

BAB 4

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Perusahaan

4.1.1 Sejarah perusahaan PT. Petrokopindo Cipta Selaras

PT. Petrokopindo Cipta Selaras (PCS) adalah perusahaan yang bergerak dibidang usaha perbengkelan, usaha angkutan, usaha bidang kontaktor dan pemborong bangunan, serta usaha perdagangan umum dan jasa.

4.1.2 Visi dan Misi Perusahaan

4.1.2.1 Visi Perusahaan

Visi PT. Petrokopindo Cipta Selaras adalah menjadi Perusahaan yang menyediakan jasa pelayanan dibidang logistic, trading, dan jasa penunjangnya yang menjadi pilihan pertama pelanggan.

4.1.2.2 Misi Perusahaan

Misi PT. Petrokopindo Cipta Selaras adalah :

1. Menghasilkan produk jasa yang berkualitas dengan harga bersaing melalui pengelolaan yang professional serta mengutamakan kepuasan pelanggan.
2. Mendukung dan memberikan nilai tambah untuk jasa dibidang logistic, trading dan jasa penunjangnya kepada pelanggan.
3. Meningkatkan hasil usaha untuk menunjang kelancaran operasional perusahaan.
4. Mengembangkan potensi usaha untuk mendukung pengembangan perusahaan

4.1.2.3 Maksud dan Tujuan Perusahaan

Maksud dan Tujuan PT. Petrokopindo Cipta Selaras adalah :

1. Menjalankan usaha dibidang transportir.
2. Menjalankan usaha dibidang perbengkelan dan alat berat.
3. Menjalankan usaha dibidang perbengkelan umum, termasuk ekspor-impor dan interinsular.
- 4.. Menjalankan usaha dibidang pertanian, perkebunan, dan perikanan.
5. Menjalankan usaha dibidang kontraktor/pemborong pembangunan.
6. Menjalankan usaha dibidang jasa kecuali jasa bidang hukum.

4.1.2.4 Struktur Organisasi

Struktur organisasi merupakan pendelegasian tugas pada beberapa bagian yang dianggap perlu dalam melaksanakan kegiatan usaha yang teratur, terencana, dan terorganisasi. Oleh karena itu, struktur organisasi sangat penting bagi perusahaan untuk menjamin kelancaran pelaksanaan kegiatan operasional perusahaan tersebut. Sehingga proses kerjasama antara pimpinan dan bawahan dapat berjalan dengan baik. Bawahan dapat bertanggung jawab pada atasan sesuai dengan bidangnya masing-masing. Bagan struktur organisasi terdapat di lampiran.

Didalam struktur organisasi tersebut, setiap bagian memiliki wewenang, tugas, dan tanggung jawab masing-masing. Berikut ini adalah pendeskripsian tugas masing-masing unit :

1. Dewan Komisaris

Komisaris selaku pemilik perusahaan yang memiliki posisi diatas direktur yang memiliki tugas membuat kebijakan-kebijakan perusahaan, sebagai konsultan

hukum perusahaan, dan sebagai pemeriksa laporan keuangan sebelum laporan tersebut layak disajikan.

2. Direktur Utama

Direktur utama berkedudukan setara dengan para pemegang saham dan menjadi wakil dari para pemegang saham yang memiliki tugas bertanggung jawab atas kelancaran kegiatan sehari-hari perusahaan, dan mengawasi, serta mengatur kegiatan perusahaan. Direktur Utama membawahi Bidang Satuan Pengawas Intern.

3. Direktur Operasional

Direktur Operasional bertugas mengawasi dan mengontrol kegiatan operasional agar dapat berjalan dengan baik. Direktur Operasional membawahi enam bidang yakni : Bidang Bengkel dan Sewa Kendaraan, Bidang Angkutan Dalam, Bidang angkutan Luar, Bidang Alat Berat, Bidang Mobil Bagging Unit, dan Bidang Pemeliharaan.

4. Direktur Administrasi dan Keuangan

Direktur Administrasi dan keuangan bertugas merencanakan dan membuat kebijakan keuangan dalam perusahaan, menyiapkan anggaran dana yang harus dikeluarkan dalam kegiatan pengadaan barang. Direktur Administrasi dan Keuangan membawahi lima bidang secara langsung yakni : Bidang Keuangan, Bidang Akuntansi dan Anggaran, Bidang Sistem dan Prosedur, Bidang Umum dan SDM, dan Bidang Pengadaan, Serta Satu bidang lagi Yaitu PT. Kopindo Cipta Sejahtera Bidang Forwarding.

4.1.3 Produk Jasa yang Ditawarkan

Produk jasa yang ditawarkan PT. Petrokopindo Cipta Selaras meliputi sewa kendaraan dan alat berat, bengkel, angkutan darat yang meliputi angkutan luar dan dalam, serta EMKL, total armada yang dimiliki adalah 100 unit truk milik sendiri dan 50 unit gabungan mulai dari pick-up, truk kelas menengah, trailer, dan tronton. Di dalam kegiatan angkutan darat PT. Petrokopindo memiliki rute seluruh Jawa dan mengalokasikan 110 unit truk untuk melayani rute tersebut. PT. Petrokopindo Cipta Selaras menggunakan dasar Tonase (ton) dan jarak tempuh (km) yang dihitung tiap kali tempuhnya disebut rit sebagai dasar dalam pengenaan biaya jasa angkutan.

4.1.4 Mengidentifikasi Aktivitas-Aktivitas

Aktivitas- aktivitas yang terdapat pada PT. Petrokopindo Cipta Selaras diidentifikasi sebagai berikut.

1. Memasarkan Jasa ke Pelanggan

Kegiatan memasarkan kepada pelanggan mutlak terjadi dalam kegiatan usaha PT. Petrokopindo Cipta Selaras. Karena melalui kegiatan ini, operasional pelayanan jasa perusahaan dapat terwujud. *Activity Driver* dari kegiatan memasarkan jasa ke pelanggan adalah jumlah ton kiriman.

2. Pengiriman Barang

Kegiatan pengiriman barang terjadi ketika truk-truk dari PT. Petrokopindo Cipta Selaras telah di isi oleh muatan yang di order dari pelanggan menuju daerah

tujuan. Beberapa produk yang sering di kirim oleh truk dari PT. Petrokopindo Cipta Selaras adalah pupuk dan zat kimia dari PT. Petrokimia Putra. Kegiatan ini menggunakan jumlah ton kiriman sebagai *Activity Driver*.

3. Bongkar Muat Angkutan

Kegiatan bongkar muat terjadi ketika *loading* dari truk atau pick up pelanggan menuju truk PT. Petrokopindo Cipta Selaras, dari gudang ke truk, dan dari truk ke gudang daerah tujuan. Kegiatan ini diukur menggunakan jumlah ton kiriman sebagai *Activity Driver*.

4. Pembuatan Dokumen Pengiriman Barang

Dokumen pengiriman barang di gunakan sebagai bukti jumlah kiriman, produk yang dibawa, bukti surat tagihan ke pelanggan, dan otorisasi memasuki gudang di daerah tujuan. Pembuatan dokumen pengiriman barang menimbulkan biaya dokumen. Besar kecilnya biaya timbul berdasarkan rit tujuan. *Activiy Driver* di dalam kegiatan ini menggunakan total jarak tempuh.

