

**S K R I P S I**

**SRI WIDAYATI**

**PERANAN TARIP BIAYA OVERHEAD PABRIK DALAM PENENTUAN  
BIAYA PEMELIHARAAN DAN PERBAIKAN KAPAL PADA DIVISI  
PEMELIHARAAN DAN PERBAIKAN KAPAL  
PT. PAL INDONESIA ( PERSERO ) SURABAYA**



**M I L I K  
PERPUSTAKAAN  
"UNIVERSITAS AIRLANGGA"  
SURABAYA**

*A.774/91  
Wid  
p*

**FAKULTAS EKONOMI UNIVERSITAS AIRLANGGA  
S U R A B A Y A  
1 9 9 1**

**PERANAN TARIP BIAYA OVERHEAD PABRIK DALAM PENENTUAN  
BIAYA PEMELIHARAAN DAN PERBAIKAN KAPAL PADA  
DIVISI PEMELIHARAAN DAN PERBAIKAN KAPAL  
PT. PAL INDONESIA (PERSERO)  
SURABAYA**

**SKRIPSI**

**Diajukan Untuk Memperlengkapi Syarat-syarat Dalam  
Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi Jurusan  
Akuntansi**

**OLEH :**

**SRI WIDAYATI**

**NOMOR POKOK : 048512026**

**FAKULTAS EKONOMI UNIVERSITAS AIRLANGGA**

**S U R A B A Y A**

**1 9 9 1**

## KATA PENGANTAR

Setelah melalui hari-hari panjang perkuliahan, sampailah kini pada langkah akhir yang menentukan dalam menyelesaikan studi di Fakultas Ekonomi Universitas Airlangga.

Dengan rahmat Allah SWT serta keridhoannya, maka penulis berhasil menyelesaikan skripsi ini, sehingga dapat diajukan untuk melengkapi syarat-syarat memperoleh gelar sarjana yang diidam-idamkan selama sekian tahun menuntut ilmu.

Ucapan terima kasih yang tulus penulis sampaikan atas berbagai dukungan yang telah diberikan, sehingga penulis berhasil menyelesaikan tugas akhir ini, kepada :

1. Ayah dan Ibu serta Kakak dan Adik tercinta yang telah memberi dukungan moril yang amat penulis rasakan sebagai pendorong kearah keberhasilan dalam menyelesaikan studi dan skripsi ini.
2. Bapak Drs. Henky Supit, Ak. selaku dosen pembimbing yang telah banyak meluangkan waktunya untuk memberikan pengarahan yang amat besar artinya bagi penulis.
3. Bapak Drs Ec. Soejono Abipraja selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Airlangga.
4. Para staf Dosen Pengajar Fakultas Ekonomi Universitas Airlangga yang dengan tekun telah mendidik penulis.
5. Pimpinan dan Staf PT PAL INDONESIA ( PERSERO ) yang telah memberikan izin kepada penulis untuk mengadakan

penelitian.

6. Keluarga Bapak Pundi yang telah memberikan bantuan moril maupun fasilitas-fasilitas hingga terwujudnya skripsi.
7. Mas Pundyananji yang telah memberikan dorongan moril maupun kesabarannya membantu penulisan skripsi.

Akhirnya semoga karya tulis ini bermanfaat dan dapat membantu bagi Pimpinan PT PAL INDONESIA ( PERSERO ), khususnya Pimpinan Divisi Pemeliharaan dan Perbaikan Kapal dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi.

Penulis

Surabaya, .....

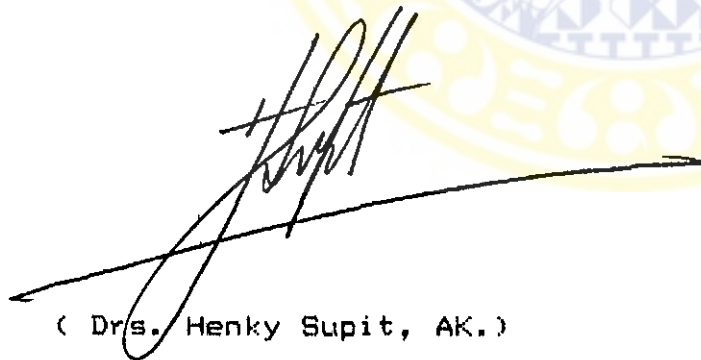
Disetujui dan diterima baik

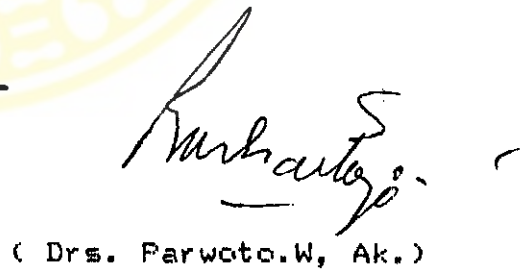
oleh :



Dosen Pembimbing :

Ketua Jurusan :

  
( Drs. Henky Supit, AK.)

  
( Drs. Parwoto.W, Ak.)

Surabaya, 9-4-1991  
Telah Direvisi Oleh



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Hilmy Vanoes Saboet', is written over a large, faint circular watermark of the University of Airlangga seal. The seal features a central figure and is surrounded by a decorative border.

( DRS. Hilmy Vanoes Saboet, M.Acc.Ak. )

## DAFTAR ISI

	Halaman
Kata Pengantar .....	i
Daftar isi .....	iii
Daftar gambar .....	v
Daftar tabel .....	vi
Daftar Lampiran	
<b>BAB :</b>	
<b>1. Pendahuluan</b>	
1. Latar Belakang Masalah .....	1
2. Penjelasan .....	4
3. Alasan Pemilihan Judul .....	6
4. Tujuan dan Manfaat Penyusunan Skripsi .....	7
5. Sistematika Pembahasan .....	8
6. Metodologi	
6.1. Perumusan Masalah .....	9
6.2. Hipotesa Kerja .....	10
6.3. Scope Analisa ( Ruang lingkup Telaah ).....	11
6.4. Prosedur dan Teknik Pengumpulan Data .....	11
<b>II. 1. Pengertian Dan Fungsi Akutansi Biaya ..</b>	<b>13</b>
2. Pengertian Biaya .....	16
3. Konsep Biaya Produksi	
3.1. Konsep .....	19

3.2.	Penentuan Biaya Produksi .....	20
3.3.	Metode Biaya Produksi Pesanan Dan Proses .....	22
4.	Pengertian Biaya FOH	
4.1.	Definisi Biaya FOH .....	24
4.2.	Sifat Dan Klasifikasi Biaya FOH ..	27
5.	Alasan Pembebanan Biaya FOH atas Pasar Tarip .....	29
6.	Biaya FOH Yang Dibentuk Dimuka	
6.1.	Manfaat .....	32
6.2.	Faktor-faktor Yang Harus Dipertim- bankan Dalam Memilih Tarif FOH ..	33
7.	Derpementalisasi Biaya FOH .....	40
III.	Tinjauan Umum Tentang P.T. PAL INDONESIA ( PERSERO )	
1.	Sejarah Pendirian Perusahaan .....	46
2.	Penentuan Letak Perusahaan .....	51
3.	Struktur Organisasi .....	52
4.	Perhitungan Tarif Biaya Overhead Pabrik P.T. PAL INDONESIA ( PERSERO ) .....	62
IV.	Pembahasan	
1.	Penyajian Data .....	79
2.	Masalah .....	80
3.	Alternatif Pemecahan .....	83
4.	Asumsi .....	84
5.	Pembuktian Hipotesa .....	85
V.	1. Kesimpulan .....	94
2.	Saran .....	95



## DAFTAR GAMBAR

Halaman

1. Bagan Organisasi PT PAL INDONESIA ( PERSERO )..... 57
2. Prosedur Pelaksanaan Pengerjaan Pemeliharaan Dan Perbaikan Kapal Pada Divisi Pemeliharaan Dan Perbaikan Kapal ..... 74

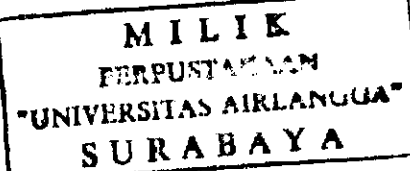
## DAFTAR LAMPIRAN

1. Formulir Perintah Pekerjaan ..... 69
2. Formulir Kartu Job Cost Sheet ..... 72

## DAFTAR TABEL

Halaman

1. Data Kalkulasi Biaya Pemeliharaan dan Perbaikan Kapal Untuk Order - Order Tahun 1988 .....	77
2. Data Realisasi Biaya Overhead Pabrik Periode 31 Desember 1988 .....	83
3. Perhitungan Realisasi Tarif Biaya Overhead Pabrik Divisi Pemeliharaan dan Perbaikan Kapal Periode 31 Desember 1988 .....	84
4. Data Realisasi Biaya Overhead Pabrik Per Departemen Periode 31 Desember 1988 .....	85
5. Perhitungan Realisasi Tarif Biaya Overhead Pabrik Per Departemen Periode 31 Desember 1988 .....	86
6. Kalkulasi Biaya Pemeliharaan Dan Perbaikan Kapal Periode 31 Desember 1988 .....	90



## B A B I

## PENDAHULUAN

## 1. LATAR\_BELAKANG\_MASALAH

Pembangunan bidang ekonomi Indonesia merupakan bagian dari pembangunan nasional dalam rangka mencapai tujuan untuk mewujudkan masyarakat adil dan makmur. Dalam pembangunan jangka panjang titik berat diletakan pada pembangunan di bidang ekonomi dengan sasaran utama mencapai keseimbangan antara bidang industri dengan bidang lainnya yang berkaitan. Sedangkan pembangunan diluar bidang ekonomi dilaksanakan seirama dan serasi dengan kemajuan yang dicapai dalam bidang ekonomi. Dengan peningkatan hasil-hasil pembangunan dibidang ekonomi diharapkan akan tersedia sumber-sumber pembangunan di bidang sosial, budaya dan politik.

Sejalan dengan berkembangnya perekonomian Indonesia banyak bermunculan bidang-bidang usaha untuk menopang tujuan pembangunan ekonomi tersebut.

Masalah yang sedang dihadapi dalam perekonomian Indonesia dewasa ini adalah kelesuan perekonomian dunia serta prospek ekspor minyak dan gas bumi yang kurang cerah yaitu merosotnya harga minyak di pasaran dunia. Oleh karena itu untuk

mempertahankan kelangsungan perekonomian ini diperlukan kebijaksanaan yang mengarah pada tindakan efisiensi yang bersifat menyeluruh.

PT PAL. INDONESIA (PERSERO) merupakan salah satu BUMN, mempunyai andil yang cukup besar dalam menopang ketahanan nasional yaitu dengan membantu memelihara dan memperbaiki Armada Kapal Perang Indonesia, kapal-kapal Niaga dan memproduksi jenis-jenis kapal perang dan kapal niaga.

