerja langsung per produk adalah sebagai berikut:

*Tabel 4.18 Biaya Tenaga Kerja Langsung*

Nama Produk	Biaya Tenaga Kerja Langsung (Rp)				
	2013	2014	2015	2016	2017
Brake Drum	13,135,477,903	12,415,116,643	12,576,686,560	14,518,840,735	14,622,265,732
Disc Brake	1,430,083,336	1,607,451,675	1,891,507,166	2,521,803,530	3,587,240,427
Flywheel	3,588,235,875	4,549,448,865	4,458,251,184	4,414,112,414	3,930,019,859
Flywheel Housing	934,403,565	743,331,769	389,140,919	340,511,630	322,656,421
Seat Trunion	400,100	3,458,220	205,223,952	229,351,103	143,974,532
Hub	4,354,231,621	4,272,713,237	3,394,787,055	4,109,920,152	4,882,055,773
Bracket	4,307,003,331	6,875,365,723	10,142,157,416	10,596,473,555	13,636,093,719
Pressure Plate	289,693,833	273,906,033	234,355,743	259,689,702	281,949,264
Differential Parts	6,916,804	73,290,251	716,473,215	863,142,074	1,198,415,611
Civil Parts	102,048,309	149,828,921	199,658,421	275,496,160	290,250,373
Diesel Parts	194,497,341	154,683,221	132,463,865	153,417,386	189,540,844
Heavy Equipment	19,999,539	38,738,464	32,294,504	43,241,559	32,537,444
Forging	174,008,442	233,666,979	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>28,537,000,000</b>	<b>31,391,000,000</b>	<b>34,373,000,000</b>	<b>38,326,000,000</b>	<b>43,117,000,000</b>

*Sumber: PT Bakrie Autoparts*

#### 4.1.1 Biaya Overhead

Adapun biaya overhead yang digunakan adalah sebagai berikut:

Tabel 4.19 Biaya Overhead

Jenis Biaya Overhead	Tahun (Rp)				
	2013	2014	2015	2016	2017
Biaya Tenaga Kerja Tidak Langsung	13,132,000,000	14,511,000,000	16,035,000,000	18,039,000,000	20,475,000,000
Biaya Bahan Tidak Langsung	7,900,000,000	9,244,000,000	12,370,000,000	13,227,000,000	16,852,000,000
Biaya Penyusutan Aktiva Tetap	15,926,000,000	32,103,000,000	37,103,000,000	38,603,000,000	40,353,000,000
Biaya Air dan Listrik	51,364,000,000	77,193,000,000	80,425,000,000	106,496,000,000	127,550,000,000
Biaya <i>Overhead</i> Lainnya	23,054,000,000	27,506,000,000	36,069,000,000	42,614,000,000	48,927,000,000
<b>TOTAL BIAYA OVERHEAD</b>	<b>111,376,000,000</b>	<b>160,557,000,000</b>	<b>182,002,000,000</b>	<b>218,979,000,000</b>	<b>254,157,000,000</b>

Sumber: PT Bakrie Autoparts

Dari tabel di atas, dapat diketahui besarnya biaya overhead yang dikeluarkan PT Bakrie Autoparts pada tahun 2017 adalah Rp. 254.157.000.000. Untuk mengetahui besarnya biaya overhead per produk dapat dihitung dengan rumus:

$$\text{Tarif Overhead} = \frac{\text{Total Biaya Overhead}}{\text{Volume Produksi}}$$

$$\begin{aligned}\text{Tarif Overhead 2017} &= \frac{\text{Rp } 254.157.000.000}{68.910.459 \text{ Kg}} \\ &= \text{Rp } 3.688/\text{Kg}\end{aligned}$$

Setelah memperoleh besarnya tarif overhead per kg, maka dapat dihitung besarnya tarif overhead per produk dalam satuan kilogram (kg) seperti berikut:

*Tabel 4.20 Biaya Overhead per Produk*

Nama Produk	2017		
	Tarif Overhead	Unit Produksi	Total Biaya
Brake Drum	3,688	23,369,600	Rp 86,192,248,802
Disc Brake	3,688	5,733,200	Rp 21,145,308,471
Flywheel	3,688	6,281,037	Rp 23,165,852,383
Flywheel Housing	3,688	515,676	Rp 1,901,927,037
Seat Trunion	3,688	230,103	Rp 848,670,710
Hub	3,688	7,802,600	Rp 28,777,712,948
Bracket	3,688	21,793,480	Rp 80,379,169,965
Pressure Plate	3,688	450,617	Rp 1,661,975,069
Differential Parts	3,688	1,915,332	Rp 7,064,167,649
Civil Parts	3,688	463,884	Rp 1,710,906,697
Diesel Parts	3,688	302,928	Rp 1,117,265,402
Heavy Equipment	3,688	52,002	Rp 191,794,867
Forging	-	-	-
<b>TOTAL</b>		<b>68,910,459</b>	<b>Rp 254,157,000,000</b>

*Sumber: data diolah*

## **BAB V**

### **ANALISA DAN PEMBAHASAN**

#### **5.1 Perhitungan Harga Pokok Produksi**

Pada penelitian ini terdapat dua metode yang digunakan untuk menghitung harga pokok produksi, adapun metode tersebut adalah sebagai berikut:

##### **5.1.1 Perhitungan Harga Pokok Produksi dengan Metode Tradisional**

PT Bakrie Autoparts selama ini menggunakan metode *Traditional Costing* dalam perhitungan harga pokok produksinya, metode ini membebankan biaya bahan baku langsung dan biaya tenaga kerja langsung ke produk dengan penelusuran secara langsung, sedangkan biaya dibebankan ke produk dengan menggunakan *unit-level activity drivers*. Perhitungan harga pokok produksi ini menggunakan data tahun 2017 beserta informasi tambahan dari PT Bakrie Autoparts mengenai metode *Traditional Costing* yang diterapkan perusahaan.

Berikut adalah unsur-unsur biaya yang digunakan untuk perhitungan harga pokok produksi PT Bakrie Autoparts:

##### **A. Biaya Bahan Baku**

Biaya bahan langsung yang digunakan oleh PT Bakrie Autoparts adalah *steel scrap* yang diperoleh dari beberapa pemasok.

Tabel 5.1 Pemakaian Bahan Baku

Nama Produk	Pemakaian Bahan Baku	
	(Kg)	(Rp)
Brake Drum	32,996,352	178,180,300,556
Disc Brake	7,769,761	41,956,709,342
Flywheel	7,570,894	40,882,827,544
Flywheel Housing	510,124	2,754,669,596
Seat Trunion	240,226	1,297,220,398
Hub	8,483,471	45,810,743,337
Bracket	20,324,774	109,753,779,449
Pressure Plate	577,785	3,120,038,996
Differential Parts	1,587,915	8,574,740,988
Civil Parts	578,261	3,122,609,396
Diesel Parts	305,680	1,650,671,998
Heavy Equipment	58,646	316,688,400
Forging	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>81,003,889</b>	<b>437,421,000,000</b>

Sumber: data diolah

## B. Biaya Tenaga Kerja Langsung

Biaya tenaga kerja langsung diberikan kepada karyawan pabrik yang terlibat langsung dalam proses produksi.