5. Penagihan Pelanggan

Penagihan pelanggan terjadi setelah produk telah sampai di daerah tujuan. Kemudian salinan dokumen dikirimkan ke pelanggan yang melakukan piutang sebagai dasar pembayaran. Pengiriman dokumen kepada pelanggan seringkali menggunakan kendaraan dinas PT. Petrokopindo Cipta Selaras. Metode pembayarannya bisa melalui tunai, transfer, cek, dan giro. Di dalam kegiatan ini menggunakan jumlah ton kiriman sebagai *Activity Driver*.

6. Inspeksi Pemeliharaan Bangunan

Inspeksi Pemeliharaan Bangunan dilakukan sebagai langkah *preventive* dalam kelayakan berapa lama pemakaian gedung usaha. Di dalam kegiatan ini jumlah jam tenaga kerja digunakan sebagai *Activity Driver*.

7. Pemeriksaan Berkala Kendaraan

Kendaraan di periksa secara berkala sebelum berangkat, tiba kembali, dan tiap periode tertentu oleh mekanik dan operator angkutan. Aktivitas ini menggunakan jumlah permintaan sebagai *Activity Driver*.

8. Pencatatan Penggunaan Air, dan Listrik

Penggunaan air, dan listrik dilakukan setiap hari sesuai jam operasional perusahaan. Maka kegiatan ini menggunakan jumlah jam tenaga kerja sebagai *Activity Driver*.

4.2 Deskripsi Data

4.2.1 Data Penjualan Jasa Angkutan Darat PT. Petrokopindo Cipta Selaras

Berdasarkan atas laporan buku besar dan studi kelayakan truk angkutan darat pada perusahaan selama tahun 2012 rincian penjualan jasa angkutan darat sebagai berikut :

Tabel 4.2

Data Penjualan Jasa Angkutan Darat PT. Petrokopindo Cipta Selaras 2012

No.	Kelas Truk	Kode Kelas	Rit/Bulan (1truk)	Total Rit	Total jarak tempuh (km)	Persentase dari total jarak tempuh (%)	Total Kiriman (ton)	Persentase dari total kiriman (%)
1	Truk Wing Tronton Jabar : 885 cm x 240 cm x 210 cm, volume : 45 m ³ , Berat Muatan maksimal : 18.000 kg (18 Ton)	CLASS A	8	960	90240	7%	37890	16%
2	Truk Wing Tronton Jateng : 885 cm x 240 cm x 210 cm, volume : 45 m ³ , Berat Muatan maksimal : 18.000 kg (18 Ton)	CLASS A	6	720	108000	8%	28100	12%
3	Truk Wing Tronton Jatim : 885 cm x 240 cm x 210 cm, volume : 45 m ³ Berat, Muatan maksimal : 18.000 kg (18 Ton)	CLASS A	5	600	129000	10%	22230	9%
4	Truk Tronton Jabar : 685 cm x 240 cm x 210 cm, volume : 34 m ³ , Berat Muatan maksimal : 12.000 kg (12 Ton)	CLASS B	5	600	125400	10%	22660	10%
5	Truk Tronton jateng : 685 cm x 240 cm x 210 cm, volume : 34 m ³ , Berat Muatan maksimal : 12.000 kg (12 Ton)	CLASS B	5	600	106800	8%	25230	11%
6	Truk Tronton Jatim : 685 cm x 240 cm x 210 cm, volume : 34 m ³ , Berat Muatan maksimal : 12.000 kg (12 Ton)	CLASS B	3	360	141120	11%	14160	6%
7	Truk Fuso Engkel Jabar : 585 cm x 240 cm x 230 cm, Volume : 32 m ³ , Berat Muatan maksimal : 7.000 kg (7 Ton)	CLASS C	3	360	119160	9%	16190	7%

8	Truk Fuso Engkel Jateng : 585 cm x 240 cm x 230 cm, Volume : 32 m3, Berat Muatan maksimal : 7.000 kg (7 Ton)	CLASS C	4	480	134880	10%	18330	8%
9	Truk Fuso Engkel Jatim : 585 cm x 240 cm x 230 cm, Volume : 32 m3, Berat Muatan maksimal : 7.000 kg (7 Ton)	CLASS C	3	360	134280	10%	14740	6%
10	Truk ekspedisi Jarak Jauh (6 roda) : 420 cm x 200 cm x 190 cm, Volume : 15 m3, Berat Muatan maksimal : 4.000 kg (4 Ton)	CLASS D	4	480	108480	8%	21470	9%
11	Truk ekspedisi Jarak Pendek (6 roda) : 420 cm x 200 cm x 190 cm, Volume : 15 m3, Berat Muatan maksimal : 4.000 kg (4 Ton)	CLASS D	3	360	120600	9%	16040	7%
			49	5880	131796 0	100	237040	100

Sumber: Data Internal Perusahaan

4.2.2 Biaya-biaya Yang Telah di Keluarkan Selama Periode Berjalan

1. Uang Makan Sopir dan Kenek

Uang makan sopir dan kenek diberikan kepada sopir dan kenek menjelang keberangkatan mereka mengantarkan muatan ke rit tujuan. Sopir dan kenek yang dimiliki perusahaan berjumlah 50 orang. Yang terdiri dari 25 sopir dan 25 kenek. Pada tahun 2012 jumlah biaya uang makan sopir dan kenek adalah sebesar Rp. 37.127.847.620.

2. Uang Gaji Sopir dan Kenek

Uang gaji sopir dan kenek dibayarkan setiap bulannya sesuai dengan absensi kerja dan tujuan truk yang mereka jalankan. Pada tahun 2012 jumlah gaji sopir dan kenek yang dibayarkan adalah sebesar Rp. 13.320.840.890.

3. Insentif Sopir dan Kenek

Insentif sopir dan kenek diberikan kepada sopir dan kenek yang mengantarkan barang tepat pada alamat, tidak terlambat, berlaku tertib di jalan, dan dibawah jangka waktu yang ditetapkan. Pada tahun 2012 insentif sopir dan kenek yang di berikan sebesar Rp. 13.751.054.710.

4. Bahan Bakar Truk

Truk yang mengantarkan muatan ke tujuan tertentu memerlukan bahan bakar untuk melaju. Bahan bakar tersebut adalah solar. Selama tahun 2012 biaya bahan bakar yang dikeluarkan adalah sebesar Rp. 72.821.888.530.

5. Biaya Operasional

Biaya operasional yang dikeluarkan perusahaan adalah biaya yang terdiri dari pick up sebesar Rp.5.766.228.724. , upah buruh Rp. 4.324.671.543. , biaya dokumen Rp. 2.883.114.362. , biaya tol lain-lain Rp.14.415.571.810 .Biaya yang dikeluarkan selama tahun 2012 adalah Rp. 14.415.571.810.