Mengingat Indonesia adalah negara yang terdiri dari kepulauan dimana luas perairannya hampir dua pertiga dari luas keseluruhan wilayahnya maka perairan tersebut harus dilindungi dari ancaman yang berasal dari dalam maupun luar karena perairan tersebut mempunyai potensi yang cukup besar dalam menopang pembangunan ekonomi Indonesia. Untuk melindungi perairan yang cukup luas ini diperlukan armada kapal patroli yang tidak sedikit jumlahnya, sehingga faktor pemeliharaan dan perbaikan kapal merupakan salah satu masalah yang diutamakan sehingga kapal-kapal tersebut dapat beroperasi dengan baik.

Dalam pemeliharaan dan perbaikan kapal, PT. PAL INDONESIA (PERSERO) adalah salah satu perusahaan yang juga menangani permasalahan ini terutama menangani kapal perang.

Pada umumnya setiap perusahaan mempunyai tujuan utama untuk mendapatkan keuntungan yang maksimal.

Dimana kestabilan dalam memperoleh keuntungan merupakan dasar untuk memperoleh kepercayaan dari pihak luar, seperti pihak pemberi atau calon pemberi modal dan pihak lain yang mempunyai hubungan ekonomi dengan perusahaan. Untuk mencapai tujuan tersebut pihak manajemen memerlukan berbagai informasi yang berkaitan dengan pencapaian tujuan tersebut.

Informasi biaya merupakan salah satu faktor penting yang perlu dipertimbangkan oleh manajemen dalam mencapai tujuan perusahaan. Salah satu manfaat informasi biaya bagi manajemen adalah sebagai alat bantu dalam usaha mencapai laba yang direncanakan. Mengingat pentingnya informasi biaya, maka informasi biaya hendaknya disajikan secara sistematis dan dapat dibandingkan sehingga dapat benar-benar bermanfaat untuk keperluan analisa dalam rangka menjalankan usaha perusahaan yang berhubungan dengan pengambilan keputusan.

Masalah-masalah yang dihadapi manajemen sehubungan dengan informasi biaya adalah :

1. Penentuan harga pokok produk secara teliti.
2. Pengendalian biaya dan
3. Analisa biaya.

Penentuan dan pengukuran harga pokok produk diperlukan oleh manajemen untuk menentukan harga pokok penjualan dan menghitung laba kotor yang diperoleh dari hasil penjualan produk.

Penggunaan informasi biaya untuk perencanaan

dan pengendalian biaya diperlukan manajemen untuk meningkatkan efisiensi biaya perusahaan yaitu dengan membandingkan antara biaya yang terjadi dengan biaya menurut budget atau standar, kemudian dianalisa sebab - sebab yang menimbulkan perbedaan untuk diambil langkah-langkah perbaikan untuk kegunaan dimasa yang akan datang.

Dalam pengambilan keputusan, informasi biaya merupakan salah satu faktor yang harus dipertimbangkan dalam hal ini informasi biaya yang diperlukan biaya yang sifatnya akan terjadi di masa yang akan datang atau future cost. Bagi PT PAL. INDONESIA (PERSERO) khususnya Divisi Pemeliharaan dan Perbaikan Kapal masalah penentuan biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal (yang identik dengan harga pokok produksi pada perusahaan manufaktur) merupakan hal yang banyak memerlukan perhatian dari pihak manajemen karena adanya kesulitan dalam penentuan kewajaran besarnya biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal tersebut.

Dengan latar belakang tersebut di atas, maka penulis tertarik untuk mengadakan penelitian tentang penentuan biaya tersebut yang telah dilaksanakan oleh pihak manajemen PT PAL INDONESIA (PERSERO).

## 2. Penjelasan Judul

Sebelum penulis menjelaskan judul skripsi ini secara keseluruhan, terlebih dahulu akan diuraikan arti kata demi kata yang terkandung didalam judul

skripsi: Peranan Tarif Overhead Pabrik Dalam Penentuan Biaya Pemeliharaan Dan Perbaikan Kapal Pada Divisi Pemeliharaan Dan Perbaikan Kapal Di PT PAL INDONESIA (Persero) sebagai berikut :

- a. Peranan adalah dimaksudkan untuk menjelaskan suatu kegunaan atau manfaat dari suatu metode/ cara bagi pihak yang menggunakan metode untuk mencapai tujuannya.
- b. Tarif Biaya Overhead Pabrik adalah patokan/ pedoman manajemen dalam membebaskan biaya overhead pabrik yang didasarkan pada tarif ditentukan dimuka secara tepat. Ketepatan dalam ilmu akuntansi bukan suatu anggapan baku yang mana harus mutlak melainkan pembebanan biaya overhead pabrik itu :
  1. Tidak menyimpang dari prinsip-prinsip Akuntansi Indonesia.
  2. Menggunakan sistem dan prosedur pembebanan yang umum.
  3. Apabila ada variance atau terjadi selisih antara biaya overhead pabrik yang dibebankan kepada produk dengan yang sesungguhnya dapat dianalisa sebab-sebabnya.
- c. Dalam penentuan adalah menunjukkan suatu kegiatan aplikasi dari suatu kebijaksanaan tertentu.
- d. Biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal adalah merupakan akumulasi biaya dalam pengerjaan jasa kapal.
- e. Pada, dimaksudkan sebagai kata penunjuk adanya

suatu obyek tertentu.

- f. Divisi pemeliharaan dan perbaikan kapal adalah salah satu divisi yang terdapat di PT PAL INDONESIA ( PERSERO ), dimana penulis menemukan permasalahan yang dibahas dalam skripsi ini.
- g. PT. PAL INDONESIA ( PERSEERO ), merupakan salah satu nama galangan kapal yang ada di Surabaya.

### 3. ALASAN PEMILIHAN JUDUL

Divisi Pemeliharaan dan Perbaikan Kapal merupakan salah satu divisi yang berfungsi menerima order pekerjaan dari TNI - AL untuk memelihara dan memperbaiki Kapal Perang Republik Indonesia juga menerima order dari Non TNI - AL misalnya : memelihara dan memperbaiki kapal-kapal niaga. Tentunya perhitungan biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal yang akan timbul sehubungan dengan diterimanya order tersebut merupakan salah satu unsur pertimbangan untuk mencapai kesepakatan harga.

Dalam perhitungan biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal, elemen-elemen biaya bahan langsung dan biaya upah langsung dapat dengan mudah dilakukan namun biaya overhead pabrik akan timbul kesulitan karena unsur-unsur biaya overhead pabrik cukup banyak.

Untuk mengatasi pembebanan biaya overhead pabrik biasanya ditempuh dengan jalan membebaskan tarif tertentu, karena tidaklah praktis untuk



membebankan biaya pabrik pada biaya pemeliharaan dan perbaikan pada saat biaya overhead pabrik tersebut benar-benar terjadi.

Penentuan tarif biaya overhead pabrik bukanlah hal yang mudah dilakukan, harus digunakan analisa yang cukup rumit, baru kita sampai pada keputusan menetapkan tarif yang akan dibebankan pada order yang diterima, sehingga tarif yang ditetapkan tersebut benar-benar realistis dalam arti akan mendekati kewajaran.

Karena alasan tersebut diatas penulis tertarik untuk mengambil judul : " Peranan Tarif Biaya Overhead Pabrik Dalam Penentuan Biaya Pemeliharaan Dan Perbaikan Kapal Pada Divisi Pemeliharaan Dan Perbaikan kapal Di PT PAL INDONESIA ( PERSERO )".

#### 4. TUJUAN DAN MANFAAT PENYUSUNAN SKRIPSI

Tujuan yang terkandung dari penyusunan skripsi ini adalah untuk memberikan sumbangan pemikiran sesuai dengan kemampuan penulis, dengan memberikan keyakinan berdasarkan kenyataan yang terjadi pada Divisi Pemeliharaan dan Perbaikan kapal Di PT. PAL INDONESIA ( Persero ) dan tinjauan secara teori yang kemudian diterapkan untuk memecahkan masalah yang dihadapi oleh perusahaan, agar manajemen menggunakan tarif biaya overhead per departemen, sehingga biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal dapat ditentukan secara wajar.

Adapun manfaat yang bisa diperoleh dari penyusunan skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Memberikan sumbangan pemikiran kepada manajemen perusahaan sesuai dengan kemampuan penulis mengenai penggunaan tarif biaya overhead pabrik per departement sehingga biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal dapat ditentukan secara wajar.
2. Bagi penulis dapat memperoleh pengalaman praktis didalam mempraktekkan teori-teori yang pernah didapat, baik dari perkuliahan ataupun dari literatur-literatur.
3. Bagi pihak - pihak lain yang mungkin menghadapi masalah yang sama dengan divisi Pemeliharaan dan Perbaikan kapal , maka hasil penelitian ini dapat digunakan untuk memecahkan masalah yang dihadapi.

#### 5. Sistematika Pembahasan

Penulisan skripsi ini akan dibagi menjadi 5 bab/ bagian yang terinci sebagai berikut :

##### **BAB I : Pendahuluan.**

Pada bab pendahuluan ini akan dibahas tentang latar belakang masalah, penjelasan judul, alasan pemilihan judul, tujuan penyusunan sistematika skripsi serta metodologi skripsi. Didalam metodologi dikemukakan tentang permasalahan, hipotesa kerja dan ruang lingkup analisa serta prosedur pengumpulan dan

pengolahan data.

## **BAB II : Landasan teori**

Pada bab tinjauan teori ini akan dibahas :

Pengertian dan fungsi akuntansi biaya, pengertian biaya, konsep biaya produksi, didalamnya membahas penentuan biaya produksi, metode biaya produksi pesanan dan proses. Pengertian elemen biaya FOH, sifat dan klasifikasi FOH, manfaat biaya FOH yang ditentukan dimuka, departementalisasi Biaya FOH .

## **BAB III: Tinjauan umum perusahaan PT PAL INDONESIA**

Pada bab ini akan diuraikan mengenai sejarah pendirian perusahaan, penentuan lokasi letak perusahaan, struktur organisasi, perhitungan tarip FOH pada PT PAL.

Perhitungan biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal.

## **BAB IV : Pembahasan**

Pada bab ini mengemukakan tentang sebab-sebab masalah serta akibat masalah. Pembahasan praktis atas penerapan teoritis untuk penjelasan masalah meliputi alternatif dan pemilihan alternatif pemecahan hipotesa serta pengujian hipotesa.

## **BAB V : Kesimpulan dan Saran.**

Pada bab ini merupakan bagian akhir dari penulisan skripsi ini yang mengemukakan tentang

kesimpulan dan saran.

## 6. METODOLOGI

### 6.1. Perumusan Masalah

Masalah yang dihadapi pada Divisi Pemeliharaan dan Perbaikan Kapal di PT. PAL INDONESIA (PERSERO) dapat dirumuskan sebagai berikut :

Divisi Pemeliharaan dan Perbaikan Kapal adalah salah satu divisi yang ada di PT. PAL INDONESIA (PERSERO). Divisi Pemeliharaan dan Perbaikan Kapal mempunyai 5 departemen produksi/pelaksana dan 2 departemen pembantu. Departemen galangan kapal, departemen listrik, departemen mesin, departemen elektro, departemen senjata, departemen pembantu Direktorat teknik dan departemen Direktorat Harkan.