Berikut biaya tenaga kerja langsung yang dikeluarkan perusahaan pada tahun 2017:

Tabel 5.2 Biaya Tenaga Kerja Langsung

Nama Produk	Biaya Tenaga Kerja Langsung
Brake Drum	Rp 14,622,265,732
Disc Brake	Rp 3,587,240,427
Flywheel	Rp 3,930,019,859
Flywheel Housing	Rp 322,656,421
Seat Trunion	Rp 143,974,532
Hub	Rp 4,882,055,773
Bracket	Rp 13,636,093,719
Pressure Plate	Rp 281,949,264
Differential Parts	Rp 1,198,415,611
Civil Parts	Rp 290,250,373
Diesel Parts	Rp 189,540,844
Heavy Equipment	Rp 32,537,444
Forging	-
<b>TOTAL</b>	<b>Rp 43,117,000,000</b>

Sumber: data diolah

### C. Biaya Overhead

Biaya overhead adalah semua biaya produksi yang bukan termasuk kedalam kategori biaya bahan langsung dan biaya tenaga kerja langsung,serta tidak dapat ditelusuri secara langsung ke produk yang dihasilkan. Berikut biaya overhead pada tahun 2017:

Tabel 5.3 Biaya Overhead

<b>Nama Produk</b>	<b>Biaya Overhead</b>
Brake Drum	Rp 86,192,248,802
Disc Brake	Rp 21,145,308,471
Flywheel	Rp 23,165,852,383
Flywheel Housing	Rp 1,901,927,037
Seat Trunion	Rp 848,670,710
Hub	Rp 28,777,712,948
Bracket	Rp 80,379,169,965
Pressure Plate	Rp 1,661,975,069
Differential Parts	Rp 7,064,167,649
Civil Parts	Rp 1,710,906,697
Diesel Parts	Rp 1,117,265,402
Heavy Equipment	Rp 191,794,867
Forging	-
<b>TOTAL</b>	<b>Rp 254,157,000,000</b>

Sumber: data diolah

Dari tabel diatas dapat diketahui besarnya biaya overhead per produk pada tahun 2017, kemudian harga pokok produk dapat diperoleh dengan cara menjumlahkan semua unsur-unsur biaya seperti berikut:

Tabel 5.4 Harga Pokok Per Kg

Nama Produk	KOMPONEN BIAYA (Rp)			TOTAL BIAYA PRODUKSI (Rp)	VOLUME PRODUKSI (Kg)	HARGA POKOK PER KG (Rp)
	Bahan Baku	Tenaga Kerja Langsung	Overhead Pabrik			
Brake Drum	178,180,300,556	14,622,265,732	86,192,248,802	278,994,815,090	23,369,600	11,938
Disc Brake	41,956,709,342	3,587,240,427	21,145,308,471	66,689,258,240	5,733,200	11,632
Flywheel	40,882,827,544	3,930,019,859	23,165,852,383	67,978,699,785	6,281,037	10,823
Flywheel Housing	2,754,669,596	322,656,421	1,901,927,037	4,979,253,055	515,676	9,656
Seat Trunion	1,297,220,398	143,974,532	848,670,710	2,289,865,640	230,103	9,951
Hub	45,810,743,337	4,882,055,773	28,777,712,948	79,470,512,058	7,802,600	10,185
Bracket	109,753,779,449	13,636,093,719	80,379,169,965	203,769,043,134	21,793,480	9,350
Pressure Plate	3,120,038,996	281,949,264	1,661,975,069	5,063,963,329	450,617	11,238
Differential Parts	8,574,740,988	1,198,415,611	7,064,167,649	16,837,324,248	1,915,332	8,791
Civil Parts	3,122,609,396	290,250,373	1,710,906,697	5,123,766,466	463,884	11,045
Diesel Parts	1,650,671,998	189,540,844	1,117,265,402	2,957,478,244	302,928	9,763
Heavy Equipment	316,688,400	32,537,444	191,794,867	541,020,711	52,002	10,404
<b>TOTAL</b>	<b>437,421,000,000</b>	<b>43,117,000,000</b>	<b>254,157,000,000</b>	<b>734,695,000,000</b>	<b>68,910,459</b>	

Sumber: data diolah

Tabel 5.5 Harga Pokok Per Unit

Nama Produk	KOMPONEN BIAYA (Rp)			TOTAL BIAYA PRODUKSI (Rp)	VOLUME PRODUKSI (Pcs)	HARGA POKOK PER UNIT (Rp)
	Bahan Baku	Tenaga Kerja Langsung	Overhead Pabrik			
Brake Drum	178,180,300,556	14,622,265,732	86,192,248,802	278,994,815,090	584,240	477,535
Disc Brake	41,956,709,342	3,587,240,427	21,145,308,471	66,689,258,240	716,650	93,057
Flywheel	40,882,827,544	3,930,019,859	23,165,852,383	67,978,699,785	298,088	228,049
Flywheel Housing	2,754,669,596	322,656,421	1,901,927,037	4,979,253,055	18,417	270,362
Seat Trunion	1,297,220,398	143,974,532	848,670,710	2,289,865,640	6,219	368,205
Hub	45,810,743,337	4,882,055,773	28,777,712,948	79,470,512,058	390,130	203,703
Bracket	109,753,779,449	13,636,093,719	80,379,169,965	203,769,043,134	2,179,348	93,500
Pressure Plate	3,120,038,996	281,949,264	1,661,975,069	5,063,963,329	225,309	22,476
Differential Parts	8,574,740,988	1,198,415,611	7,064,167,649	16,837,324,248	319,222	52,745
Civil Parts	3,122,609,396	290,250,373	1,710,906,697	5,123,766,466	15,996	320,315
Diesel Parts	1,650,671,998	189,540,844	1,117,265,402	2,957,478,244	12,622	234,311
Heavy Equipment	316,688,400	32,537,444	191,794,867	541,020,711	2,889	187,269
<b>TOTAL</b>	<b>437,421,000,000</b>	<b>43,117,000,000</b>	<b>254,157,000,000</b>	<b>734,695,000,000</b>	<b>4,769,130</b>	

Sumber: data diolah

### **5.1.2 Perhitungan Harga Pokok Produksi dengan Metode *Activity Based Costing***

Setelah melihat perhitungan harga pokok produksi berdasarkan metode tradisional pada sub bab sebelumnya, penulis akan mencoba menerapkan metode *Activity Based Costing* (ABC) dalam memperhitungkan harga pokok produksi pada PT Bakrie Autoparts. Penulis ingin mengetahui apakah penerapan metode ABC ini akan menghasilkan harga pokok produksi yang lebih akurat. Adapun tahapan perhitungan harga pokok produksi berdasarkan metode ABC adalah sebagai berikut:

#### **A. Biaya *Overhead* Dibebankan pada Aktivitas**

Tahap pertama yaitu pendistribusian biaya dari sumber daya pendukung ke aktivitas yang dilakukan dengan menggunakan sumber daya yang bersangkutan. Terdapat lima langkah dalam tahap ini, yaitu:

1. Mengidentifikasi aktivitas-aktivitas yang dilakukan PT Bakrie Autoparts

Identifikasi aktivitas dilakukan dengan cara melakukan analisa terhadap alur proses produksi serta melakukan wawancara terhadap pihak-pihak terkait. Aktivitas-aktivitas yang dilakukan PT Bakrie Autoparts adalah sebagai berikut:

Tabel 5.6 Aktivitas-aktivitas PT Bakrie Autoparts

NO	AKTIVITAS	KETERANGAN
1	Administrasi	aktivitas pencatatan penerimaan dari konsumen, pencatatan barang yang akan dikirim, pencatatan absensi pegawai, dan aktivitas-aktivitas administrasi lainnya.
2	Penerimaan Order	aktivitas ini meliputi pesanan yang biasanya dilakukan melalui email, selanjutnya di input ke sistem sebagai order yang harus dibuat.
3	Pembelian Bahan	aktivitas ini adalah proses pembelian bahan baku yaitu <i>steel scrap</i> dan bahan penolong yang dilakukan oleh bagian <i>procurement</i> perusahaan dengan pemasok.
4	PPIC (Production Planning Inventory Control)	aktivitas ini dilakukan untuk mengecek ketersediaan bahan baku maupun bahan penolong yang ada dengan menggunakan <i>Form Work Order Production</i> (FWOP) untuk membuat produk sesuai dengan order yang telah diterima.
5	Proses Produksi	Proses produksi dilakukan mulai dari kegiatan <i>pre-charging, melting, pouring, cooling, shot blasting, fettling</i> .
6	Quality Control	aktivitas pemeriksaan produk yang sudah hampir selesai untuk mengetahui apakah produk tersebut telah memenuhi standar yang telah ditetapkan.
7	<i>Grinding</i> atau <i>Finishing</i>	aktivitas pembersihan sirip-sirip <i>casting</i>
8	<i>Quality Control (Final)</i>	aktivitas pemeriksaan produk tahap akhir, untuk memastikan produk benar-benar sesuai dengan standar yang telah ditetapkan dan dapat didistribusikan ke para pelanggan.
9	Distribusi Produk	aktivitas ini menyangkut pengiriman produk sesuai order yang diminta dari perusahaan ke pelanggan

Sumber: data diolah

2. Menentukan Biaya yang Terkait dengan Masing-masing Aktivitas

Setelah aktivitas-aktivitas teridentifikasi, langkah selanjutnya adalah menentukan besarnya biaya yang diperlukan untuk menjalankan setiap aktivitas. Sebelum menentukan besarnya biaya yang diperlukan untuk menjalankan setiap aktivitas, terlebih dahulu tentukan rasio konsumsi biaya-biaya *overhead* dalam setiap aktivitas. Dasar dalam menetapkan rasio diperoleh dengan cara melakukan observasi dan tanya-jawab dengan karyawan-karyawan perusahaan. Angka yang digunakan untuk menunjukkan rasio konsumsi ini merupakan perkiraan, bukan merupakan angka yang tepat.

Tabel 5.7 Persentase pemakaian biaya overhead oleh aktivitas

JENIS BIAYA	JUMLAH BIAYA (Rp)	AKTIVITAS								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
Biaya Bahan Penolong	Rp 16,852,000,000			15%	15%	70%				
Biaya Tenaga Kerja Tidak Langsung	Rp 20,475,000,000	25%	5%	5%	5%	20%	5%	5%	5%	25%
Biaya Air & Listrik	Rp 127,550,000,000	10%	5%		10%	50%	5%	10%	5%	5%
Penyusutan Aktiva Tetap	Rp 40,353,000,000	20%	5%	5%	5%	35%		10%	0%	20%
Lainnya	Rp 48,927,000,000	2.5%	2.5%	5%	5%	60%	2.5%	5%	2.5%	15%
<b>TOTAL</b>	<b>Rp 254,157,000,000</b>									

sumber: data diolah

Tabel 5.8 Pemakaian biaya overhead berdasarkan aktivitas

JENIS BIAYA	JUMLAH BIAYA (Rp)	AKTIVITAS (Rp)				
		1	2	3	4	5
Biaya Bahan Penolong	16,852,000,000	-	-	2,527,800,000	2,527,800,000	11,796,400,000
Biaya Tenaga Kerja Tidak Langsung	20,475,000,000	5,118,750,000	1,023,750,000	1,023,750,000	1,023,750,000	4,095,000,000
Biaya Air & Listrik	127,550,000,000	12,755,000,000	6,377,500,000	-	12,755,000,000	63,775,000,000
Penyusutan Aktiva Tetap	40,353,000,000	8,070,600,000	2,017,650,000	2,017,650,000	2,017,650,000	14,123,550,000
Lainnya	48,927,000,000	1,223,175,000	1,223,175,000	2,446,350,000	2,446,350,000	29,356,200,000
<b>TOTAL</b>	<b>254,157,000,000</b>	<b>27,167,525,000</b>	<b>10,642,075,000</b>	<b>8,015,550,000</b>	<b>20,770,550,000</b>	<b>123,146,150,000</b>

JENIS BIAYA	JUMLAH BIAYA (Rp)	AKTIVITAS (Rp)			
		6	7	8	9
Biaya Bahan Penolong	16,852,000,000	-	-	-	-
Biaya Tenaga Kerja Tidak Langsung	20,475,000,000	1,023,750,000	1,023,750,000	1,023,750,000	5,118,750,000
Biaya Air & Listrik	127,550,000,000	6,377,500,000	12,755,000,000	6,377,500,000	6,377,500,000
Penyusutan Aktiva Tetap	40,353,000,000	-	4,035,300,000	-	8,070,600,000
Lainnya	48,927,000,000	1,223,175,000	2,446,350,000	1,223,175,000	7,339,050,000
<b>TOTAL</b>	<b>254,157,000,000</b>	<b>8,624,425,000</b>	<b>20,260,400,000</b>	<b>8,624,425,000</b>	<b>26,905,900,000</b>

Sumber: data diolah

### 3. Mengelompokkan Aktivitas yang Seragam Menjadi Satu

Aktivitas-aktivitas yang sudah diidentifikasi tersebut kemudian dikelompokkan menjadi *homogeneous cost pools* berdasarkan atribut yang sama.