6. Pajak kendaraan (STNK dan KIR)

Pajak kendaraan dan uji KIR dilaksanakan tiap tahun agar truk yang digunakan selalu layak memenuhi standart yang dikeluarkan oleh dinas perhubungan. Jumlah biaya yang dikeluarkan selama tahun 2012 Rp. 605.000.004.

8. Depresiasi Truk

Biaya depresiasi truk dihitung berdasarkan masa manfaat truk, yaitu 8 tahun. Pada tahun 2012 biaya yang dikeluarkan sebesar Rp. 6.925.599.996.

9. Biaya pemeliharaan Truk

Beban pemeliharaan truk selama tahun 2012 adalah Rp. 7.531.590.000. yang meliputi penggantian ban berkala agar memenuhi standart 4 kali dalam setahun yang membutuhkan biaya Rp. 2.640.000.000. Oli yang dibutuhkan tiap truk adalah minimal 10 jerigen dan membutuhkan biaya Rp. 1.375.000.000. Kemudian sisanya adalah biaya service dan penggantian sparepart yang dibutuhkan truk Rp. 3.516.590.000.

10. Beban Gaji dan Lembur Karyawan Kantor, Bengkel, dan Garasi

Gaji yang dibayarkan kepada karyawan tetap pada tahun 2012 sebesar Rp. 2.924.390.783. ditambah uang makan lembur yang kepada karyawan yang telah bekerja melewati pukul 16.00 tiap harinya. Biasanya lembur terjadi ketika akhir bulan closing jurnal dan akhir tahun. Besarnya uang makan lembur yang diberikan selama tahun 2012 adalah Rp. 102.404.574. maka total gaji adalah Rp. 3.026.795.357.

11. Beban Administrasi dan Umum Perlengkapan

- a. **Beban Stationery dan Cetakan** Rp. 254.915.754.60.
- b. **Beban Telepon** Rp. 108.992.000.
- c. **Beban Listrik dan Air** Rp. 159.511.473.
- d. **Beban Bantuan Lingkungan** Rp. 159.617.850.
- e. **Beban Bahan Bakar Mobil Dinas** Rp. 266.877.666.
- f. **Beban Bank dan Materai** Rp. 405.003.717.

12. Beban Pemeliharaan

- a. **Beban Pemeliharaan Bangunan** Rp. 120.887.592.
- b. **Beban Pemeliharaan Peralatan** Rp. 266.980.600.
- c. **Beban Pemeliharaan Hardware dan Software** Rp. 48.674.600.

13. Beban Penyusutan

- a. **Beban Penyusutan Gedung** Rp. 45.478.838.45.
- b. **Beban Penyusutan Peralatan** Rp. 255.059.869.53.

14. Beban forklift

Bongkar muat angkutan memerlukan forklift untuk memindahkan angkutan dari pick up klien ke dalam truk milik perusahaan. Jumlah forklift yang dimiliki perusahaan berjumlah 6 unit. Biaya yang dikeluarkan selama 2012 adalah Rp. 208.800.000.

4.2.3 Penentuan Biaya Langsung dan Tidak Langsung

Biaya yang telah dikeluarkan oleh perusahaan masih bercampur antara biaya langsung dan tidak langsung. Di dalam menghitung biaya per unit, perusahaan harus memisahkan dan mengelompokkan terlebih terlebih dahulu biaya-biaya langsung dan tidak langsung. Biaya langsung adalah biaya yang terkait dalam menghasilkan satu unit produk dan biaya ini bisa berbeda jumlah untuk setiap jenis produk yang dihasilkan sehingga dapat langsung dibebankan pada produk. Sedangkan biaya tidak langsung adalah biaya yang tidak bisa dibebankan secara langsung ke produk yang dihasilkan. Biaya ini relatif sama untuk setiap unit produk yang dihasilkan.

Tabel 4.3

**Biaya Langsung dan Tidak Langsung Angkutan Darat PT. Petrokopindo
Cipta Selaras**

Biaya	Biaya Langsung	Biaya Tidak Langsung
Uang makan sopir dan kenek	Rp. 37.127.847.620.	
Uang gaji sopir dan kenek	Rp. 13.320.840.890.	
Insentif sopir dan kenek	Rp. 13.751.054.710.	
Bahan bakar truk	Rp. 72.821.888.530.	
Biaya pick up		Rp. 5.766.228.724.
Biaya buruh	Rp. 4.324.671.543.	
Biaya dokumen		Rp. 2.883.114.362.
Biaya tol dan lain-lain	Rp.14.415.571.810.	
Pajak kendaraan KIR dan STNK		Rp. 605.000.004.
Depresiasi truk		Rp. 6.925.599.996.
Biaya pemeliharaan truk		Rp. 7.531.590.000.
Beban gaji karyawan		Rp. 3.026.795.357.
Beban stationery dan cetakan		Rp. 254.915.754.60.
Beban telepon		Rp. 108.992.000.
Beban listrik dan air		Rp. 159.511.473.
Beban bantuan lingkungan		Rp. 159.617.850.
Beban bahan bakar mobil dinas		Rp. 266.877.666.
Beban bank dan materai		Rp. 405.003.717.
Beban pemeliharaan bangunan		Rp. 120.887.592.

Beban pemeliharaan peralatan		Rp. 266.980.600.
Beban pemeliharaan hardware dan software		Rp. 48.674.600.
Beban penyusutan gedung		Rp. 45.478.838.45.
Beban penyusutan peralatan		Rp. 255.059.869.53.
Beban forklift		Rp. 208.800.000.
jumlah	Rp. 82.939.986.573.	Rp. 29.039.128.404.

4.2.4 Pengalokasian Biaya Langsung ke Tiap Daerah Tujuan

Langkah selanjutnya adalah mengalokasikan jumlah biaya langsung ke tiap daerah tujuan. Untuk mengalokasikan biaya langsung dasarnya adalah biaya yang berhubungan langsung dengan produk jadi. Pengalokasian biaya langsung menggunakan presentase jumlah ton kiriman. Untuk lebih jelasnya ada pada tabel.