Penentuan biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal yang dilakukan oleh Divisi Pemeliharaan dan Perbaikan Kapal adalah kurang relevan, karena dalam membebankan biaya overhead pabrik tidak menggunakan tarip biaya over head pabrik per departemen, melainkan memakai tarip biaya overhead pabrik per divisi (tarip tunggal). Akibatnya hasil perhitungan biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal kurang wajar apabila digunakan untuk tujuan pengendalian biaya produksi.

### 6.2. Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara dari  
PERANAN TARIP BIAYA ...

permasalahan yang dihadapi, yang kebenarannya masih harus dibuktikan. Dalam penulisan skripsi ini penulis mengemukakan suatu hipotesa sebagai berikut: Apabila dalam perhitungan biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal pada Divisi Pemeliharaan dan Perbaikan Kapal PT. PAL INDONESIA (PERSERO) menggunakan tarif biaya overhead pabrik per departemen untuk pembebanan biaya overhead pabriknya, maka akan didapat hasil perhitungan biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal yang wajar.

### 6.3. Scope Analisa/Ruang Lingkup Telaah

Mengingat luasnya kegiatan yang dilaksanakan pada Divisi Pemeliharaan dan Perbaikan Kapal, sehingga banyak menimbulkan masalah di dalam membebankan biaya pengerjaan jasa yang diterima khususnya yang berhubungan dengan tarif biaya overhead pabrik. Untuk itu dalam penulisan skripsi ini penulis membatasi ruang lingkup telaah hanya terbatas pada penentuan tarif biaya overhead pabrik per departemen yang didasarkan atas realisasi biaya dalam satu periode akuntansi, serta aplikasinya terhadap order-order yang diterima.

### 6.4. Prosedur Pengumpulan Dan Pengolahan Data

#### A. Prosedur Pengumpulan Data

Di dalam mengumpulkan data-data yang diperlukan guna mencapai terlaksananya penyusunan skripsi ini,

penulis menggunakan prosedur :

a. Library Research

Yaitu suatu cara untuk memperoleh atau mengumpulkan data dengan jalan membaca atau mempelajari secara cermat dan teliti atas buku-buku pengetahuan ilmiah maupun literatur lainnya yang berhubungan dengan skripsi ini.

b. Field Research

Yaitu suatu cara untuk mendapatkan data-data dengan jalan terjun langsung ke lapangan untuk mengadakan penelitian terhadap objek yang akan diselidiki, dalam hal ini Divisi Pemeliharaan dan Perbaikan Kapal PT. PAL INDONESIA (PERSERO). Adapun teknik yang digunakan dalam memperoleh data di lapangan antara lain :

1. Observasi

Yaitu teknik pengumpulan data dengan cara mengadakan pengamatan langsung terhadap objek yang diselidiki.

2. Interview

Yaitu teknik pengumpulan data dengan cara mengadakan wawancara atau tanya jawab langsung dengan personil-personil yang berwenang memberikan informasi data-data yang diperlukan.

3. Dokumenter

Yaitu teknik pengumpulan data dengan cara mengutip dokumen-dokumen atau buku pedoman

kerja serta catatan-catatan yang terdapat pada setiap bagian dari perusahaan yang bersangkutan.

(B. Prosedur Pengolahan Data :

Prosedur ini dilaksanakan dengan tahapan sebagai berikut :

1. Menggambarkan cara perhitungan dan pembebanan FOH dalam perhitungan harga pokok produksi yang dilakukan oleh perusahaan.
2. Menggambarkan konsep teori dengan menggunakan data perusahaan.
3. Menganalisa perbedaan cara perhitungan yang dilakukan perusahaan dengan cara perhitungan menurut konsep.

## B A B II

## TINJAUAN TEORI

**1. Pengertian dan Fungsi Akuntansi Biaya**

Akuntansi biaya dan harga pokok yang kadang - kadang disebut manajemen biaya, dianggap sebagai rekan manajemen dalam aktivitas-aktivitas perencanaan dan pengendalian yang memberikan kepada manajemen alat akuntansi yang dibutuhkan untuk merencanakan pengendalian dan mengevaluasi aktivitas dan operasi perusahaan.

Akuntansi biaya adalah cabang dari akuntansi yang merupakan alat manajemen dalam memonitor dan menekan transaksi biaya secara sistematis, serta menyajikan informasi biaya dalam bentuk laporan biaya.

Menurut Mulyadi, bahwa "Akuntansi biaya merupakan proses pencatatan, penggolongan, peringkasan dan penyajian biaya-biaya pembuatan dan penjualan produk atau penyerahan jasa". 1)

---

1

Mulyadi, Akutansi Biaya Penentuan Harga Pokok dan Pengendalian Biaya, Bagian Penerbitan Fakultas Ekonomi Universitas Gajah Mada, Yogyakarta, 1986, Edisi 3, hal.3.



Sedangkan pengertian yang diberikan oleh Neuner adalah :

..... Cost accounting is cost determination because it encompasses four managerial functions : planning the manufacturing operation through the use of budgetary procedures and recording the necessary financial data relating there to; measuring and controlling these procedures; and finally, evaluating managements effectiveness in producing and distributing its products.2)

Jadi dapat disimpulkan, bahwa informasi yang disajikan oleh akuntansi biaya bagi manajemen meliputi biaya produksi dan biaya non produksi seperti biaya pemasaran atau penjualan, administrasi dan umum, dan semua fungsi manajemen. Oleh karenanya akuntansi biaya dapat digunakan untuk perusahaan manufacturing maupun non manufacturing.

Pencatatan, penyajian dan analisis data biaya dapat membantu manajemen dalam menyajikan tugas-tugas :

1. Membuat dan melaksanakan rencana-rencana dan anggaran-anggaran bagi operasi perusahaan dalam kondisi yang ekonomis dan bersaing.
2. Menetapkan metode penentuan biaya dan prosedur-prosedur yang menjamin adanya pengendalian dan jika memungkinkan mengurangi/ memperbaiki biaya.

-----  
2

John J.W. Neuner, Cost Accounting Principles and Practica, Richard D. Irwin, Inc., 1973, eight Edition, hal. 3.

3. Menentukan nilai persediaan untuk tujuan penetapan biaya dan harga, dan sewaktu-waktu memeriksa jumlahnya secara fisik.
4. Menentukan biaya-biaya dan laba perusahaan untuk satu periode akuntansi tahunan.
5. Memilih diantara dua atau lebih alternatif, yang dapat meningkatkan pendapatan dan menurunkan biaya.

Pada tingkat pengendalian, akuntansi biaya berhubungan dengan saat ini, yakni kondisi yang sedang berlangsung, antara lain membandingkan hasil-hasil dengan standard serta anggaran yang telah ditetapkan sebelumnya. Pengendalian biaya yang efektif tergantung pada perencanaan yang tepat atas setiap aktivitas, fungsi dan kondisi. Dengan perantaraan media akuntansi biaya, manajemen mendapatkan informasi-informasi yang berkesinambungan atas fungsi-fungsi operasi yang gagal menyumbangkan bagian keuntungan yang harus dihasilkan atau menunjukkan ketidak efisienan yang mana akan menurunkan laba.

Secara berkala, akuntansi biaya akan merekapitulasi biaya-biaya yang telah terjadi untuk tujuan penetapan laba, dimana biaya-biaya historis tersebut dialokasikan menurut rentang waktu.

Charles T. Horngren PhD. CPA. mengartikan akuntansi biaya sebagai akumulasi biaya-biaya historis setiap unit keluaran dengan tujuan untuk menyajikan persediaan dalam Neraca dan laporan Rugi-Laba.

## 2. Pengertian Biaya

Konsep biaya mengandung arti serta makna yang luas dan konsep yang beragam dalam penghitungannya, oleh karena berbagai macam alasan. Sampai sejauh ini, pihak-pihak yang dihadapkan pada masalah-masalah biaya telah mengembangkan konsep serta istilah biaya sesuai kebutuhan mereka masing-masing. Suatu konsep, pada dasarnya harus dinyatakan dalam istilah yang telah umum dikenal, namun demikian, tidaklah mudah mendefinisikan istilah biaya tanpa menimbulkan kerancuan dalam pengertiannya.

Oleh karena itu pengertian cost sangat berkaitan erat dengan kondisi serta tujuan penggunaan istilah tersebut, seperti yang dikemukakan oleh John J.W. Neuner PhD. CPA, dalam Cost Accounting, Principles and Practice :

There is no one definition of term cost. The term cost must be interpreted in accordance with the conditions and purposes for which it used." 3)

Pengertian konsep biaya yang sampai saat ini banyak digunakan adalah suatu usaha, yang dikuantisir dalam nilai uang, yang telah maupun akan timbul, untuk mencapai suatu tujuan tertentu.

-----  
3

John J.W. Neuner, Cost Accounting, Principles and Practice, Eight edition, Richard D. Irwin, Inc, Home Wood, Illinois, 1973, halaman 4.

Seringkali istilah biaya (cost) disamakan dengan istilah pengeluaran (expense) dan mempunyai pengertian biaya yang telah terjadi, seperti yang dirumuskan AICPA:

...the decrease in net assets as a result of the use of economic services in the creation of revenues or of the imposition of taxes by governmental units. Expenses is measured by the amount of the decrease in assets or the increase in liabilities related to the production and delivery of goods and the rendering of services... Expenses in its broadest sense includes all expired costs which are distinctible from revenues, in income statements distinctions are often made between various types of expired costs by captions or titles including such terms as cost, expense, or loss, e.g. cost of goods sold, operating expenses, and loss on sale of property.

4)

Istilah cost sendiri digunakan baik untuk kekayaan (assets), maupun pengeluaran (expense). Pengeluaran adalah arus keluar barang dan jasa yang akan dipertemukan dengan manfaat yang diperoleh guna menetapkan pendapatan. Sedangkan biaya seringkali disesuaikan penggunaannya dengan obyek pembiayaan itu sendiri.

Biaya tidak saja berkaitan dengan masa sekarang, tetapi juga kemungkinan pengorbanan yang akan

4

Adolph Matz and Milton F. Ustry, Cost Accounting, Planning and Control, Seventh edition, South Western Publishing Co, Cincinnati, Ohio, 1980, halaman 40, dikutip dari Robert t. Sprouse and Maurice Moonitz, Accounting Research Study No 3: A tentative Set of Broad Accounting Principles for Business Enterprise, halaman 49.

timbul dimasa datang, seperti dikemukakan oleh Deakin dan Michael :

A cost is sarifice of resources. Cost are represented in the accounting system by outlays of cash promises to pay cash in future, and the expiration of value of an assets.