Dibawah ini disajikan pengelompokkan aktivitas beserta *cost driver* dari setiap aktivitas dan alasan penulis dalam menentukan *cost driver* tersebut.

Tabel 5.9 Pengelompokkan Aktivitas

COST POOL	AKTIVITAS	COST DRIVER	ALASAN PENENTU COST DRIVER
Unit Level Activity	Proses PPIC ( <i>Production Planning Inventory Control</i> )	Unit Produksi	Biaya yang terkait dengan aktivitas ini dipengaruhi oleh jumlah unit yang akan diproduksi
	Proses Produksi	Unit Produksi	Biaya yang terkait dengan aktivitas ini dipengaruhi oleh jumlah unit produksi
	Quality Control	Unit Produksi	Biaya yang terkait dengan aktivitas ini dipengaruhi oleh jumlah unit produksi
	<i>Grinding</i> atau <i>Finishing</i>	Unit Produksi	Biaya yang terkait dengan aktivitas ini dipengaruhi oleh jumlah unit produksi
	<i>Quality Control (Final)</i>	Unit Produksi	Biaya yang terkait dengan aktivitas ini dipengaruhi oleh jumlah unit produksi
Batch Level Activity	Penerimaan Order	Pesanan Pelanggan	Biaya yang terkait dengan aktivitas ini dipengaruhi oleh jumlah pesanan pelanggan
	Pembelian Bahan	Jumlah Order Pembelian Bahan	Biaya yang terkait dengan aktivitas ini dipengaruhi oleh jumlah order bahan
	Distribusi Produk	Pesanan Pelanggan	Biaya yang terkait dengan aktivitas ini dipengaruhi oleh jumlah pesanan pelanggan
Facility Level Activity	Administrasi	Jam Kerja Bagian Administrasi	Biaya yang terkait dengan aktivitas ini dipengaruhi oleh jam kerja bagian administrasi

Sumber: data diolah

#### 4. Menggabungkan Biaya Aktivitas yang Dikelompokkan

Setelah dilakukan pembentukan kelompok aktivitas dan kelompok biaya sejenis, langkah selanjutnya adalah menjumlahkan biaya dari aktivitas-aktivitas yang berada dalam *cost pools* dan mempunyai *cost driver* yang sama.

Tabel 5.10 Penjumlahan Biaya berdasarkan Cost Pool dan Cost Driver yang Sama

<i>COST POOL</i>	<i>COST DRIVER</i>	<b>AKTIVITAS</b>	<b>JUMLAH BIAYA OVERHEAD</b>
<i>Unit Level Activity</i>	Unit Produksi	Proses PPIC ( <i>Production Planning Inventory Control</i> )	Rp 20,770,550,000
		Proses Produksi	Rp 123,146,150,000
		Quality Control	Rp 8,624,425,000
		<i>Grinding</i> atau <i>Finishing</i>	Rp 20,260,400,000
		<i>Quality Control (Final)</i>	Rp 8,624,425,000
<b>Biaya overhead dari Unit Level Activity</b>			<b>Rp 181,425,950,000</b>
<i>Batch Level Activity</i>	Pesanan Pelanggan	Penerimaan Order	Rp 10,642,075,000
		Distribusi Produk	Rp 26,905,900,000
	Jumlah Order Pembelian Bahan	Pembelian Bahan	Rp 8,015,550,000
	<b>Biaya overhead dari Batch Level Activity</b>		
<i>Facility Level Activity</i>	Administrasi	Jam Kerja Bagian Administrasi	Rp 27,167,525,000
	<b>Biaya overhead dari Facility Level Activity</b>		
<b>TOTAL BIAYA OVERHEAD</b>			<b>Rp 254,157,000,000</b>

Sumber: data diolah

#### 5. Menghitung Tarif per Kelompok Aktivitas (*Homogeny Cost Pool Rate*)

Dihitung dengan cara membagi jumlah total biaya pada masing-masing kelompok dengan jumlah *cost driver*.

$$Pool\ Rate = \frac{Total\ Overhead\ Cost}{Cost\ Driver}$$

Tabel 5.11 Perhitungan Tarif Overhead

<i>COST POOLS</i>	<b>BIAYA OVERHEAD (Rp)</b>	<i>COST DRIVER</i>	<b>JUMLAH COST DRIVER</b>	<b>POOL RATE (Rp)</b>
<i>Unit Level Activity</i>	181,425,950,000	Unit Produksi	68,910,459 Kg	2,633 /Kg
<i>Batch Level Activity</i>	37,547,975,000	Pesanan Pelanggan	3,887 Kali	9,659,886/Kali
	8,015,550,000	Jumlah Order Pembelian Bahan	4,113 Kali	1,948,833/Kali
<i>Facility Level Activity</i>	27,167,525,000	Jam Kerja Bagian Administrasi	15,552 Jam	1,746,883/Jam

Sumber: data diolah

### B. Membebankan Biaya Aktivitas pada Produk

Tahap dimana biaya dibebankan ke produk, biaya untuk masing-masing overhead ditelusuri dari setiap lini produk dengan cara mengalikan tarif per kelompok (*cost pool*) dengan tingkat kegiatan yang dikonsumsi oleh setiap lini produk.

**Overhead yang Dibebankan = Tarif Kelompok x Jumlah Konsumsi tiap Produk**

Tabel 5.12 Perhitungan Biaya Overhead Per Produk

<b>BRAKE DRUM</b>		
<i>Unit Level</i>	23,369,600 x Rp 2,633	Rp 61,526,971,996
<i>Batch Level</i>	1,410 x Rp 9,659,886	Rp 13,620,438,577
	1,666 x Rp 1,948,833	Rp 3,246,755,726
<i>Facility Level</i>	4,810 x Rp 1,746,883	Rp 8,402,507,411
<b>Biaya Overhead</b>		<b>Rp 86,796,673,710</b>
<b>DISC BRAKE</b>		
<i>Unit Level</i>	5,733,200 x Rp 2,633	Rp 15,094,243,626
<i>Batch Level</i>	330 x Rp 9,659,886	Rp 3,187,762,220
	366 x Rp 1,948,833	Rp 713,272,867
<i>Facility Level</i>	1,198 x Rp 1,746,883	Rp 2,092,765,879
<b>Biaya Overhead</b>		<b>Rp 21,088,044,592</b>
<b>FLYWHEEL</b>		
<i>Unit Level</i>	6,281,037 x Rp 2,633	Rp 16,536,576,904
<i>Batch Level</i>	350 x Rp 9,659,886	Rp 3,380,959,931
	324 x Rp 1,948,833	Rp 631,421,882
<i>Facility Level</i>	1,410 x Rp 1,746,883	Rp 2,463,105,083
<b>Biaya Overhead</b>		<b>Rp 23,012,063,799</b>