Tabel 4.4

Alokasi Biaya Langsung Angkutan Darat PT. Petrokopindo Cipta Selaras

Kelas Truk	Uang makan sopir dan kenek	Uang gaji sopir dan kenek	Insentif sopir dan kenek	Bahan bakar truk	Biaya buruh	Biaya tol dan lain-lain	total
Class A	5,940,455,619	2,131,334,542	2,200,168,754	11,651,502,165	67,947,446.88	2,306,491,490	24,297,900,017
Class A	4,455,341,714	1,598,500,907	1,650,126,565	8,738,626,624	50,960,585.16	1,729,868,617	18,223,425,012
Class A	3,341,506,286	1,198,875,680	1,237,594,924	6,553,969,968	38,220,438.87	1,297,401,463	13,667,568,760
Class B	3,712,784,762	1,332,084,089	1,375,105,471	7,282,188,853	42,467,154.30	1,441,557,181	15,186,187,510
Class B	4,084,063,238	1,465,292,498	1,512,616,018	8,010,407,738	46,713,869.73	1,585,712,899	16,704,806,261

Class B	2,227,670,857	799,250,453	825,063,283	4,369,313,312	25,480,292.58	864,934,309	9,111,712,506
Class C	2,598,949,333	932,458,862	962,573,830	5,097,532,197	29,727,008.01	1,009,090,027	10,630,331,257
Class C	2,970,227,810	1,065,667,271	1,100,084,377	5,825,751,082	33,973,723.44	1,153,245,745	12,148,950,008
Class C	2,227,670,857	799,250,453	825,063,283	4,369,313,312	25,480,292.58	864,934,309	9,111,712,506
Class D	3,341,506,286	1,198,875,680	1,237,594,924	6,553,969,968	38,220,438.87	1,297,401,463	13,667,568,760
Class D	2,598,949,333	932,458,862	962,573,830	5,097,532,197	29,727,008.01	1,009,090,027	10,630,331,257

4.3 Alokasi Tahap 1

4.3.1 Mengalokasikan Biaya FOH ke Masing-Masing Aktivitas

Langkah selanjutnya adalah membebankan biaya FOH yang timbul untuk masing-masing aktivitas yang ada. Berikut ini adalah rincian dari pembebanan biaya FOH berdasarkan informasi yang didapat dari wawancara pada direktur keuangan dan akuntansi.

1. Biaya Pick Up

Biaya pick up berdasarkan wawancara dengan pihak garasi perusahaan ditelusuri berdasarkan jumlah permintaan yang terjadi selama periode berjalan. Untuk biaya pick up yang dikeluarkan sebesar Rp. 5.766.228.724. dialokasikan ke aktivitas pengiriman dengan *resources driver* adalah jumlah ton kiriman.

2. Biaya Dokumen

Biaya dokumen terjadi ketika adanya permintaan pengiriman dan bongkar muat barang. Berdasarkan penelusuran dan wawancara selama tahun 2012 adalah Rp. 2.883.114.362. dan dialokasikan menggunakan *resources driver* jumlah permintaan.

Tabel 4.5
Alokasi Biaya Dokumen per Aktivitas

Aktivitas	Resources driver	%	Biaya aktivitas
Pengiriman barang	Jumlah permintaan	30	864.934.309
Bongkar muat angkutan	Jumlah permintaan	30	864.934.309
Penagihan pelanggan	Jumlah permintaan	30	864.934.309
Pencatatan penggunaan air dan listrik	Jumlah permintaan	10	288.311.436
total		100	2.883.114.362

Sumber : data intern yang telah diolah

3. Pajak kendaraan STNK dan KIR

Pajak kendaraan STNK dan KIR adalah bentuk pelayanan kepada klien, dengan dokumen kelayakan jalan yang memadai dan terstandart maka akan meningkatkan rasa aman dan kepercayaan bagi klien. Biaya yang dikeluarkan untuk proses ini sebesar Rp. 605.000.004. dan dialokasikan ke aktivitas pengiriman barang dengan *resources driver* jam pemakaian.

4. Biaya Depresiasi Truk

Truk memiliki masa manfaat 8 tahun dan disusutkan secara berkala hingga habis masa manfaatnya. Depresiasi truk dibebankan pada aktivitas pengiriman barang. Biaya yang terjadi selama tahun 2012 adalah Rp. 6.925.599.996. dialokasikan pada aktivitas pengiriman barang dengan *resources driver* jam pemakaian.

5. Biaya Pemeliharaan Truk

Beban pemeliharaan truk selama tahun 2012 adalah Rp. 7.531.590.000. yang meliputi penggantian ban berkala agar memenuhi standart 4 kali dalam setahun yang membutuhkan biaya Rp. 2.640.000.000. dialokasikan ke aktivitas pengiriman barang dengan *resources driver* adalah jumlah ton kiriman. Oli yang dibutuhkan tiap truk adalah minimal 10 jerigen dan membutuhkan biaya Rp. 1.375.000.000. dialokasikan ke aktivitas pengiriman barang dengan *resources driver* adalah jumlah ton kiriman. Kemudian sisanya adalah biaya service dan penggantian sparepart yang dibutuhkan truk Rp. 3.516.590.000. alokasinya adalah sebagai berikut:

Tabel 4.6

Alokasi Biaya Pemeliharaan Truk per Aktivitas

Aktivitas	Resources Driver	%	Biaya Aktivitas
Pengiriman barang	Jumlah permintaan	60	2.109.954.000
Pemeriksaan berkala kendaraan	Jumlah permintaan	40	1.406.636.000
total		100	3.516.590.000

Sumber intern yang telah diolah

6. Beban Gaji Karyawan

Karyawan tetap yang dimiliki perusahaan di bagian angkutan berjumlah 30 orang yang terdiri dari 8 orang direksi dan karyawan kantor, 8 orang operator, 3 orang bagian penagihan, dan 12 orang bagian pemeliharaan. Berikut ini adalah alokasi ke masing-masing aktivitas. Dengan perhitungan 24 hari kerja selama seminggu dalam setahun.

Tabel 4.7

Alokasi Beban Gaji Karyawan per Aktivitas

Aktivitas	Resources Driver	Jumlah tenaga kerja	Jam	%	Biaya Aktivitas
Mencatat penggunaan air dan listrik	Jam tenaga kerja	2	4.608	7	201.786.357
Pembuatan dokumen pengiriman barang	Jam tenaga kerja	4	9.216	13	403.572.714
Inspeksi pemeliharaan bangunan	Jam tenaga kerja	3	6.912	10	302.679.536
Pemeriksaan kendaraan	Jam tenaga kerja	8	18.432	27	807.145.429

oleh mekanik					
Memasarkan Jasa ke Pelanggan	Jam tenaga kerja	2	4.608	7	201.786.357
Penagihan pelanggan	Jam tenaga kerja	3	6.912	10	302.679.536
Bongkar Muat Angkutan	Jam tenaga kerja	8	18.432	27	807.145.429
total		30	69.120	100	3.026.795.357

Sumber : data intern yang telah diolah

7. Beban Stationery dan Cetakan

Beban stationery dan cetakan adalah pengeluaran perusahaan meliputi alat-alat tulis kantor, tinta printer, kertas, faktur, dan sejenisnya. Berikut ini adalah alokasi ke masing-masing aktivitas.

Tabel 4.8

Alokasi Beban Stationery dan Cetakan per Aktivitas

Aktivitas	Resources Driver	%	Biaya Aktivitas
Pencatatan penggunaan air dan listrik	Jumlah permintaan	10	25.491.575.46
Pembuatan dokumen pengiriman barang	Jumlah permintaan	60	152.949.452.8
Penagihan pelanggan	Jumlah permintaan	30	76.474.726.38
total		100	254.915.754.60

Sumber : data intern yang telah diolah

8. Beban Telepon

Beban telepon ditelusuri dari jumlah jam pemakaian selama tahun 2012 adalah 69.120 jam. Berikut ini adalah alokasi ke masing-masing aktivitas.