Secara lebih sederhana, sesuai dengan pengertian akuntan, cost adalah pengorbanan sumberdaya-sumberdaya maupun peristiwa untuk mencapai tujuan tertentu. Hal ini dapat disimpulkan lebih jauh, sesuai dengan fungsi akuntansi, cost adalah unit moneter yang harus dibayarkan untuk memperoleh barang dan jasa seperti yang dikemukakan Charles T. Horngren, PhD, CPA :

Accountants usually define cost as resources sacrificed or forgone to achieve a specific objective. For now, consider costs as being measured in the conventional accounting way, as monetary units (dollars) that must be paid for goods and services. 5)

Dalam Prinsip Akuntansi Indonesia, batasan yang dikemukakan oleh Ikatan Akuntan Indonesia bahwa :

" Yang dimaksud dengan biaya adalah pengorbanan ekonomis yang diperlukan untuk memperoleh barang dan jasa". 6)

Demikian juga Mulyadi memberi batasan bahwa:

" Biaya adalah pengorbanan sumber ekonomis yang

5

Charles T Horngren, *op.cit.* halaman 20.

6

Ikatan Akuntan Indonesia, Prinsip Akuntansi Indonesia, Republik Indonesia, Jakarta, 1984, hal. 23.

diukur dalam satuan uang, yang telah terjadi atau kemungkinan akan terjadi untuk mencapai tujuan tertentu".<sup>7)</sup>

Dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan biaya adalah suatu nilai tukar atau pengorbanan ekonomi yang diukur dalam satuan moneter dalam rangka untuk mencapai tujuan atau untuk mendapatkan manfaat.

### 3. Biaya Produksi

#### 3.1. Konsep.

Klasifikasi biaya dalam hubungannya dengan hasil produksi dibagi menjadi 3 (tiga) unsur, yaitu :

- a. Biaya bahan langsung.
- b. Biaya tenaga kerja langsung.
- c. Biaya overhead pabrik (FOH)

Biaya bahan dan biaya tenaga kerja langsung disebut prime cost. Biaya tenaga kerja langsung dan biaya pabrik tidak langsung (FOH) disebut biaya pengolahan (conversion cost) yang merupakan biaya untuk mengolah bahan langsung menjadi barang jadi.

Matz mendefinisikan harga pokok produksi sebagai : " Jumlah dari biaya bahan langsung, tenaga kerja langsung, dan biaya overhead pabrik". <sup>8)</sup>

Adapun pengertian elemen-elemen biaya produk

7

Mulyadi, loc\_cit

8

Matz dan Usry, op\_cit, hal. 18

si menurut Nuner :

Biaya-biaya bahan langsung adalah biaya dari bahan-bahan yang dapat diidentifikasi dengan suatu unit produksi tertentu..., upah yang dibayarkan untuk pekerjaan yang dilakukan pada suatu unit produksi atau di dalam beberapa perusahaan dilakukan dalam suatu departemen tertentu, biaya overhead pabrik biaya produksi tak langsung yang tidak diidentifikasi... 9)

Jadi biaya bahan dan tenaga kerja langsung, merupakan pengorbanan dimana manfaatnya dapat diidentifikasi atau diikuti jejaknya pada aktivitas produksi atau produk-produk tertentu yang dihasilkan secara langsung. Sedang biaya overhead pabrik tidak dapat diidentifikasi secara langsung terhadap produk.

### 3.2. Penentuan Biaya Produksi

Dipakainya suatu metode dalam menentukan biaya produksi, dimaksudkan agar terdapat kewajaran dan mencerminkan keadilan jika dibebankan pada produk. Disamping itu juga dengan adanya metode tersebut lebih mempermudah dalam pengambilan keputusan.

Dalam akuntansi biaya telah dikemukakan beberapa metode yang dapat dipakai dalam menentukan biaya produksi.

Metode-metode tersebut adalah :

- a. Biaya produksi yang ditentukan berdasarkan metode taksiran yang telah ditentukan dimuka.

Didalam metode ini, biaya produksi telah ditentukan sebelum dimulainya aktivitas produksi yakni dengan jalan menaksir jumlah dari masing-masing elemen biaya produksi yang diserap dalam suatu periode untuk memproduksi barang dan jasa tertentu. Taksiran biaya bahan baku meliputi taksiran kuantitas dan harga dari setiap jenis bahan baku yang diperlukan untuk mengolah setiap satuan produk. Dalam menaksir besarnya biaya tenaga kerja langsung dipengaruhi oleh sistem pengupahan yang berlaku di perusahaan. Sedangkan untuk menentukan taksiran biaya overhead pabrik setiap produk atau satuan produk yang dihasilkan, dilakukan dengan menaksir jumlah overhead pabrik yang kemudian dibagi dengan taksiran kapasitas yang akan dipakai sebagai dasar pembebanan.

- b. Biaya produksi yang ditentukan berdasarkan metode historis atau keadaan sesungguhnya.

Metode ini sering digunakan dalam perusahaan yang diproses produksinya adalah kontinyu dan produk yang dihasilkan standard. Biaya produksi dikumpulkan tiap akhir bulan atau periode penentuan harga pokok. Dalam metode ini tidak diadakan pembebanan secara terpisah antara



bahan langsung dan bahan penolong. Demikian juga antara biaya tenaga kerja langsung ada rekening bahan baku dan biaya tenaga kerja. Sedangkan untuk biaya overhead pabrik, dihitung atau ditentukan mulai dari tiap-tiap departemen yang dibentuk oleh perusahaan, mulai departemen pembantu hingga departemen produksi.

### 3.3. Metode biaya produksi pesanan dan proses.

Metode pengumpulan biaya produksi sangat tergantung pada sifat pengolahan produk yang dilakukan. Pada dasarnya sifat pengolahan produk dapat dibedakan menjadi dua macam yaitu pengolahan produk yang didasarkan atas pesanan dan pengolahan produk yang bersifat produksi massa.

Oleh karena itu secara garis besar terdapat dua metode pengumpulan biaya produksi, yaitu :

1. Metode harga pokok pesanan.
2. Metode harga pokok proses.

Charles T. Horngren memberikan pengertian tentang kedua metode tersebut sebagai berikut :

Job order accounting methods are used by companies whose products are readily identified by individual units or batches, each of which receives varying degrees of attention and skill.

.....  
Process costing deals with the mass production of like unit that usually pass in production steps called operations or processes. 10)

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa metode harga pokok pesanan digunakan oleh perusahaan yang mengolah produknya menurut spesifikasi dari pemesannya baik bentuk jenis maupun jumlahnya. Sedangkan metode harga pokok proses digunakan oleh perusahaan banyak/masa.

Perbedaan karakteristik pengumpulan biaya produksi dalam metode harga pokok pesanan dan metode harga proses, menurut Mulyadi, adalah sebagai berikut :

	Metode Harga Pokok Pesanan	Metode harga Pokok Proses
Biaya produksi dikumpulkan	Untuk tiap-tiap pesanan	Tiap-tiap bulan atau periode penentuan harga pokok produk
Harga pokok persatuan produk dihitung	Apabila pesanan telah selesai diproduksi	Pada akhir tiap bulan atau akhir periode penentuan harga pokok produk
Rumus perhitungan harga pokok persatuan adalah	Jumlah biaya produksi yang telah dikeluarkan untuk pesanan tertentu dibagi dengan jumlah satuan produk yang diproduksi dalam pesanan yang bersangkutan	Jumlah biaya produksi yang telah dikeluarkan selama bulan atau periode tertentu bagi dengan jumlah satuan produk yang dihasilkan selama bulan; atau periode bersangkutan. 11)

Sifat dari perusahaan industri yang menggunakan metode harga pokok pesanan atau metode harga pokok biasanya adalah pembuatan/pengerjaan atas suatu produk dilakukan dalam beberapa departemen. Dalam kedua metode itu dilaksanakannya departementalisasi dari biaya bahan baku, biaya tenaga kerja dan biaya overhead pabrik memudahkan penerapan dari akuntansi pertanggungjawaban.

#### 4. Pengertian Biaya Overhead Pabrik

##### 4.1 Definisi Biaya Overhead Pabrik.

Dari berbagai literatur akuntansi biaya, biaya overhead pabrik didefinisikan sebagai :Biaya produksi selain biaya bahan langsung dan upah langsung. Dalam bukunya " Cost Accounting Planning and Control",

Matz and Usry berpendapat:

Factory overhead is generally defined as indirect materials, indirect labor and all other factory expenses that cannot conveniently be identified with not charged directly to specific job or product or final cost objectives, such as government contracts.<sup>12)</sup>

Sementara itu Mulyadi berpendapat:

Biaya overhead pabrik ialah biaya produksi selain biaya bahan baku dan biaya tenaga kerja langsung. <sup>13)</sup>

---

12

Matz and Usry, Cost Accounting Planning and Control seventh edition , Federal Publication Ptl. Ltd Singapore, 1982 page 204.

13

Mulyadi, Akuntansi Biaya Penentuan Harga Pokok dan Pengendalian Biaya, Biro penerbit Fak. Ekonomi UGM, Yogyakarta, 1981, hal. 67.

Juga Backer and Jacobsen dalam bukunya Accounting

A Managerial Approach, berpendapat:

factory overhead cost it will be recalled, consist of all factory cost that are not classified as direct labor or direct raw materials. 14)

Berikut ini Mulyadi mengelompokan biaya overhead pabrik menjadi beberapa golongan sebagai berikut:

a. Biaya bahan penolong:

Bahan penolong adalah bahan yang tidak menjadi bagian dari produk jadi atau bahan yang meskipun menjadi bagian produk jadi tetapi nilainya relatif kecil.

b. Biaya reparasi dan pemeliharaan:

Biaya reparasi dan pemeliharaan berupa pemakaian spare part dan factory overhead serta pemberian jasa pihak luar perusahaan untuk keperluan memperbaiki dan memelihara explesement, perumahan, bangunan pabrik, mesin-mesin, dan equipment, kendaraan, perkakas laboratorium, dan aktiva tetap lainnya yang digunakan untuk keperluan pabrik.

c. Biaya tenaga kerja tidak langsung:

Biaya tenaga kerja tidak langsung ialah biaya tenaga kerja yang tidak dapat diidentifikasi

-----  
14

Backer and Jacobsen, Cost Accounting A Managerial Approach, Mc Graw-Hill, Inc. New york, 1964. page 115.

dengan atau tidak dikeluarkan secara langsung dalam produksi barang atau jasa tertentu.

Biaya tenaga kerja tidak langsung dikeluarkan untuk kegiatan produksi umum.

Biaya tenaga kerja tidak langsung terdiri dari :

1. Biaya tenaga kerja yang dikeluarkan dalam departemen pembantu seperti departemen listrik, uap, bengkel dan departemen gudang.
2. Biaya tenaga kerja tertentu yang dikeluarkan dalam departemen produksi. contoh : gaji kepala departemen produksi, gaji pegawai administrasi pabrik, upah mandor.

d. Beban biaya yang timbul sebagai akibat penilaian terhadap aktiva tetap.