<b>FLYWHEEL HOUSING</b>		
<i>Unit Level</i>	515,676 x Rp 2,633	Rp 1,357,660,500
<i>Batch Level</i>	28 x Rp 9,659,886	Rp 270,476,794
	29 x Rp 1,948,833	Rp 56,516,156
<i>Facility Level</i>	118 x Rp 1,746,883	Rp 206,132,198
<b>Biaya Overhead</b>		<b>Rp 1,890,785,649</b>
<b>SEAT TRUNION</b>		
<i>Unit Level</i>	230,103 x Rp 2,633	Rp 605,810,148
<i>Batch Level</i>	14 x Rp 9,659,886	Rp 135,238,397
	15 x Rp 1,948,833	Rp 29,232,495
<i>Facility Level</i>	50 x Rp 1,746,883	Rp 87,344,152
<b>Biaya Overhead</b>		<b>Rp 857,625,192</b>
<b>HUB</b>		
<i>Unit Level</i>	7,802,600 x Rp 2,633	Rp 20,542,514,707
<i>Batch Level</i>	404 x Rp 9,659,886	Rp 3,902,593,748
	311 x Rp 1,948,833	Rp 606,087,053
<i>Facility Level</i>	1,977 x Rp 1,746,883	Rp 3,453,587,765
<b>Biaya Overhead</b>		<b>Rp 28,504,783,274</b>
<b>BRACKET</b>		
<i>Unit Level</i>	21,793,480 x Rp 2,633	Rp 57,377,397,716
<i>Batch Level</i>	1,172 x Rp 9,659,886	Rp 11,321,385,825
	1209 x Rp 1,948,833	Rp 2,356,139,059
<i>Facility Level</i>	5,289 x Rp 1,746,883	Rp 9,239,264,386
<b>Biaya Overhead</b>		<b>Rp 80,294,186,985</b>
<b>PRESSURE PLATE</b>		
<i>Unit Level</i>	450,617 x Rp 2,633	Rp 1,186,374,587
<i>Batch Level</i>	26 x Rp 9,659,886	Rp 251,157,023
	25 x Rp 1,948,833	Rp 48,720,824
<i>Facility Level</i>	100 x Rp 1,746,883	Rp 174,688,304
<b>Biaya Overhead</b>		<b>Rp 1,660,940,738</b>
<b>DIFFERENTIAL PARTS</b>		
<i>Unit Level</i>	1,915,332 x Rp 2,633	Rp 5,042,644,218
<i>Batch Level</i>	104 x Rp 9,659,886	Rp 1,004,628,094
	114 x Rp 1,948,833	Rp 222,166,958
<i>Facility Level</i>	430 x Rp 1,746,883	Rp 751,159,706
<b>Biaya Overhead</b>		<b>Rp 7,020,598,977</b>

<b>CIVIL PARTS</b>		
<i>Unit Level</i>	463,884 x Rp 2,633	Rp 1,221,303,654
<i>Batch Level</i>	28 x Rp 9,659,886	Rp 270,476,794
	30 x Rp 1,948,833	Rp 58,464,989
<i>Facility Level</i>	89 x Rp 1,746,883	Rp 155,472,590
<b>Biaya Overhead</b>		<b>Rp 1,705,718,028</b>
<b>DIESEL PARTS</b>		
<i>Unit Level</i>	302,928 x Rp 2,633	Rp 797,542,216
<i>Batch Level</i>	18 x Rp 9,659,886	Rp 173,877,939
	20 x Rp 1,948,833	Rp 38,976,659
<i>Facility Level</i>	70 x Rp 1,746,883	Rp 122,281,813
<b>Biaya Overhead</b>		<b>Rp 1,132,678,627</b>
<b>HEAVY EQUIPMENT</b>		
<i>Unit Level</i>	52,002 x Rp 2,633	Rp 136,909,729
<i>Batch Level</i>	3 x Rp 9,659,886	Rp 28,979,657
	4 x Rp 1,948,833	Rp 7,795,332
<i>Facility Level</i>	11 x Rp 1,746,883	Rp 19,215,713
<b>Biaya Overhead</b>		<b>Rp 192,900,431</b>
<b>TOTAL BIAYA OVERHEAD</b>		<b>Rp 254,157,000,000</b>

*Sumber: data diolah*

Setelah biaya overhead per produk diketahui, maka harga pokok produksi untuk tiap produk dapat dihitung dengan cara menjumlahkan biaya *overhead* tersebut dengan biaya bahan baku dan biaya tenaga kerja langsung dari masing-masing produk.

Perhitungan harga pokok produksi tersebut terdapat pada tabel dibawah ini:

Tabel 5.13 Harga Pokok Produksi Per Kg dengan Metode Activity Based Costing (ABC)

JENIS BIAYA	PRODUK (Rp)					
	Brake Drum	Disc Brake	Flywheel	Flywheel Housing	Seat Trunion	Hub
Biaya Bahan Baku	178,180,300,556	41,956,709,342	40,882,827,544	2,754,669,596	1,297,220,398	45,810,743,337
Biaya Tenaga Kerja Langsung	14,622,265,732	3,587,240,427	3,930,019,859	322,656,421	143,974,532	4,882,055,773
Biaya Overhead :						
<i>Unit</i>	61,526,971,996	15,094,243,626	16,536,576,904	1,357,660,500	605,810,148	20,542,514,707
<i>Batch</i>	16,867,194,303	3,901,035,087	4,012,381,812	326,992,951	164,470,892	4,508,680,802
<i>Facility</i>	8,402,507,411	2,092,765,879	2,463,105,083	206,132,198	87,344,152	3,453,587,765
Biaya Produksi	279,599,239,997	66,631,994,362	67,824,911,201	4,968,111,666	2,298,820,121	79,197,582,384
Unit Produksi (Kg)	23,369,600	5,733,200	6,281,037	515,676	230,103	7,802,600
<b>Harga Pokok Per Kg</b>	<b>11,964</b>	<b>11,622</b>	<b>10,798</b>	<b>9,634</b>	<b>9,990</b>	<b>10,150</b>

JENIS BIAYA	PRODUK (Rp)					
	Bracket	Pressure Plate	Differential Parts	Civil Parts	Diesel Parts	Heavy Equipment
Biaya Bahan Baku	109,753,779,449	3,120,038,996	8,574,740,988	3,122,609,396	1,650,671,998	316,688,400
Biaya Tenaga Kerja Langsung	12,591,071,901	310,304,766	864,778,355	310,059,617	198,040,104	33,584,093
Biaya Overhead :						
<i>Unit</i>	57,377,397,716	1,186,374,587	5,042,644,218	1,221,303,654	797,542,216	136,909,729
<i>Batch</i>	13,677,524,884	299,877,848	1,226,795,052	328,941,784	212,854,599	36,774,988
<i>Facility</i>	9,239,264,386	174,688,304	751,159,706	155,472,590	122,281,813	19,215,713
Biaya Produksi	202,639,038,335	5,091,284,500	16,460,118,320	5,138,387,040	2,981,390,729	543,172,924
Unit Produksi (Kg)	21,793,480	450,617	1,915,332	463,884	302,928	52,002
<b>Harga Pokok Per Kg</b>	<b>9,298</b>	<b>11,298</b>	<b>8,594</b>	<b>11,077</b>	<b>9,842</b>	<b>10,445</b>