Tabel 4.9

Alokasi Beban Telepon per Aktivitas

Aktivitas	Resources Driver	jam	%	Biaya Aktivitas
Memasarkan jasa ke pelanggan	Jam pemakaian	41.472	60	65.395.200
Pembuatan dokumen pengiriman barang	Jam pemakaian	13.824	20	21.798.400
Penagihan pelanggan	Jam pemakaian	13.824	20	21.798.400
total		69.120	100	108.992.000

Sumber : data intern yang telah diolah

9. Beban Listrik dan Air

Beban listrik ditelusuri dari berapa Kwh yang di gunakan oleh perusahaan, sedangkan air ditelusuri dari M2 yang digunakan perusahaan. Berikut ini adalah alokasi ke masing-masing aktivitas.

Tabel 4.10

Alokasi Beban Listrik dan Air per Aktivitas

Aktivitas	Resources Driver	%	Biaya Aktivitas
Memasarkan jasa ke pelanggan	Jumlah pemakaian	25	39.877.868.25
Pembuatan dokumen pengiriman barang	Jumlah pemakaian	25	39.877.868.25

Pengiriman barang	Jumlah pemakaian	50	79.755.736.5
total		100	159.511.473

Sumber : data intern yang telah diolah

10. Beban Bantuan Lingkungan

Bantuan lingkungan adalah salah satu bentuk program kepedulian perusahaan terhadap masyarakat disekitar perusahaan. Melalui bantuan lingkungan, perusahaan berharap masyarakat mampu mengembangkan potensi dan lebih peduli pada lingkungannya. Biaya yang dikeluarkan untuk bantuan lingkungan sebesar Rp. 159.617.850. dan dialokasikan ke aktivitas memasarkan jasa ke pelanggan dengan *resources driver* jumlah permintaan.

11. Beban Bahan Bakar Mobil Dinas

Beban bahan bakar mobil dinas ditelusuri berdasarkan jumlah permintaan. Semakin banyak jumlah permintaan penggunaan mobil dinas maka beban yang dikeluarkan makin besar. Berikut ini alokasi beban ke masing-masing aktivitas.

Tabel 4.11

Alokasi Beban Bahan Bakar Mobil Dinas per Aktivitas

Aktivitas	Resources Driver	%	Biaya Aktivitas
Bongkar muat angkutan	Jumlah permintaan	80	213.502.132.8
Penagihan pelanggan	Jumlah permintaan	20	53.375.533.2
total		100	266.877.666

Sumber : data intern yang telah diolah

12. Beban Bank dan Materai

Beban bank dan materai dikeluarkan ketika ada pembayaran melalui bank dan pembuatan dokumen untuk perjanjian pengiriman. Beban bank dan materai ditelusuri berdasarkan jumlah permintaan. Berikut ini adalah alokasi ke masing-masing aktivitas.

Tabel 4.12

Alokasi Beban Bank dan Materai per Aktivitas

Aktivitas	Resources Driver	%	Biaya Aktivitas
Pengiriman barang	Jumlah permintaan	30	121.501.115.1
Bongkar muat angkutan	Jumlah permintaan	30	121.501.115.1
Penagihan pelanggan	Jumlah permintaan	20	81.000.743.4
Pencatatan Penggunaan air dan listrik	Jumlah permintaan	20	81.000.743.4
Total		100	405.003.717

Sumber : data intern yang telah diolah

13. Beban Pemeliharaan Bangunan

Beban pemeliharaan bangunan ditelusuri berdasarkan *resources driver* jumlah permintaan dan dialokasikan pada aktivitas inspeksi pemeliharaan bangunan sebesar Rp. 120.887.592.

14. Beban Pemeliharaan Peralatan

Beban pemeliharaan peralatan ditelusuri berdasarkan *resources driver* jumlah permintaan dan dialokasikan pada aktivitas Pencatatan penggunaan air dan listrik sebesar Rp. Rp. 266.980.600.

15. Beban Pemeliharaan Hardware dan Software

Beban pemeliharaan hardware dan software ditelusuri berdasarkan jumlah permintaan dan dialokasikan pada aktivitas pembuatan dokumen pengiriman barang sebesar Rp. 48.674.600.

16. Beban Penyusutan Gedung

Gedung yang dimiliki perusahaan disusutkan berdasarkan nilai manfaatnya 10 tahun. Berikut ini adalah alokasi ke masing-masing aktivitas.

Tabel 4.13

Alokasi Beban Penyusutan Gedung per Aktivitas

Aktivitas	Resources Driver	%	Biaya Aktivitas
Inspeksi pemeliharaan bangunan	Jam pemakaian	75	34.109.128.84
Pencatatan penggunaan air dan listrik	Jam pemakaian	25	11.369.709.61
Total		100	45.478.838.45

Sumber : data intern yang telah diolah

17. Beban Penyusutan Peralatan

Peralatan disusutkan berdasarkan nilai manfaat tiap-tiap peralatan dan dialokasikan ke aktivitas-aktivitas sebagai berikut.

Tabel 4.14

Alokasi Beban Penyusutan Peralatan per Aktivitas

Aktivitas	Resources Driver	%	Biaya Aktivitas
Memasarkan jasa ke pelanggan	Jam pemakaian	40	102.023.947.8
Pembuatan dokumen pengiriman barang	Jam pemakaian	60	153.035.921.7
Total		100	255.059.869.53

Sumber : data intern yang telah diolah

18. Beban *Forklift*

Beban forklift ditelusuri berdasarkan jumlah permintaan. Berikut ini adalah alokasi aktivitas-aktivitasnya.

Tabel 4.15

Alokasi Beban *Forklift* per Aktivitas

Aktivitas	Resources Driver	%	Biaya Aktivitas
Pengiriman barang	Jumlah permintaan	35	73.080.000
Bongkar muat angkutan	Jumlah permintaan	65	135.720.000
Total		100	208.800.000

Sumber : data intern yang telah diolah

4.4. Proses Pengelompokkan Aktivitas

Setelah aktivitas dan biaya-biaya diketahui, kemudian aktivitas dan biaya-biaya tersebut dikelompokkan ke dalam *level activities* dan jenis *driver*-nya. Kemudian adalah mengelompokkan aktivitas yang sama dalam kelompok yang

sejenis (*homogeneous pool*). *Homogenous pool* ditampilkan untuk pengelompokan aktivitas yang sama sesuai dengan *unit level* dan *activity driver*-nya.

Tabel 4.16

Pengelompokan Aktivitas *Homogeneous Pool*

aktivitas	activity driver
<i>unit level activity</i>	
memasarkan jasa ke pelanggan	jumlah ton kiriman
pengiriman barang	jumlah ton kiriman
bongkar muat angkutan	jumlah ton kiriman
pembuatan dokumen pengiriman barang	total jarak tempuh
penagihan pelanggan	jumlah ton kiriman
<i>batch level</i>	
inspeksi pemeliharaan bangunan	jumlah jam tenaga kerja
<i>facility sustaining</i>	
pemeriksaan berkala kendaraan	jumlah permintaan
pencatatan penggunaan air, dan listrik	Jumlah jam tenaga kerja

Sumber: data intern perusahaan

4.4.1 Activity Cost Pool

Untuk mengalokasikan *activity cost* ke *cost object* pertama-tama pada Tabel 4.17 ditampilkan *activity cost pool*. Hasil perhitungan lengkapnya bisa dilihat di lampiran 6.