Biaya-biaya yang masuk didalam kelompok ini antara lain : biaya penyusutan emplasement pabrik, bangunan pabrik, mesin dan peralatan, kendaraan, perkakas laboratorium, alat kerja dan aktiva tetap lainnya yang digunakan di pabrik.

e. Beban biaya yang timbul sebagai akibat berlalunya waktu.

Biaya-biaya yang termasuk dalam kelompok ini antara lain biaya-biaya asuransi gedung dan emplasement, asuransi mesin dan perlengkapan, asuransi kecelakaan karyawan dan biaya amortisasi kerugian .

f. Biaya overhead lain secara langsung memerlukan pengeluaran uang tunai.

Biaya overhead pabrik yang termasuk dalam kelompok biaya ini antara lain: biaya reparasi yang dikeluarkan untuk pihak luar perusahaan, biaya listrik PLN dsb.

4.2 Sifat Dan Klasifikasi Biaya Produksi Tidak Langsung.

4.2.1. klasifikasi biaya produksi tidak langsung (overhead pabrik) menurut sifat langsung dan tidak langsung :

a. Biaya langsung :

Biaya langsung adalah biaya produksi tidak langsung yang dapat dibebankan secara langsung pada suatu pekerjaan, produk atau departemen tertentu.

b. Biaya tidak langsung :

Biaya tidak langsung adalah biaya yang tidak dapat diidentifikasi secara langsung dan tidak dapat dibebankan secara khusus kepada suatu pekerjaan, produk atau departemen tertentu, sehingga harus dialokasikan berdasarkan pada suatu patokan tertentu.

4.2.2. Klasifikasi biaya produksi tidak langsung dalam hubungannya dengan volume produksi.

Dalam hubungannya dengan volume produksi biaya produksi tidak langsung dapat dibagi menjadi:

a. Biaya tetap :

Biaya tetap adalah biaya yang tidak berubah menurut kegiatan tetapi tinggal tetap selama periode waktu yang relatif singkat. contoh biaya ini meliputi : biaya asuransi, biaya penyusutan.

b. Biaya variabel :

Biaya variabel adalah biaya yang akan naik atau turun secara proportional dengan volume pekerjaan.

Contoh biaya variabel seperti : biaya supplier, upah tidak langsung, biaya listrik dan lain sebagainya.

4.2.3. Klasifikasi berdasarkan objek pengeluaran :

Berdasarkan objek pengeluaran, becker dan Jacobsen berpendapat sebagai berikut:

"Factory overhead may be subdivided by object expenditure into three categories : indirect materials, indirect labour and general factory overhead."

Ad. 1. Indirect Material

Yang termasuk dalam indirect materials, seperti minyak pelumas, bahan pembersih dan supplies yang dipergunakan untuk berproduksi tetapi secara fisik tidak kelihatan dalam produk jadi.

**Ad. 2. Indirect Labor**

Yang termasuk dalam indirect labor seperti biaya pelayanan dari berbagai macam personal pabrik yang secara phisik tidak bekerja untuk suatu produk tertentu, namun demikian diperlukan untuk memproduksi produk.

Contoh : receiver, supervisor and building maintenance personal.

**Ad. 3. General Factory overhead**

Yang termasuk dalam general factory overhead meliputi biaya penyusutan gedung pabrik, telepon, travel dan sebagainya.

**5. Alasan Pembebanan Biaya Overhead Atas Dasar Tarif.**

Dalam pembebanan biaya produksi dikenal dua sistem pembebanan biaya, yaitu sistem pembebanan biaya sesungguhnya dan sistem pembebanan biaya ditentukan dimuka. Pada sistem harga pokok sesungguhnya, biaya produksi dibebankan pada produk yang dihasilkan sesuai dengan biaya yang sesungguhnya terjadi. Ditinjau dari sudut akuntansi biaya sistem ini mengandung beberapa kelemahan yaitu :

- Harga pokok produk baru dapat dihitung setelah proses produksi selesai dan biaya sudah dikumpulkan sehingga manajemen tidak mempunyai alat pengukur prestasi pelaksanaan kerja. Disamping itu manajemen tidak bisa memperbaiki kesalahan



yang telah dilakukan.

- Dalam aspek pengendalian biaya dan pengambilan keputusan, data biaya sesungguhnya atau biaya historis tidak dapat digunakan untuk mengukur kegiatan yang sedang berjalan apakah efisien atau tidak. Dalam pengambilan keputusan, data yang disajikan sudah terlambat karena keputusan sifatnya membutuhkan data yang relevan dan yang akan terjadi dimasa yang akan datang.

Untuk mengatasi kelemahan tersebut maka digunakan sistem harga pokok ditentukan dimuka yang membebankan harga pokok produk berdasarkan harga pokok yang ditentukan dimuka. Dalam pembebanan dimuka semua elemen biaya produksi dapat ditentukan dimuka yaitu biaya bahan, biaya tenaga kerja dan biaya overhead pabrik. Dalam pembahasan ini dititik beratkan pada biaya overhead pabrik karena mengingat karakteristik biaya overhead pabrik yang biasanya berjumlah besar, jenis dan tingkah lakunya yang beragam.

Pembebanan biaya overhead pabrik yang ditentukan dimuka dinyatakan dengan tarif biaya overhead pabrik. Penggunaan tarif biaya overhead pabrik sebagai dasar untuk membebankan harga pokok produk berdasarkan pada alasan ini sebagai berikut:

- Pembebanan biaya overhead pabrik atas dasar biaya sesungguhnya yang terjadi, seringkali me-

ngakibatkan berubahnya harga pokok persatuan dari bulan kebulan, dalam hal ini berakibat menyajikan nilai persediaan dalam neraca dan besarnya laba akan berfluktasi sedemikian rupa sehingga dapat mempengaruhi keputusan manajemen yang akan diambil.

Fluktuasi harga pokok produk sebenarnya merupakan hal yang wajar, tetapi bila fluktuasi tersebut diakibatkan karena tidak effisiennya dan ketidaknormalan produksi yang sementara, maka perlu digunakan sistem pembebanan biaya overhead pabrik dimuka untuk menghindari pengaruh yang bersifat sporadis sebagai berikut :

- a. Volume produksi perusahaan yang tidak stabil dari waktu. Pada kondisi ini harga pokok produksi akan berfluktuasi sebagai akibat perubahan aktivitas dan adanya biaya overhead pabrik yang bersifat tetap dalam kisaran kegiatan (range of activity) tertentu.
- b. Adanya perubahan tingkat effisiensi produksi sebagai contoh adalah terjadi kelebihan pemakaian bahan penolong dan pembayaran upah karena tidak adanya pengawasan yang baik.
- c. Adanya biaya overhead pabrik yang terjadi secara tidak menentu, yang menyebar tidak merata selama jangka waktu setahun, misalnya dalam bulan tertentu terjadi beberapa kali kerusakan mesin dan

bulan berikutnya tidak terjadi kerusakan sehingga biaya overhead pabrik yang tidak merata.

- Perusahaan menghasilkan beberapa jenis produk karena produk yang dihasilkan terdiri dari beberapa jenis, maka diperlukan adanya pembebanan biaya overhead pabrik yang adil dan teliti sehingga penggunaan tarip dapat membebaskan biaya dengan cepat dan teliti.

## 6. Biaya Overhead Pabrik Yang Ditentukan Dimuka.

### 6.1 Manfaat.

Biaya overhead pabrik yang terjadi dalam suatu periode dapat dibebankan kepada produk atas dasar tarif biaya yang ditentukan dimuka. Dengan menggunakan tarif ini dapat diperoleh keuntungan bagi manajemen untuk membeabnkan biaya overhead pabrik kepada produk secara layak, menilai efisiensi perusahaan dan mengawasi biaya-biaya yang terjadi akibat produksi dari periode-periode, mengendalikan biaya overhead pabrik yang terjadi secara sporadis didalam suatu periode.

Menurut Supriyono, tarif biaya overhead yang ditentukan dimuka dapat memberikan manfaat kepada manajemen :

1. Dapat dipakai sebagai alat untuk ,membebaskan biaya overhead pabrik kepada produk dengan teliti, adil, dan cepat dalam rangka menghitung harga-harga pokok produk.
2. Dapat dipakai sebagai alat untuk mengadakan perencanaan terhadap biaya untuk mengadakan perencanaan terhadap bioaya overhead pabrik, khususnya apabila tarif biaya pabrik dipisahkan kedalam tarif tetap dan tarip variabel .
3. Dapat dipakai sebagai alat pengambilan keputusan

terutama dalam rangka menyajikan informasi biaya relevan.

4. Dapat dipakai sebagai alat pengendalian biaya overhead pabrik, untuk itu tarif biaya overhead pabrik harus dikelompokkan kedalam tarif tetap dan tarif variabel. 15)

## 6.2 Faktor-faktor yang harus dipertimbangkan dalam memilih tarif overhaed pabrik.

### a. Dasar yang dipakai.

#### 1. Out put secara phisik/satuan produksi.

Adalah merupakan metode yang paling sederhana dan paling langsung guna pembebanan overhead pabrik, serta cocok untuk perusahaan yang menghasilkan satu macam produk.

Kelemahan dasar satuan produk adalah:

- a. Apabila satuan produk tidak menikmati kapasitas pabrik yang sama, dasar ini sifatnya tidak adil.
- b. Apabila perusahaan menghasilkan beberapa macam produk, metode satuan produksi harus dimodifikasi dengan tertimbang atau dasar nilai.

Tarif biaya overhead pabrik yang didasarkan pada satuan produksi dihitung dengan rumus:

$$\frac{\text{Taksiran Overhead Pabrik}}{\text{Taksiran Unit Produksi}} = \text{Overhead Pabrik Per Unit}$$

-----  
15

Supriyono, Akutansi Biaya Pengumpulan Biaya dan Penentuan Harga Pokok, Bagian Penertiban Fakultas Ekonomi Universitas Gajah Mada, Yogyakarta, 1987, Edisi kedua, hal.294.

## 2. Biaya bahan langsung.

Dasar ini mudah dipakai dan praktis sesuai untuk digunakan apabila ada korelasi yang erat antara elemen biaya overhead pabrik dengan biaya bahan baku, misalnya dominan dalam biaya overhead .

Pembebanan dihitung dengan :

$$\frac{\text{Taksiran biaya overhead pabrik}}{\text{Taksiran biaya bahan baku}} \times 100\% = \text{Persentase overhead per biaya bahan langsung}$$

Jadi jika taksiran biaya overhead Rp 300.000,- taksiran biaya bahan baku Rp 500.000,- maka setiap pekerjaan atau produk yang selesai akan dikenakan beban 60 % dari biaya bahan sebagai bagian dari biaya overhead.

Kelemahan dasar biaya bahan baku adalah :

- a. Mutu bahan baku yang dipakai tidak selalu sama. Bahan baku mutu tinggi mengakibatkan biaya bahan yang tinggi, sehingga dibebankan overhead yang lebih tinggi dibanding dengan mutu rendah.
- b. Pemakainya terbatas, karena biaya overhead pabrik tidak selalu berhubungan erat dengan biaya bahan baku.