Sumber: data diolah

Tabel 5.14 Harga Pokok Produksi Per Unit dengan Metode Activity Based Costing (ABC)

JENIS BIAYA	PRODUK (Rp)					
	Brake Drum	Disc Brake	Flywheel	Flywheel Housing	Seat Trunion	Hub
Biaya Bahan Baku	178,180,300,556	41,956,709,342	40,882,827,544	2,754,669,596	1,297,220,398	45,810,743,337
Biaya Tenaga Kerja Langsung	14,622,265,732	3,587,240,427	3,930,019,859	322,656,421	143,974,532	4,882,055,773
Biaya Overhead :						
Unit	61,526,971,996	15,094,243,626	16,536,576,904	1,357,660,500	605,810,148	20,542,514,707
Batch	16,867,194,303	3,901,035,087	4,012,381,812	326,992,951	164,470,892	4,508,680,802
Facility	8,402,507,411	2,092,765,879	2,463,105,083	206,132,198	87,344,152	3,453,587,765
Harga Pokok Produk	279,599,239,997	66,631,994,362	67,824,911,201	4,968,111,666	2,298,820,121	79,197,582,384
Unit Produksi	584,240	716,650	298,088	18,417	6,219	390,130
<b>Harga Pokok Per Unit</b>	<b>478,569</b>	<b>92,977</b>	<b>227,533</b>	<b>269,757</b>	<b>369,645</b>	<b>203,003</b>

JENIS BIAYA	PRODUK (Rp)					
	Bracket	Pressure Plate	Differential Parts	Civil Parts	Diesel Parts	Heavy Equipment
Biaya Bahan Baku	109,753,779,449	3,120,038,996	8,574,740,988	3,122,609,396	1,650,671,998	316,688,400
Biaya Tenaga Kerja Langsung	12,591,071,901	310,304,766	864,778,355	310,059,617	198,040,104	33,584,093
Biaya Overhead :						
Unit	57,377,397,716	1,186,374,587	5,042,644,218	1,221,303,654	797,542,216	136,909,729
Batch	12,103,237,199	299,877,848	847,352,170	348,261,555	212,854,599	46,434,874
Facility	9,082,044,912	218,360,380	562,496,338	171,194,538	131,016,228	19,215,713
Harga Pokok Produk	200,907,531,178	5,134,956,576	15,892,012,070	5,173,428,759	2,990,125,144	552,832,809
Unit Produksi	2,179,348	225,309	319,222	15,996	12,622	2,889
<b>Harga Pokok Per Unit</b>	<b>92,187</b>	<b>22,791</b>	<b>49,784</b>	<b>323,420</b>	<b>236,898</b>	<b>191,358</b>

Sumber: data diolah

### 5.1.3 Perbandingan Harga Pokok Produksi berdasarkan Metode *Traditional Costing* dan *Activity Based Costing*

Setelah menghitung harga pokok produksi dengan metode *traditional costing* dan metode ABC maka penulis akan membandingkan hasil perhitungan kedua metode tersebut. Perbandingan harga pokok produksi antara metode *traditional costing* dengan metode ABC adalah sebagai berikut:

Tabel 5.15 Perbandingan Harga Pokok Per Kg dengan Metode *Traditional Costing* dan ABC

Nama Produk	<i>Traditional Costing</i>	<i>Activity Based Costing</i>	Selisih (Rp)	KETERANGAN
Brake Drum	11,938	11,964	26	<i>Over Cost</i>
Disc Brake	11,632	11,622	10	<i>Under Cost</i>
Flywheel	10,823	10,798	24	<i>Under Cost</i>
Flywheel Housing	9,656	9,634	22	<i>Under Cost</i>
Seat Trunion	9,951	9,990	39	<i>Over Cost</i>
Hub	10,185	10,150	35	<i>Under Cost</i>
Bracket	9,350	9,346	4	<i>Under Cost</i>
Pressure Plate	11,238	11,236	2	<i>Under Cost</i>
Differential Parts	8,791	8,768	23	<i>Under Cost</i>
Civil Parts	11,045	11,034	11	<i>Under Cost</i>
Diesel Parts	9,763	9,814	51	<i>Over Cost</i>
Heavy Equipment	10,404	10,425	21	<i>Over Cost</i>

sumber: data diolah

Tabel 5.16 Perbandingan Harga Pokok Per Unit dengan Metode Traditional Costing dan ABC

Nama Produk	Traditional Costing	Activity Based Costing	Selisih (Rp)	KETERANGAN
Brake Drum	477,535	478,569	1,038	Over Cost
Disc Brake	93,057	92,977	80	Under Cost
Flywheel	228,049	227,533	516	Under Cost
Flywheel Housing	270,362	269,757	605	Under Cost
Seat Trunion	368,205	369,645	1,440	Over Cost
Hub	203,703	203,003	700	Under Cost
Bracket	93,500	93,461	39	Under Cost
Pressure Plate	22,476	22,471	5	Under Cost
Differential Parts	52,745	52,608	136	Under Cost
Civil Parts	320,315	319,991	324	Under Cost
Diesel Parts	234,311	235,533	1,221	Over Cost
Heavy Equipment	187,269	187,652	383	Over Cost

Sumber: data diolah

Dapat dilihat dari tabel diatas bahwa perhitungan harga pokok dengan metode *Traditional Costing* yang selama ini digunakan oleh PT Bakrie Autoparts untuk produk *Brake Drum*, *Seat Trunion*, *Diesel Parts* dan *Heavy Equipment* menghasilkan biaya yang lebih tinggi (*over cost*) dibandingkan dengan menggunakan metode *Activity Based Costing* (ABC). Sedangkan untuk produk *Disc Brake*, *Flywheel*, *Flywheel Housing*, *Hub*, *Bracket*, *Pressure Plate*, *Differential Parts* dan *Civil Parts* menghasilkan biaya yang lebih rendah (*under cost*) dibandingkan dengan menggunakan metode *Activity Based Costing* (ABC). Hal ini terjadi karena PT Bakrie Autoparts membebankan biaya *overhead* dengan hanya menggunakan satu pemicu biaya yang berhubungan dengan total produksi untuk semua biayanya dan hal ini mengakibatkan adanya distorsi pada biaya.