TABEL 4.17

Activity Cost Pool

<i>Pool</i>	Aktivitas	<i>Activity cost pool</i>

1	Memasarkan jasa ke pelanggan	466,641,275.25
	Pengiriman barang	14,285,374,102.10
	Bongkar muat kontainer	1,142,148,676.90
2	Pembuatan dokumen pengiriman barang	666,873,035.05
3	Menagih pelanggan	1,400,263,247.98
4	Inspeksi bangunan	457,676,256.84
5	Mencatat data penggunaan listrik dan air	874,940,421.47
6	Pemeriksaan kendaraan oleh mekanik	2,213,781,429.00
	Total	21,507,698,444.59

Sumber: data intern perusahaan yang telah diolah

Setelah diketahui *activity cost pool*-nya kemudian menentukan *pool rate*-nya pada masing-masing aktivitas. Sebelumnya sebagai penjabar bahwa *activity cost pool*-nya dicari untuk mengetahui alokasi biaya aktivitas di tiap *pool* yang mengkonsumsi *activity driver* yang sama. Kemudian dalam penentuan *pool rate*-nya, hal ini dilakukan untuk mengetahui tarif untuk setiap *activity driver* yang dikonsumsi oleh produk, dalam hal ini masing-masing trip yang dituju. Agar dari *pool rate* tersebut dapat dicari penentuan tentang *Activity Based Costing*. Namun sebelumnya akan ditampilkan pada Tabel 4.18 prosentase jumlah pemakaian *activity driver* tiap jurusan pada tingkat aktivitas.

Tabel 4.18

Prosentase Jumlah Pemakaian Activity Driver Tiap Jurusan PT Petrokindo Cipta Selaras

Aktivitas	<i>Activity Driver</i>	A	A	A	B	B	B	C	C	C	D	D
Memasarkan jasa ke pelanggan	jumlah ton kiriman	16%	12%	9%	10%	11%	6%	7%	8%	6%	9%	7%
Pengiriman barang	jumlah ton kiriman	16%	12%	9%	10%	11%	6%	7%	8%	6%	9%	7%
Bongkar muat kontainer	jumlah ton kiriman	16%	12%	9%	10%	11%	6%	7%	8%	6%	9%	7%
Pembuatan dokumen pengiriman barang	total jarak tempuh	7%	8%	10%	10%	8%	11%	9%	10%	10%	8%	9%
Menagih pelanggan	jumlah ton kiriman	16%	12%	9%	10%	11%	6%	7%	8%	6%	9%	7%
Inspeksi bangunan	Jumlah jam tenaga kerja	16%	12%	10%	10%	10%	7%	7%	8%	6%	8%	6%
Pemeriksaan kendaraan oleh mekanik	jumlah permintaan	10%	12%	8%	9%	8%	8%	9%	6%	10%	8%	12%
Mencatat data penggunaan air dan listrik	Jumlah jam tenaga kerja	16%	12%	10%	10%	10%	7%	7%	8%	6%	8%	6%

Sumber: data intern perusahaan yang telah diolah

Setelah diketahui presentase jumlah pemakaian *activity driver* maka bisa ditampilkan aktual selama tahun 2012 seperti pada Tabel 4.19 sebagai dasar pengalokasian (detail di lampiran).

Tabel 4.19

Aktivitas Aktual PT Petrokindo Cipta Selaras

Tahun 2012

<i>Pool</i>	Aktivitas	<i>Activity Driver</i>	Aktivitas Aktual
	Unit Level Activity		
1	Memasarkan jasa ke pelanggan Pengiriman barang Bongkar muat kontainer	Jumlah ton kiriman	237.040 ton
2	Pembuatan dokumen pengiriman barang	Total jarak tempuh	1.317.960 km
3	Menagih pelanggan	Jumlah ton kiriman	237.040 ton
	Batch Level		
4	Inspeksi bangunan	Jam tenaga kerja	5.529.600 jam
	Facility sustaining		
5	Mencatat data penggunaan listrik dan air	Jam tenaga kerja	5.529.600 jam
6	Pemeriksaan kendaraan oleh mekanik	Jumlah permintaan	1000 permintaan

Sumber: data intern perusahaan yang telah dikelola

4.5 Alokasi Tahap II**4.5.1. Mengalokasikan Biaya Aktivitas (*Activity Cost*) ke Obyek Biaya(*Cost Object*)**

Maka setelah didapatkan hasil dari *activity cost pool* dan aktivitas aktual dari tiap aktivitas. Maka bisa dicari *pool rate* dari tiap aktivitas seperti ditampilkan pada Tabel 4.20.

Tabel 4.20

Pool Rate

<i>Pool</i>	Aktivitas	<i>Activity cost pool</i>	<i>Activity Driver</i>	<i>Pool Rate</i>
1	Memasarkan jasa ke pelanggan	466,641,275.25	237,040	67,052.67
	Pengiriman barang	14,285,374,102.10		
	Bongkar muat kontainer	1,142,148,676.90		
2	Pembuatan dokumen pengiriman barang	666,873,035.05	1,317,960	505.99
3	Menagih pelanggan	1,400,263,247.98	237,040	5,907.29
4	Inspeksi bangunan	457,676,256.84	5,529,600	82.77
5	Mencatat data penggunaan listrik dan air	874,940,421.47	5,529,600	158.23
6	Pemeriksaan kendaraan oleh mekanik	2,213,781,429.00	1,000	2,213,781.43
	Total	21,507,698,444.59		

Sumber: data intern perusahaan yang telah diolah

Pool rate didapat dengan cara membagi jumlah tiap *pool* dengan *activity driver*, sebagai contoh untuk *pool* nomor 1 total *activity cost pool*-nya berjumlah Rp.15,894,164,054.25 dibagi dengan *activity driver*-nya yang berjumlah 237,040 ton maka menghasilkan nilai untuk *pool rate* sebesar Rp. 67,052.67 . *Pool rate* aktivitas tiap jurusan adalah sama karena tiap kali aktivitas tersebut dilakukan untuk suatu *activity driver*-nya, biaya yang dikeluarkan sama, yang membedakan hanya prosentase konsumsi tiap jurusan. Sebagai contoh karena Truk Wing Tronton Jabar yang paling banyak terjual maka aktivitas *pool* nomor satu untuk Truk Wing Tronton Jabar mempunyai prosentase biaya aktivitas yang lebih besar daripada jurusan lainnya. Begitu juga untuk Truk Tronton Jatim dan Truk Fuso Engkel Jatim yang paling sedikit terjual maka aktivitas pada *pool* nomor satu

untuk Truk Tronton Jatim dan Truk Fuso Engkel Jatim mempunyai prosentase biaya aktivitas yang lebih kecil daripada jurusan lainnya. Tetapi untuk *activity driver* lainnya seperti jumlah trip, jam tenaga kerja, dan jumlah permintaan tidak mempengaruhi alokasi besar kecilnya *pool rate* untuk masing-masing jurusan.