## 3. Biaya tenaga kerja langsung.

Tarif biaya overhead pabrik yang menggunakan

dasar biaya tenaga kerja langsung dihitung berdasarkan prosentase tertentu dari biaya tenaga kerja langsung.

Rumus perhitungan :

$$\frac{\text{Taksiran overhead pabrik}}{\text{Taksiran biaya buruh langsung}} = \text{Prosentase dari biaya buruh langsung}$$

Dasar ini akan sesuai jika dalam perusahaan yang menggunakan, ada hubungan/korelasi langsung atau yang erat antara biaya tenaga kerja langsung dan overhead pabrik, misal biaya gaji staff dan mandor, namun hal ini sulit diterina jika kita kaitkan dengan biaya peyusutan, reparasi dan pemeliharaan dimana mungkin tidak memiliki kaitan apapun dengan upah langsung. Demikian juga jika perusahaan membayar upah langsung dengan tarif yang samam untuk pekerjaan yang sama, meskipun dikerjakan oleh karyawan yang berbeda, maka dasar ini akan menguntungkan untuk digunakan.

#### 4. Jam kerja langsung.

Dasar kerja langsung bermanfaat untuk menghilangkan kelemahan yang disebabkan tarif berfluktuasi dari waktu-kewaktu dan perbedaan tarif upah karena tingkat keahlian karyawan. Selama kegiatan kerja buruh merupakan faktor utama dalam proses produksi, maka metode jam

kerja langsung dapat diterima sebagai dasar yang paling adil untuk membebankan biaya overhead. Akan tetapi bila suatu bagian atau departemen pabrik banyak sekali menggunakan mesin-mesin, maka metode jam kerja buruh langsung dapat mengakibatkan perhitungan yang tidak akurat.

Rumus perhitungan tarif:

$$\frac{\text{Taksiran Overhead Pabrik}}{\text{Taksiran jam kerja buruh langsung}} = \text{Tarif per jam kerja buruh langsung}$$

#### 5. Jam kerja mesin.

Dasar ini dapat membebankan biaya dengan adil apabila sebagian besar wlemen biaya overhead pabrik mempunyai hubungan yang erat dengan penggunaan mesin, misalnya: biaya bahan bakar dan listrik untuk menjalankan mesin serta penyusutan. Jadi pemakaian dasar ini terbatas pada pabrik atau departemen didalam pabrik yang menggunakan mesin.  
Rumus tarif per jam kerja mesin dihitung

dengan:

$$\frac{\text{Taksiran overhead pabrik}}{\text{Taksiran jam kerja mesin}} = \text{Taksiran per jam kerja mesin}$$

#### b. Pemilihan tingkat aktivitas.

##### 1. Kapasitas teoritis.

Adalah kapasitas pabrik untuk menghasilkan

dengan kemampuan penuh selama jangka waktu tertentu tanpa hambatan sama sekali.

Kapasitas pabrik ini tidak dapat dilaksanakan oleh setiap perusahaan.

## 2. Kapasitas praktis.

Merupakan kapasitas pabrik untuk menghasilkan produk dengan kecepatan penuh selama jangka waktu tertentu setelah dikurangi kerugian-kerugian waktu yang timbul karena hambatan intern perusahaan yang tidak dapat dihindari.

Menurut Neurer kapasitas praktis :

When the employes work on regular shift the usual number of hours per week, with allowance for human inability to achieve maximum, 60 minutes per hour production, for machine break down, idle time, and other delays and interruptions which prevent maximum production. 16)

## 3. Kapasitas normal.

Merupakan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan produk dan menjualnya dalam perencanaan dan pengawasan jangka panjang. Pada kapasitas normal ini kerugian-kerugian yang diperhitungkan tidak hanya hambatan intern perusahaan melainkan juga hambatan ekstern. Dalam perhitungan tarif biaya pabrik tidak



akan ada perubahan karena naik turunnya jumlah produk hasil. Tarif biaya pabrik tidak langsung ini akan berubah atau sesuai lagi apabila terjadi perubahan pada komponen-komponen biaya pabrik tidak langsung itu sendiri. Penggunaan kapasitas normal menyebabkan perbedaan antara biaya pabrik tidak langsung yang diperhitungkan dengan sebenarnya. Perbedaan ini disebut sebagai kelebihan atau kekurangan pembebanan biaya pabrik tidak langsung yang justru merupakan petunjuk penting bagi manajemen, karena dapat untuk mengetahui besarnya kapasitas berapa yang digunakan dan menganggur.

#### 4. Kapasitas sesungguhnya yang diharapkan.

Merupakan penentuan tarif biaya tidak langsung pabrik berdasarkan perkiraan hasil produksi perusahaan yang dapat dicapai pada periode yang akan datang.

Penggunaan metode ini mengakibatkan perbedaan tarif yang digunakan untuk membebankan biaya tidak langsung pabrik dari satu periode ke periode, bergantung kepada perubahan ramalan jumlah biaya tidak langsung pabrik dan hasil produksi perusahaan pada periode yang akan datang.

Penggunaan metode ini merupakan suatu

pendekatan jangka pendek didalam perencanaan dan pengawasan biaya.

c. Dengan atau tanpa memasukkan biaya overhead tetap.

1. Penetapan biaya absorpsi.

Pada metode ini semua elemen biaya produksi baik biaya tetap maupun biaya variabel dimasukkan dalam perhitungan tarif overhead.

Jadi tarif biaya overhead pabrik dihitung dengan :

$$\frac{\text{Taksiran overhead Variabel} + \text{Taksiran overhead Tetap}}{\text{Taksiran Kapasitas}}$$

2. Penetapan biaya langsung.

Metode ini menggunakan konsep jangka pendek yang ditujukan untuk kepentingan internal manajemen, dimana dalam jangka pendek biaya tetap umumnya tidak relevan untuk tujuan tersebut. Menurut metode ini hanya biaya variabel yang dimasukkan dalam perhitungan tarif biaya overhead. Oleh karena itu dalam perhitungan tarif biaya overhead pabrik tetap tidak diikuti sertakan. Dalam hal ini overhead tetap bukan merupakan biaya produksi melainkan dianggap sebagai biaya suatu periode.

Jadi perhitungan tarif :

Taksiran Overhead Pabrik Variabel

---

Taksiran Kapasitas

d. Penggunaan satu tarif atau beberapa tarif di dalam pabrik.

1. Satu tarif untuk seluruh pabrik.

Penggunaan tarif tunggal akan memberikan pembebanan yang adil dari overhead pabrik kepada produk jika perusahaan hanya memproduksi satu macam produk dan diproses melalui departemen produksi yang sama.

Penentuan tarifnya meliputi langkah-langkah :

- a. Penentuan budget biaya overhead pabrik.
- b. Penentuan dasar pembebanan dan tingkat kapasitas.
- c. Perhitungan tarif overhead yaitu membagi budget biaya overhead dengan kapasitas yang dipakai.

2. Departementalisasi tarif didalam pabrik.

Penggunaan beberapa tarif untuk membebankan biaya tidak langsung pabrik berarti ada beberapa tarif berbeda dalam perusahaan untuk tiap-tiap departemen produksi yang berjalan, sehingga dengan digunakannya tarif yang berbeda untuk tiap-tiap departemen tersebut diharapkan ketelitian

untuk membebankan seluruh biaya tidak langsung pabrik yang terjadi selama proses produksi.

#### 7. Departementalisasi Biaya Overhead Pabrik

Penetapan biaya pekerjaan dan produk yang lebih akurat dimungkinkan menurut departementalisasi karena tiap departemen menggunakan tarif overhead yang berbeda untuk menerapkan overhead pabrik. Suatu pekerjaan atau produk yang melewati suatu departemen dibebani overhead pabrik untuk pekerjaan yang dilakukan pada departemen tersebut dengan menggunakan tarif overhead departemen yang telah ditentukan terlebih dahulu.

Departementalisasi biaya overhead pabrik bermanfaat untuk pengendalian biaya dan ketelitian penentuan harga pokok produk. Pengendalian biaya overhead pabrik dapat lebih mudah dilakukan dengan cara menghubungkan biaya dengan pusat terjadinya, sehingga dengan demikian akan memperjelas tanggung jawab setiap biaya yang terjadi dalam departemen tertentu.

Departementalisasi biaya overhead pabrik mempunyai beberapa tujuan. Tujuan utama departementalisasi tersebut adalah sebagai berikut :

1. Untuk pembebanan biaya overhead pabrik dengan adil dan teliti. Hal ini dimungkinkan karena produk atau pesanan akan dibebani biaya overhead pabrik

sesuai dengan departemen produksi yang dilalui yaitu sebesar tarif biaya overhead pabrik departemen yang dilalui dikalikan kapasitas pembebanan yang diserap oleh suatu produk pada departemen produksi yang bersangkutan.

2. Untuk pengendalian biaya overhead pabrik yang lebih baik. Hal ini dimungkinkan karena dalam departementalisasi diharapkan dapat dipakai dasar untuk meletakkan tanggung jawab atas terjadinya biaya pada departemen tertentu, selisih biaya overhead pabrik yang terjadi akan dianalisa pula untuk departemen produksi tertentu.
  3. Untuk pembuatan keputusan oleh manajemen. 17)
- Adapun langkah-langkah dalam penentuan tarif overhead

pabrik untuk setiap departemen adalah :

- a. Penyusunan budget biaya overhead pabrik per departemen.

Pada awal periode disusun budget setiap elemen biaya biaya overhead pabrik. Elemen tersebut dibagi menjadi dua golongan yaitu :

1. Biaya Langsung Departemen.

Kelompok biaya-biaya ini biasanya dapat segera diidentifikasi dengan departemen yang mengeluarkannya, meliputi :

- a. Pengawasan, buruh tak langsung dan kerja lembur
- b. Tunjangan-tunjangan buruh
- c. Bahan tak langsung dan perlengkapan pabrik
- d. Reparasi dan pemeliharaan
- e. Penyusutan peralatan

2. Biaya tak langsung departemen

- a. Sewa pabrik
- b. Pajak kekayaan

-----  
17

Supriyono, op.cit., hal.340

- c. Penyusutan gedung
- d. Perbaikan gedung
- e. Iuran pembangunan daerah
- f. Asuransi karyawan dan asuransi bangunan
- g. Gaji pengawasan departemen

Elemen biaya overhead juga digolongkan kedalam elemen biaya tetap dan biaya variabel dalam penyusunan budget tersebut.

- b. Mengadakan survai pabrik pada awal periode yang akan digunakan untuk distribusi dan alokasi biaya overhead pabrik, serta perhitungan tarif biaya overhead pabrik. Suatu survai atas sarana pabrik dan catatan pabrik biasanya dapat memberikan informasi yang diperlukan seperti luas lantai (m), jumlah karyawan, jam tenaga listrik, jam mesin, taksiran pemakaian bahan dan jam kerja langsung yang digunakan dalam tiap departemen.
- c. Distribusi elemen biaya overhead pabrik.