## 5.2 Perbandingan Perolehan Laba dengan Metode *Traditional Costing* dan *Activity Based Costing* (ABC)

Pada **tabel 5.16** terlihat besarnya perbedaan harga pokok per produk dengan perhitungan berdasarkan *Metode Traditional Costing* dan *Activity Based Costing* (ABC), terjadi *over cost* terhadap empat produk dari dua belas jenis produk yang diproduksi. Terjadinya *over cost* tersebut berpengaruh terhadap harga jual yang telah ditetapkan oleh perusahaan, sehingga terdapat kenaikan harga terhadap produk-produk yang mengalami *over cost* tersebut. Perbedaan harga produk tersebut dapat dilihat pada tabel berikut:

*Tabel 5.17 Perbedaan Harga*

<b>NAMA PRODUK</b>	<b>HPP TRADISIONAL</b>	<b>HARGA</b>	<b>HPP ABC</b>	<b>HARGA BARU</b>
Brake Drum	Rp 477,535	Rp 498,316	Rp 478,569	Rp 499,351
Seat Trunion	Rp 368,205	Rp 700,126	Rp 369,645	Rp 701,566
Diesel Parts	Rp 234,311	Rp 416,516	Rp 235,533	Rp 417,737
Heavy Equipment	Rp 187,269	Rp 709,442	Rp 187,652	Rp 709,825

*sumber: data diolah*

Setelah ditetapkan harga baru untuk produk-produk yang mengalami *over cost*, dapat dihitung besarnya penjualan yang akan diperoleh dari harga baru tersebut. Perhitungan penjualan dengan harga yang baru dapat dilihat pada tabel berikut:

*Tabel 5.18 Penjualan yang Diperoleh dari Harga Baru*

<b>NAMA PRODUK</b>	<b>UNIT PRODUKSI</b>	<b>HARGA BARU</b>	<b>PENJUALAN BARU</b>
Brake Drum	584,240	Rp499,351	Rp 291,740,564,747
Seat Trunion	6,219	Rp701,566	Rp 4,363,039,350
Diesel Parts	12,622	Rp417,737	Rp 5,272,676,818
Heavy Equipment	2,889	Rp709,825	Rp 2,050,683,177

*Sumber: data diolah*

Berikut adalah perbandingan penjualan yang telah diperoleh dan penjualan baru yang diperoleh dari penetapan harga baru keseluruhan produk:

Tabel 5.19 Perbandingan Perolehan Penjualan

Nama Produk	Unit Produksi	Harga	Penjualan	Harga Baru	Penjualan Baru
<b>Brake Drum</b>	584,240	Rp 498,316	Rp 291,136,139,840	<b>Rp 499,351</b>	<b>Rp 291,740,564,747</b>
Disc Brake	716,650	Rp 180,692	Rp 129,492,923,268	Rp 180,692	Rp 129,492,923,268
Flywheel	298,088	Rp 342,214	Rp 102,009,876,536	Rp 342,214	Rp 102,009,876,536
Flywheel Housing	18,417	Rp 883,414	Rp 16,269,832,484	Rp 883,414	Rp 16,269,832,484
<b>Seat Trunion</b>	6,219	Rp 700,126	Rp 4,354,084,869	<b>Rp 701,566</b>	<b>Rp 4,363,039,350</b>
Hub	390,130	Rp 293,714	Rp 114,586,634,251	Rp 293,714	Rp 114,586,634,251
Bracket	2,179,348	Rp 200,030	Rp 435,934,787,764	Rp 200,030	Rp 435,934,787,764
Pressure Plate	225,309	Rp 33,162	Rp 7,471,610,662	Rp 33,162	Rp 7,471,610,662
Differential Parts	319,222	Rp 111,638	Rp 35,637,273,135	Rp 111,638	Rp 35,637,273,135
Civil Parts	15,996	Rp 902,974	Rp 14,443,973,999	Rp 902,974	Rp 14,443,973,999
<b>Diesel Parts</b>	12,622	Rp 416,516	Rp 5,257,263,593	<b>Rp 417,737</b>	<b>Rp 5,272,676,818</b>
<b>Heavy Equipment</b>	2,889	Rp 709,442	Rp 2,049,577,613	<b>Rp 709,825</b>	<b>Rp 2,050,683,177</b>
<b>TOTAL</b>	<b>4,769,130</b>		<b>Rp 1,158,643,978,014</b>		<b>Rp 1,159,273,876,192</b>

Sumber: data diolah

Dari tabel diatas dapat diketahui berapa besar perbedaan pendapatan penjualan berdasarkan perhitungan harga pokok produksi dengan metode *Traditional Costing* dan *Activity Based Costing* (ABC). Besarnya pendapatan penjualan per produk tersebut dapat mempengaruhi laba usaha perusahaan, hal tersebut dapat terlihat pada laporan laba/rugi dibawah ini.

Tabel 5.20 Laporan Laba/Rugi

**LAPORAN-LABA RUGI**  
**31 DESEMBER 2017**

	TRADITIONAL COSTING	ACTIVITY BASED COSTING
<b>PENJUALAN:</b>		
Brake Drum	Rp 291,136,139,840	Rp 291,740,564,747
Disc Brake	Rp 129,492,923,268	Rp 129,492,923,268
Flywheel	Rp 102,009,876,536	Rp 102,009,876,536
Flywheel Housing	Rp 16,269,832,484	Rp 16,269,832,484
Seat Trunion	Rp 4,354,084,869	Rp 4,363,039,350
Hub	Rp 114,586,634,251	Rp 114,586,634,251
Bracket	Rp 435,934,787,764	Rp 435,934,787,764
Pressure Plate	Rp 7,471,610,662	Rp 7,471,610,662
Differential Parts	Rp 35,637,273,135	Rp 35,637,273,135
Civil Parts	Rp 14,443,973,999	Rp 14,443,973,999
Diesel Parts	Rp 5,257,263,593	Rp 5,272,676,818
Heavy Equipment	Rp 2,049,577,613 +	Rp 2,050,683,177 +
<b>TOTAL PENJUALAN</b>	<b>Rp 1,158,643,978,014</b>	<b>Rp 1,159,273,876,192</b>
<b>HARGA POKOK PENJUALAN</b>	<b>Rp 734,695,000,000 -</b>	<b>Rp 734,695,000,000 -</b>
<b>LABA (RUGI) KOTOR</b>	<b>Rp 423,948,978,014</b>	<b>Rp 424,578,876,192</b>
<b>BIAYA OPERASIONAL:</b>		
Biaya Pemasaran dan Penjualan	Rp 8,066,000,000	Rp 8,066,000,000
Biaya Administrasi dan Umum	Rp 86,359,000,000 +	Rp 86,359,000,000 +
<b>TOTAL BIAYA OPERASIONAL</b>	<b>Rp 94,425,000,000</b>	<b>Rp 94,425,000,000</b>
<b>LABA (RUGI) BERSIH</b>	<b>Rp 329,523,978,014</b>	<b>Rp 330,153,876,192</b>

Sumber: data diolah

Dari laporan Laba/Rugi tersebut dapat dilihat besarnya laba usaha yaitu sebesar Rp 329.523.978.014 dengan menggunakan metode *Traditional Costing* dan sebesar Rp 330.153.876.192 dengan menggunakan metode *Activity Based Costing* (ABC). Adapun selisih laba bersih dari kedua metode tersebut adalah sebesar Rp 629,898,178 dan dapat diketahui bahwa perhitungan laba usaha berdasarkan harga pokok produksi dengan metode *Activity Based Costing* (ABC) menghasilkan laba yang lebih besar yaitu  $\pm 0,19\%$  dari metode *Traditional Costing* yang diterapkan oleh PT Bakrie Autoparts.

## BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

### 6.1 KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Selama ini PT Bakrie Autoparts menggunakan perhitungan harga pokok produksi dengan metode tradisional, yang membebankan biaya produksi tidak langsung atau biaya overhead kedalam produk yang dihasilkan secara proporsional dengan volume produksi sebagai *driver* biayanya. Sehingga diperoleh harga pokok produksi menurut metode *traditional costing* sebagai berikut:

*Tabel 6.1 Harga Pokok Produk dengan Metode Traditional Costing*

<b>Nama Produk</b>	<b>Harga Pokok Per Unit</b>
Brake Drum	Rp 477,535
Disc Brake	Rp 93,057
Flywheel	Rp 228,049
Flywheel Housing	Rp 270,362
Seat Trunion	Rp 368,205
Hub	Rp 203,703
Bracket	Rp 93,500
Pressure Plate	Rp 22,476
Differential Parts	Rp 52,745
Civil Parts	Rp 320,315
Diesel Parts	Rp 234,311
Heavy Equipment	Rp 187,269

*Sumber: data diolah*

2. Setelah dilakukan perhitungan menurut metode *Activity Based Costing* (ABC), terdapat kekurangan pembebanan (*under cost*) untuk produk *Disc Brake*, *Flywheel*, *Flywheel Housing*, *Hub*, *Bracket*, *Pressure Plate*, *Differential Parts* dan *Civil Parts*. Terdapat pula kelebihan pembebanan (*over cost*) untuk produk *Brake Drum*, *Seat Trunion*, *Diesel Parts* dan *Heavy Equipment*. Diperoleh harga pokok produksi menurut metode *Activity Based Costing* (ABC) sebagai berikut:

Tabel 6.2 Harga Pokok Produk dengan Metode Activity Based Costing (ABC)

<b>Nama Produk</b>	<b>Harga Pokok Per Unit</b>
Brake Drum	Rp 478,569
Disc Brake	Rp 92,977
Flywheel	Rp 227,533
Flywheel Housing	Rp 269,757
Seat Trunion	Rp 369,645
Hub	Rp 203,003
Bracket	Rp 93,461
Pressure Plate	Rp 22,471
Differential Parts	Rp 52,608
Civil Parts	Rp 319,991
Diesel Parts	Rp 235,533
Heavy Equipment	Rp 187,652

Sumber: data diolah

- Setelah menghitung harga pokok produk dengan kedua metode tersebut dapat diketahui besarnya perbandingan harga pokok produk dengan metode tradisional dan ABC sebagai berikut:

Tabel 6.3 Perbandingan Harga Pokok Produk

<b>Nama Produk</b>	<b>Traditional Costing</b>	<b>Activity Based Costing</b>	<b>Selisih (Rp)</b>
Brake Drum	477,535	478569	(1,038)
Disc Brake	93,057	92977	80
Flywheel	228,049	227533	516
Flywheel Housing	270,362	269757	605
Seat Trunion	368,205	369645	(1,440)
Hub	203,703	203003	700
Bracket	93,500	93461	39
Pressure Plate	22,476	22471	5
Differential Parts	52,745	52608	136
Civil Parts	320,315	319991	324
Diesel Parts	234,311	235533	(1,221)
Heavy Equipment	187,269	187652	(383)

Sumber: data diolah

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa perhitungan harga pokok produksi dengan metode *Activity Based Costing* (ABC) lebih akurat untuk diterapkan pada PT Bakrie Autoparts dimana hasil dari perhitungan tersebut menunjukkan *under cost* untuk 8 jenis produk dari 12 jenis produk yang diteliti.

4. Laba yang diperoleh dari perhitungan harga pokok produksi dengan metode *Activity Based Costing* (ABC) lebih besar dari pada perhitungan harga pokok produksi dengan metode tradisional. Perolehan laba tersebut masing-masing sebesar Rp. 329.523.978.014 untuk perhitungan berdasarkan metode *Traditional Costing* dan Rp. 330.153.876.192 untuk perhitungan berdasarkan metode *Activity Based Costing* (ABC).
5. Adapun selisih perolehan laba dari kedua metode tersebut adalah sebesar Rp 629,898,178 dan dapat diketahui bahwa perhitungan laba usaha berdasarkan harga pokok produksi dengan metode *Activity Based Costing* (ABC) lebih efektif untuk diterapkan karena dapat menghasilkan laba yang lebih besar yaitu  $\pm 0,19\%$  untuk tahun 2017 dari pada metode *Traditional Costing* yang diterapkan oleh PT Bakrie Autoparts.

## 6.2 SARAN

Dari hasil analisis data yang diperoleh, penulis mencoba untuk memberikan beberapa saran yang diharapkan dapat memberikan manfaat bagi perusahaan sebagai berikut:

1. Sebaiknya PT Bakrie Autoparts menggunakan metode *Activity Based Costing* (ABC) untuk perhitungan harga pokok produksinya. Hal ini dikarenakan dari hasil analisis tersebut dapat diketahui keakuratan metode *Activity Based Costing* (ABC) dalam menentukan harga pokok produksi untuk tiap produk, sehingga dapat ditentukan pula harga jual yang sesuai dengan harga pokok produk tersebut.
2. Selain itu, dengan penerapan metode *Activity Based Costing* (ABC) akan menghasilkan perolehan laba per produk yang sesuai dengan besarnya biaya yang dikeluarkan secara akurat.

## **DAFTAR PUSTAKA**

Bustami, B., Nurlela. (2009). *Akuntansi Biaya*. Jakarta: Mitra Wacana.

Horngren, Charles T., Sundem, Gary L., Burgstahler, Dave, & Schatzberg, Jeff O. (2014). *Pengantar Akuntansi Manajemen*. (16<sup>th</sup> ed). Jakarta: Erlangga.

Mulyadi. (2014). *Akuntansi Biaya*. (ed 5) Yogyakarta: Unit Penerbit dan Percetakan Sekolah Tinggi Ilmu Manajemen YKPN.

Mowen, Maryanne M., Hansen, Don R., (2009). *Akuntansi Manajemen*. Jakarta: Salemba Empat.

Mowen, Maryanne M., Hansen, Don R., Heitger, Dan L (2012) *Akuntansi Manajemen*. Jakarta: Salemba Empat.

Rudianto. (2015). *Akuntansi Manajemen*. Jakarta: Penerbit Erlangga