Maka selanjutnya tahap-tahap untuk perhitungan *Activity Based Costing* dapat dijabarkan setelah persentase jumlah *activity driver* seperti Tabel 4.20 diketahui masing-masing jurusan sebagai dasar konsumsi aktivitas untuk masing-masing jurusan. Maka untuk Tabel 4.21 tentang aktivitas aktual perusahaan PT Petrokindo Cipta Selaras selama tahun 2012 digunakan sebagai dasar pengalokasian biaya ke masing-masing jurusan. Setelah ditentukan *pool rate*-nya untuk tiap aktivitas pada Tabel 4.19 maka Tabel 4.21 ditampilkan *Activity Based Costing* selama tahun 2012 untuk tiap-tiap jurusan. Perhitungan pada Tabel 4.21 ke masing-masing jurusan didapatkan dari *pool rate* dengan aktivitas aktual tiap jurusan yang ditampilkan pada Tabel 4.21

Tabel 4.21

Perhitungan Activity Based Costing Tiap Truk Class

Part 1

<i>Pool</i>	Aktivitas	<i>Activity Driver</i>	<i>Pool Rate</i>	A	A	A	B
	Biaya langsung			24,297,900,017	18,223,425,012	13,667,568,760	15,186,187,510
1	Memasarkan jasa ke pelanggan	Jumlah kiriman = 237,040 ton	67,052.67	2,540,625,666.30	1,884,180,027.00	1,490,580,854.10	1,519,413,502.20
	Pengiriman barang						
	Bongkar muat kontainer						

2	Pembuatan dokumen pengiriman barang	Jarak tempuh = 1,317,960 km	505.99	45,660,537.60	54,646,920.00	65,272,710.00	63,451,146.00
3	Menagih pelanggan	Jumlah kiriman = 237,040 ton	5,907.29	223,827,218.10	165,994,849.00	131,319,056.70	133,859,191.40
4	Inspeksi bangunan	Jam tenaga kerja = 5,529,600 Jam	82.77	73,229,598.72	54,922,199.04	45,768,499.20	45,768,499.20
5	Mencatat dan penggunaan listrik dan air	Jam tenaga kerja = 5,529,600 Jam	158.23	133,991,777.28	104,993,832.96	87,494,860.80	87,494,860.80
6	Pemeriksaan kendaraan oleh mekanik	Jumlah permintaan 1000	2,213,781.43	221,378,143.00	265,653,771.60	177,102,514.40	199,240,328.70
	Total		2,287,488.38	3,238,712,941.00	2,530,391,599.60	1,997,538,495.20	2,049,227,528.30

Part 2

B	B	C	C	C	D	D
16,704,806,261	9,111,712,506	10,630,331,257	12,148,950,008	9,111,712,506	13,667,568,760	10,630,331,257
1,691,738,864.10	949,465,807.20	1,085,582,727.30	1,229,075,441.10	988,356,355.80	1,439,620,824.90	1,075,524,826.80
54,039,732.00	71,405,308.80	60,293,768.40	68,247,931.20	67,944,377.20	54,889,795.20	61,022,394.00
149,040,926.70	83,647,226.40	95,639,025.10	108,280,625.70	87,073,454.60	126,829,516.30	94,752,931.60
45,768,499.20	32,037,949.44	32,037,949.44	36,614,799.36	27,461,099.52	36,614,799.36	27,461,099.52
87,494,860.80	61,246,402.56	61,246,402.56	69,995,888.64	52,296,916.48	69,995,888.64	52,296,916.48

177,102,514.40	177,102,514.40	199,240,328.70	132,826,885.80	221,378,143.00	177,102,514.40	265,653,771.60
2,205,185,397.20	1,374,905,208.80	1,534,040,201.50	1,645,041,571.80	1,444,510,346.60	1,905,053,338.80	1,576,711,940.00

Sumber: data internal perusahaan yang diolah

Sebagai penjelasan pada tabel 4.21 contohnya angka Rp.2,540,625,666.30 pada *pool* 1 di Truk Wing Tronton Class A ke-1 didapatkan dari perkalian antara jumlah ton kiriman di Truk Wing Tronton Class A ke-1 yaitu sebesar 37.890 dengan *pool rate* yang nilainya Rp. 67,052.67. Maka selanjutnya dapat dicari biaya pengiriman per trip seperti Tabel 4.22.

Tabel 4.22

Perhitungan Biaya Pengiriman per Trip Dengan Sistem ABC

Truk Class	Jarak tempuh	ABC	Biaya pengiriman per jarak tempuh
Class A	90,240.00	3,238,712,941.00	35,889.99
Class A	108,000.00	2,530,391,599.60	23,429.55
Class A	129,000.00	1,997,538,495.20	15,484.79
Class B	125,400.00	2,049,227,528.30	16,341.53
Class B	106,800.00	2,205,185,397.20	20,647.80
Class B	141,120.00	1,374,905,208.80	9,742.81
Class C	119,160.00	1,534,040,201.50	12,873.78
Class C	134,880.00	1,645,041,571.80	12,196.33
Class C	134,280.00	1,444,510,346.60	10,757.45
Class D	108,480.00	1,905,053,338.80	17,561.33
Class D	120,600.00	1,576,711,940.00	13,073.90

Sumber: data intern perusahaan yang telah diolah

4.6 membandingkan Pendekatan Tradisional dengan Pendekatan ABC

Setelah didapatkan biaya pengiriman per trip melalui cara ABC maka kemudian biaya pengiriman per trip dengan sistem tradisional juga dicari agar bisa diketahui

manakah yang lebih baik dalam alokasinya. Yang pertama dilakukan adalah biaya tradisional juga dicari alokasi pengirimannya tiap jurusan cara perhitungannya menggunakan persentase pemicu jumlah kontainer yang terjual. Untuk alokasinya ditampilkan pada Tabel 4.23

Tabel 4.23

Perhitungan Alokasi Biaya Tiap Trip Dengan Sistem Tradisional

Truk Class	Total Kiriman (ton)	Persentase dari total kiriman (%)	Total biaya alokasi	Tradisional
Class A	37,890	16%	21,501,318,568.80	3,440,210,971.01
Class A	28,100	12%		2,580,158,228.26
Class A	22,230	9%		1,935,118,671.19
Class B	22,660	10%		2,150,131,856.88
Class B	25,230	11%		2,365,145,042.57
Class B	14,160	6%		1,290,079,114.13
Class C	16,190	7%		1,505,092,299.82
Class C	18,330	8%		1,720,105,485.50
Class C	14,740	6%		1,290,079,114.13
Class D	21,470	9%		1,935,118,671.19
Class D	16,040	7%		1,505,092,299.82

Sumber : data internal perusahaan yang diolah

Setelah didapatkan alokasi biaya tradisional maka biaya pengiriman per ton kiriman bisa dicari dengan membagi jumlah alokasi dengan total jarak tempuh truk seperti di tabel 4.24.