Untuk biaya overhead pabrik langsung departemen tidak menimbulkan masalah dalam distribusinya pada setiap departemen, karena dapat langsung dibudgetkan. Sedangkan biaya overhead pabrik tidak langsung departemen dalam pendistribusiannya pada setiap departemen timbul masalah dalam memilih dasar distribusinya. Untuk itu, agar distribusinya dapat dilakukan dengan teliti dan adil, maka biaya tidak langsung tersebut harus didistribusikan dengan dasar yang tepat seperti pada contoh

berikut ini:

Biaya tak langsung departemen -----	Dasar distribusi -----
	2
Biaya penyusutan gedung	luas lantai (m )
	2'
Biaya pemeliharaan gedung	luas lantai (m )
	2
luran pembangunan daerah	luas lantai (m )
Gaji pengawas departemen	jumlah karyawan
Listrik PLN	jam tenaga listrik

d. Alokasi biaya overhead departemen pembantu ke departemen produksi.

Ada 2 (dua) macam metode alokasi :

1. Metode alokasi langsung.

Biaya overhead departemen pembantu alokasikan secara langsung kedepartemen produksi yang menikmatinya. Digunakan apabila jasa yang dihasilkan oleh departemen pembantu hanya dinikmati oleh departemen produksi saja.

2. Metode alokasi bertahap.

Dibagi menjadi dua kelompok metode, yaitu:

a. Metode alokasi bertahap yang memperhitungkan transfer jasa timbul balik antar departemen pembantu.

Yang termasuk dalam kelompok adalah metode alokasi kontinyu dan metode aljabar.

b. Metode alokasi bertahap yang tidak memperhitungkan transfer jasa timbul balik antar departemen pembantu. Metode alokasi yang

termasuk dalam kelompok ini adalah metode urutan alokasi yang diatur.

e. Perhitungan tarif pembebanan biaya overhead departemen.

Setelah semua pengerluan departemen-departemen pembantu selesai didistribusikan maka tarif overhead dapat dihitung menurut jumlah jam kerja buruh langsung, biaya buruh langsung, jam kerja mesin dan dasar-dasar lain yang cocok.

Dalam penggunaan departementalisasi tarif biaya overhead pabrik setelah ditentukan tarif dan pembebanan biaya tersebut pada produk atau pesanan pada setiap departemen produksi, maka dilakukan pengumpulan biaya overhead pabrik sesungguhnya. Selanjutnya dilakukan perhitungan, analisa dan perlakuan selisih biaya overhead pabrik untuk setiap departemen produksi.

Pada tingkat perencanaan, akuntansi biaya berhubungan dengan masa depan, yakni membantu manajemen dalam penganggaran masa depan atau menetapkan biaya bahan, gaji dan upah dan biaya-biaya pabrikasi lain serta biaya pemasaran. Biaya ini dapat digunakan untuk membantu menetapkan harga dan mengungkap laba yang diperoleh. Informasi-informasi tentang biaya juga membantu manajemen dalam masalah lain seperti pembelanjaan, perluasan fasilitas-fasilitas guna menaikkan penjualan dan



produksi, keputusan, membuat atau membeli dari luar, atau keputusan membeli atau sewa guna.



## B A B III

## TINJAUAN UMUM TENTANG PT.PAL INDONESIA (PERSERO)

1. Sejarah Pendirian PerusahaanMasa Pendudukan Belanda

Dalam tahun 1822 Gubernur Jenderal Belanda Vander Capellen membentuk suatu komisi guna menggunakan suatu komisi guna mengadakan penyelidikan mengenai tempat dan sarana untuk pendirian suatu "Maritiem Establissement" dibagian Timur lain pulau Jawa, namun saran-saran dari hasil komisi tersebut belum bisa dilaksanakan. Selanjutnya tahun 1837 dibentuk lagi suatu komisi dengan tugas yang sama seperti tahun 1822 mengingat pentingnya pertahanan Pulau Jawa, dari hasil pertimbangan strategis, taktis dan teknis untuk pendirian "Establissement" yang paling memenuhi syarat ditetapkan daerah Ujung Surabaya. Pembangunan baru dilaksanakan dalam tahun 1846, berupa pengiriman bagian-bagian dari dok apung kayu dari negeri Belanda ke Indonesia selanjutnya dipasang di Ujung dan selesai dalam tahun 1849. Kemudian dalam tahun 1855 ditingkatkan dengan dibangun sebuah galangan yang dapat menampung perbaikan kapal yang lebih besar sampai kurang lebih 1300 ton. Semula untuk perbaikan mesin-mesin kapal fasilitas yang ada di daerah selatan kota yang dinamakan dinamakan pabrik "Voor De Merine en Het Stoomwern". Keadaan ini tidak dapat dipertahankan terus dan mulai

mulai dalam tahun 1884 dilakukan pemindahan pabrik tersebut ke Ujung, selesai dalam tahun 1891. Tahun 1912 dilakukan perluasan area bandar sampai mencapai lebih dari dua kali dengan penyerahan bandar timur serta elektrifikasi yang penyelesaiannya dalam tahun 1913, guna penyimpanan mesin dan ranjau serta pekerjaan Biro teknik dalam tahun 1913 didirikan komplek dan gudang dengan pertimbangan keamanan daerah sekitarnya diputuskan dalam tahun 1930 memindahkan bengkel serta gudang gudang ke Madura.

Maritiem Establissement ( ME ) prioritas utama tugasnya adalah melaksanakan semua pekerjaan pemeliharaan dan perbaikan kapal-kapal perang Belanda serta pengurusan perlengkapan dan perbendaan kapal perang, kemudian juga melakukan perbaikan kapal dari Gouvermen Marine, pemerintah Daerah kapala dagang. Sesuai didalam staatblat 1939 nomor 82, Marine Establissement dinyatakan sebagai Perusahaan Negara ( Landebedriiijf ) dalam artian l.B.W. ( Indische Bedrijven Wet ). Peraturan Pelaksanaan dan organisasi M E tercantum dalam Bijblad 14278.

#### Masa Pendudukan Jepang

Selama masa pendudukan Jepang " Marine Establissement " namanya diganti menjadi " KAIGUNSE 21-24 BUTAI " sedang tugasnya praktis tidak mengalami perubahan hanya yang dilayani adalah kapal-kapal perang Jepang.

### Masa Pendudukan Sekutu

Dengan berakhirnya Perang Dunia II dimana Jepang menyerah dan sekutu mendarat di Indonesia oleh Pemerintah " Bayangan Hindia Belanda " KAIGUNSE 21-24 BUTAI " diganti kembali menjadi "MARITIEM ESTABLISEMENT". Karena mengalami kerusakan yang cukup berat perang dunia dilakukan perbaikan dan pembangunan kembali. Untuk menentukan status dari M E dilakukan dengan pemerintah perbandingan antara Manister Van Marine dengan pemerintah bayangan Hindia Belanda mulai tanggal 1 Mei 1947 sementara waktu M E dijadikan Admiliteits Bedrijf dengan dikepalai saeorang direktur dibawah koordinator dari Admiraliteits Diesten di negara Belanda.

### Masa Pemerintah Republik Indonesia

Pada tanggal 27 Desember 1949 setelah penyerahan Pemerintah Republik Indonesia M E menjadi " Penataran Angkatan Laut (PAL )" dan langsung dibawah Kementerian Pertahanan. Pengurusan keuangan didasarkan atas perhitungan-perhitungan komersil sebagaimana Perusahaan I.B.W. yang lain. Kemudian dengan surat Keputusan Menteri Pertahanan tanggal 13 Juli 1957 dengan No: UP/353/57 Pimpinan dan Pengawasan tentang penyelenggaraan Penataran Angkatan Laut Surabaya dibidang administrasi, tehnik dan soal-soal yang berhubungan dengan pengumuman PAL sebagai objek vital strategis oleh Menteri Pertahanan diserahkan kepada K S A L selaku Wakil Menteri Pertahanan , terhitung sejak April 1960 Reglement Aphet De Organistie Van Het Marine

Establishement " seperti yang termuat dalam Bijblad no: 14278 dicabut dan ditetapkan " Peraturan Tentang Pimpinan Organisasi Penataran Angkatan Laut " sebagai gantinya berdasarkan surat Keputusan Menteri Keamanan Nasional No : MP/A/00380/60 tahun 1960. Dengan keputusan Presiden R.I. No: 370 tahun 1961, pada tanggal 1 Juli 1961 Penataran Angkatan Laut Surabaya dilebur kedalam Departemen Angkatan Laut untuk selanjutnya dipergunakan kepentingan Angkatan Laut R.I. Realisasi dari peleburan serta penyerahan kekuasaan PAL Surabaya diatas diatur dalam surat Keputusan Menteri Koordinator Kompartemen Pertahanan / Keamanan / Kepala Staf Angkatan Bersenjata No : M/A/24364 tanggal 1 Januari 1962 yang menentukan antara lain :

- a. Bahwa penguasaan atas penataran Angkatan Laut beserta dengan segala kekayaannya diserahkan dari tangan Menteri Keamanan Nasional cq MENKD HANKAM/KASAB KEPADA MEN/KASAL cq MEN/PANGAL.B.
- b. Bahwa sejak tanggal 1 januari 1962, PAL tidak lagi merupakan Perusahaan Negara menurut I.B.W. melainkan menjadi suatu Pendirian Darat Angkatan Laut yang dibiayai langsung dari Anggaran Belanja Angkatan Laut.

Tahun 1963 PAL yang semula berstatus Jawatan menjadi Komando dengan nama " KOMANDO PENATARAN ANGKATAN LAUT atau KDNATAL " dan diperbuat dengan surat keputusan MEN HANKAM/PANGAB No : SKEP/A/39/VII/1971 ten

tang " Pokok-pokok Organisasi dan Prosedur Angkatan Laut " dengan mission memelihara dan memperbaiki kapal-kapal TNI-AL.

Dalam rangka peningkatan dan pengembangan maka dibidang pemeliharaan dan perbaikan serta pembangunan kapal dan agar pengurusan dan penguasaannya dapat dilaksanakan berdasarkan prinsip-prinsip ekonomi yang esensial sesuai dengan Peraturan Perundang-undangan ( IBW ) maka berdasarkan Peraturan pemerintah nomor 14 tahun 1978, sejak tanggal 29 Maret 1978 Penataran TNI AL bersama-sama dengan GRAVING DOCK dilebur menjadi " PERUM DOCK DAN GALANGAN KAPAL " disingkat PAL . Setelah dilakukan penelitian dan penilaian , dua tahun kemudian ditingkatkan dengan Peraturan Pemerintah nomor 4 tahun 1980 PERUM PAL dialihkan bentuk Badan hukumnya menjadi Perusahaan Perseroan ( PERSERO ) dengan akte Notaris Hadi Moentoro SH di Jakarta No: 12 tanggal 15 April 1980 menjadi Perusahaan Terbatas P.T. PAL INDONESIA ( PERSERO ).