Tabel 4.24**Perhitungan Biaya Pengiriman per Trip Dengan Sistem Tradisional**

Truk Class	Total jarak tempuh (km)	tradisional	biaya per jarak tempuh
Class A	90240	3,440,210,971.01	38,122.91
Class A	108000	2,580,158,228.26	23,890.35
Class A	129000	1,935,118,671.19	15,000.92
Class B	125400	2,150,131,856.88	17,146.19
Class B	106800	2,365,145,042.57	22,145.55
Class B	141120	1,290,079,114.13	9,141.72
Class C	119160	1,505,092,299.82	12,630.85
Class C	134880	1,720,105,485.50	12,752.86
Class C	134280	1,290,079,114.13	9,607.38
Class D	108480	1,935,118,671.19	17,838.48
Class D	120600	1,505,092,299.82	12,480.04

Sumber: data internal perusahaan yang diolah

Hasil perhitungan telah diperoleh. untuk menunjukkan bahwa pemakaian sistem *Activity Based Costing* lebih baik dari sistem biaya tradisional. Maka kedua sistem tersebut dibandingkan seperti didalam Tabel 4.25.

Tabel 4.25**Perbandingan metode ABC dan Tradisional**

Truk Class	Biaya pengiriman per jarak tempuh ABC	biaya per jarak tempuh tradisional	selisih antar metode	undercosting/overcosting
Class A	35,889.99	38,122.91	2,232.91	overcosting
Class A	23,429.55	23,890.35	460.80	overcosting
Class A	15,484.79	15,000.92	(483.87)	undercosting
Class B	16,341.53	17,146.19	804.66	overcosting
Class B	20,647.80	22,145.55	1,497.75	overcosting
Class B	9,742.81	9,141.72	(601.09)	undercosting
Class C	12,873.78	12,630.85	(242.93)	undercosting
Class C	12,196.33	12,752.86	556.52	overcosting
Class C	10,757.45	9,607.38	(1,150.07)	undercosting
Class D	17,561.33	17,838.48	277.15	overcosting
Class D	13,073.90	12,480.04	(593.86)	undercosting

Sumber : data internal perusahaan yang diolah

Setelah membandingkan kedua metode tersebut, dapat diperoleh hasil bahwa sistem ABC bisa memberikan biaya pengiriman yang lebih murah pada Class. Di tabel 4.25 disebutkan terjadi *overcosting* dan *undercosting*. *overcosting* (harga pokok produk terlalu tinggi) dan *undercosting* (harga pokok produk terlalu rendah) disebabkan karena pengalokasian biaya kurang tepat. Memang di beberapa Class, sistem tradisional lebih murah daripada sistem ABC. Namun presentase kirimannya tidak lebih besar dari Class A dan B dan tujuan yang sejenisnya.

4.7 Peranan Etos Kerja dan Manajemen yang Baik Sebagai Penunjang Kesuksesan Penerapan ABC

Selain menggunakan dasar hitungan pengalokasian biaya yang tepat, kesuksesan ABC tidak lepas dari etos kerja dan manajemen perusahaan yang baik. PT. Petrokopindo Cipta Selaras memiliki Sumber Daya Manusia yang memadai

dan dapat diandalkan. Hal ini terbukti pada pencapaian perusahaan pada tahun 2012 berdasarkan RUPS, Bahwa di bidang angkutan, perusahaan melakukan implementasi dan penerapan SOP tentang operasional dan pemeliharaan kendaraan (*preventive maintenance*) dan menghasilkan peningkatan hasil angkutan sebesar Rp.4,89 milyar dari realisasi tahun 2011 (Rp.2,77 milyar). Hal ini tidak dapat terealisasi tanpa didasari oleh etos kerja dan kualitas sumber daya manusia yang dapat diandalkan.

Untuk meningkatkan etos kerja dan manajemen yang baik, perusahaan melakukan beberapa program peningkatan mutu SDM wajib bagi karyawannya.

Antara lain:

- a. Meningkatkan kemampuan dan pengetahuan karyawan melalui seminar dan pendidikan latihan serta melakukan studi banding, Misalnya:
 1. Seminar Memahami dan Menyikapi Profiling, Berchmarking, Counseling & Analis Resiko Wajib Pajak di Surabaya.
 2. Seminar tentang “Penerapan Standart Akuntansi Keuangan Entitas Tanpa Akuntabilitas Publik (SAK ETAP)” di Surabaya.
 3. Seminar tentang “Analisis Laporan Keuangan sebagai antisipasi resiko dan perbaikan kinerja bisnis” di Surabaya.
 4. Pelatihan “Penyusunan Standart Operating Prosedur Finance” di Surabaya.
 5. Pelatihan “Leadership dan Kepemimpinan” di Diklat Gresik.

- a. Menambah tenaga diperbantukan dari Petrokimia Gresik untuk menunjang kegiatan angkutan dalam dan angkutan laut.
- b. Melakukan rekrutment tenaga kerja dengan profesi khusus untuk menunjang aktivitas usaha dibidang perdagangan maupun pergudangan.
- c. Melakukan program psikotest bagi karyawan tetap dan kontrak sebagai dasar penempatan karyawan sesuai dengan keahlian dan kompetensi.
- d. Mengefektifkan dan penerapan peraturan perusahaan untuk meningkatkan kedisiplinan karyawan.
- e. Meningkatkan gaji karyawan secara proporsional yang mengacu pada UMK (upah minimum kabupaten) yang telah ditetapkan pemerintah.

Bidang pemeliharaan kendaraan dan sistem perusahaan tidak luput dari pembenahan, antara lain di bidang sistem:

- a. Melakukan pengawasan terhadap seluruh kegiatan operasional perusahaan sesuai dengan sistem dan prosedur yang berlaku.
- b. Melakukan identifikasi potensi resiko yang ditimbulkan & mencari alternatif penyelesaiannya.

- c. Melakukan penyempurnaan sistem dan prosedur yang disesuaikan dengan kebutuhan perusahaan serta perkembangan perusahaan, diantaranya Standart (SD), Prosedur (PR), Uraian Pekerjaan (UP), dan Instruksi Kerja (IK)
- d. Melakukan penyusunan *job description*, *job grade* dan *job specification* bagi karyawan, secara bertahap.

Di bidang pemeliharaan kendaraan antara lain:

- a. Menetapkan standart dan prosedur pemeliharaan alat berat dan kendaraan dengan menitikberatkan pada pelaksanaan monitoring harian.
- b. Meningkatkan efektivitas pemeliharaan alat berat dan kendaraan melalui penerapan *preventive maintenance*, dengan tujuan meningkatkan produktivitas serta jaminan ketersediaan pemakaian asset.
- c. Melakukan training terhadap operator alat berat mengenai tata cara operasi dan pemeliharaan, yang bekerja sama dengan instruktur pihak terkait.
- d. Melaksanakan sosialisasi K3 secara berkala kepada pengemudi angkutan dan operator alat berat.
- e. Bekerja sama dengan mitra kerja dalam hal menjamin ketersediaan *stock spare part* yang *fast moving*.