Dengan tugas pokoknya adalah :

1. Mengusahakan pada pengembangan Industry Perkapalan untuk Pertahanan dan keperluannya lainnya.
2. Menjamin pemeliharaan dan perbaikan kapal-kapal Angkatan Bersenjata Republik Indonesia.
3. Sebagai salah satu pusat Pengembangan Industri Perkapalan.

Dengan perubahan status menjadi Perusahaan Perseroan P.T. PAL INDONESIA lebih leluasa untuk mengembangkan

dirinya dalam rangka alih Tehnologi dibidang produksi Kapal termasuk : pembangunan, pemeliharaan dan perbaikan kapal.

## 2. Penentuan Letak Perusahaan.

Pada permulaan pendirian suatu perusahaan , persoalan mengenai pemilihan letak perusahaan selalu muncul. Setiap orang akan selalu berusaha memilih tempat dimana kemungkinan memberikan keuntungan yang maximal. Adapun pemilihan letak perusahaan bukan semata-mata untuk perusahaan yang didirikan, namun untuk perusahaan yang telah menjalankan aktivitas terpaksa harus dipindahkan karena beberapa sebab, antara lain : habisnya bahan dasar, tidak cukupnya sumber tenaga kerja dan lain sebagainya, misalnya perusahaan semen.

Dalam abad sekarang ini dimana kemajuan ilmu pengetahuan pesat sekali pemilihan letak suatu perusahaan tak dapat lagi dengan system coba-coba, tetapi haruslah diputuskan dengan hati-hati yang didasarkan atas fakta-fakta yang lengkaplah dengan didasarkan atas pertimbangan aspek ekonomis dan teknis dalam hal menyangkut : Investasi yang ditanam, diversifikasi produk daerah pemasaran, perluasan pabrik lain sebagainya.

## 3. Struktur Organisasi.

Agar aktivitas perusahaan dapat berjalan lancar, maka perusahaan ditentukan fungsi dan tanggung jawab secara tegas, bagi organisasi perusahaan hal ini

terlihat dalam struktur organisasi . Struktur organisa organisasi suatu perusahaan harus memungkinkan adanya koordinasi usaha diantara semua satuan dan jenjang untuk mengambil tindakan yang dapat mencapai tujuan umum perusahaan. Setiap bagian dalam organisasi harus mengetahui tanggung jawabnya, bagaimana bagian yang satu berhubungan dengan bagian yang lain dan wewenang apakah yang didelegasikan pada masing-masing bagian yang ada.

Berdasarkan surat keputusan Direksi P.T. PAL INDONESIA ( PERSERO ) No : SKEP/69/I/B1 tanggal 8 Januari 1981 yang disempurnakan dengan keputusan-keputusan Direksi berikutnya menetapkan susunan organisasi P.T. PAL INODNESIA ( PERSERO ) adalah sebagai berikut :

- 3.1 Susunan Dewan Direksi
  - 3.1.1 Direktur Utama ( Dirut )
  - 3.1.2 Direktur Umum ( DIRUM )
  - 3.1.3 Direktur Tehnologi ( DIRTEK )
  - 3.1.4 Direktur Produksi ( DIRPROD )
  - 3.1.5 Direktur Pemeliharaan ( DIRHAR )
- 3.2 Susunan Staf
  - 3.2.1 Inspektorat
  - 3.2.2 Staf Dirut Bidang Pemasaran
  - 3.2.3 Staf Dirut Bidang Keuangan
  - 3.2.4 Staf Dirut Bidang Koordinasi Program
  - 3.2.5 Staf Dirut Bidang Material
  - 3.2.6 Pusat Komputasi PAL ( PKP )



### 3.3 Susunan Eselon Pelaksana

#### 3.3.1 Divisi Produksi Kapal Perang

#### 3.3.2 Divisi Produksi Kapal Niaga

#### 3.3.3 Divisi Pemeliharaan dan Perbaikan Kapal

#### 3.3.4 Divisi Engineering Umum

Untuk lebih jelasnya dalam skripsi ini penulis sertakan bagan organisasi P.T PAL INDONESIA (PERSERO) seperti nampak dalam gambar 1.

Adapun tugas, wewenang dan tanggung jawabnya adalah sebagai berikut :

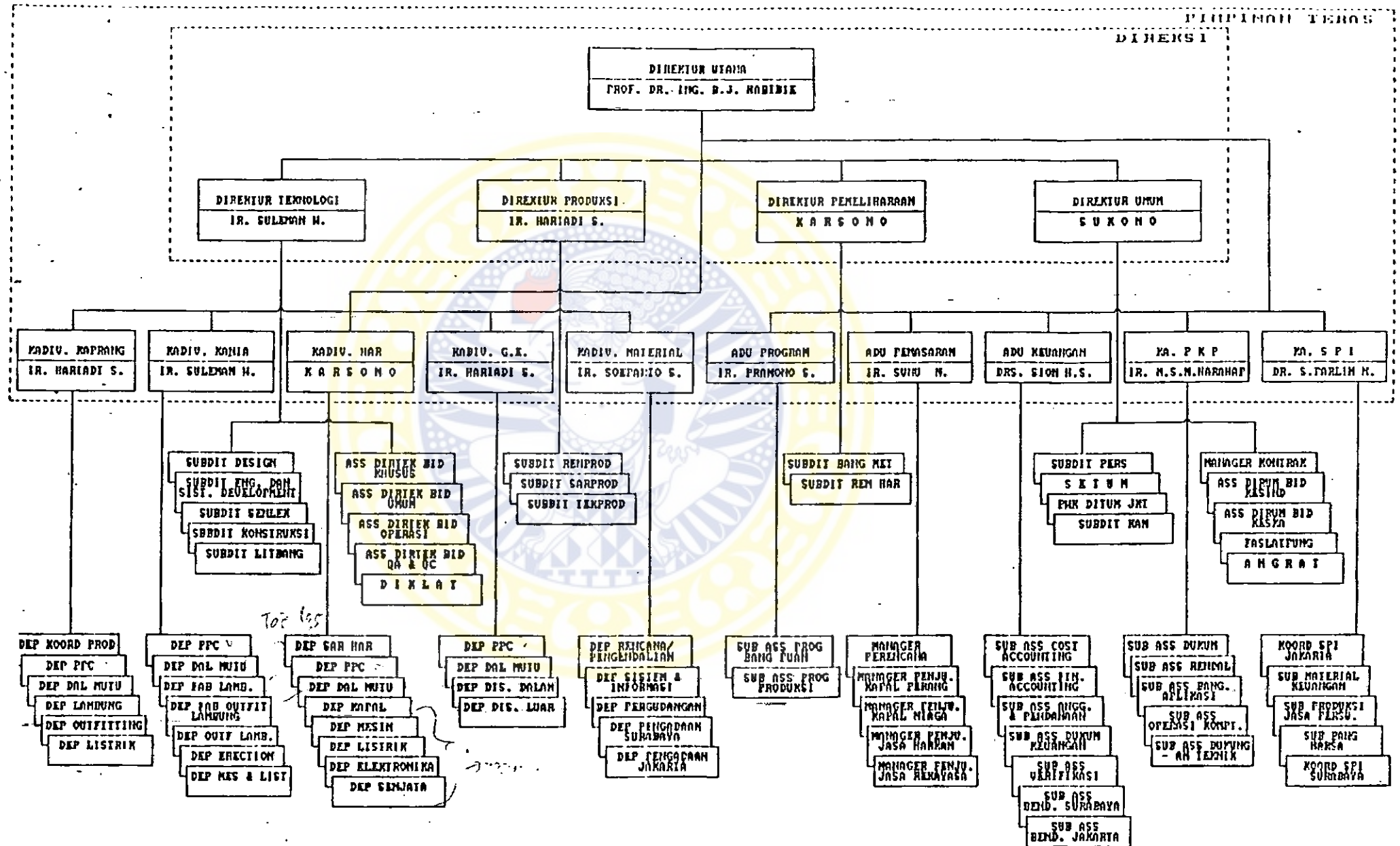
#### 1. Dewan Direksi

##### 1.1. Direktur Utama

Direktur Utama adalah merupakan pimpinan tertinggi pada perusahaan yang mempunyai tugas dan wewenang sebagai berikut :

- Memimpin dan mengkoordinir semua pejabat yang berada dibawahnya.
- Mendelegasikan wewenang kepada para Direktur dan Pejabat lainnya.
- Mengadakan perjanjian dalam bidang pengurusan perusahaan ( Management Contract ), perjanjian lisensi ( License Agreement ) dan mendatangi kontrak pembelian barang-barang dalam jumlah besar.
- Menyelesaikan masalah-masalah intern dan eksternal yang paling urgent.
- Memberikan laporan pertanggung jawaban kepada Dewan Komisaris dan Para pemegang saham.

STRUKTUR ORGANISASI  
PT. PUL. INDONESIA (PERSERO)



### 1.2. Direktur umum

Direktur Umum adalah dalam menjalankan aktivitasnya mempunyai tugas dan wewenang sebagai berikut:

- Menyelenggarakan kegiatan pembinaan organisasi atau sistem manajemen data, kesehatan, personalia fasilitas umum, pengelolaan material dan keamanan serta kerumaha tanggaan sesuai dengan kebijaksanaan yang telah ditetapkan oleh direksi.
- Mengajukan pertimbangan/saran kepada Dirut khususnya mengenai hal-hal yang berhubungan dengan tugas pokoknya.
- Bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas pokok tugas pokoknya kepada Dirut.

### 1.3. Direktur teknologi

Tugas dan wewenangnya adalah sebagai berikut :

- Menyelenggarakan perencanaan kegiatan design engineering, pengembangan teknologi baik software maupun hardware sesuai kebijaksanaan yang telah ditetapkan oleh Direksi.
- Bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas pokoknya kepada Dirut.

### 1.4. Direktur Produksi

Tugas dan wewenangnya adalah sebagai berikut :

- Menyelenggarakan perencanaan, penyiapan, pembinaan, pengendalian dan koordinasi program produksi baik software ( kebijaksanaan prosedur, metode kerja standart ) maupun hardware ( bia-

ya, tenaga, mesin dan peralatan, material dan fasilitas produksi ).

- Bertanggung jawab atas pelaksanaannya tugas pokoknya kepada Dirut.

#### 1.5. Direktur Pemeliharaan

Tugas dan wewenangnya adalah sebagai berikut:

- Menyelenggarakan perencanaan, penyiapan dan pen-dayagunaan sumber tenaga dan sarana pemeliharaan lainnya untuk pelaksanaan kegiatan pemeliharaan kapal/alat apung TNI-AL maupun non TNI-AL sesuai kebijaksanaan yang telah ditetapkan oleh Direksi.
- Bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas pokoknya kepada Dirut.

## 2. Staff.

### 2.1 Inspektorat

Tugas dan wewenangnya sebagai berikut:

- Membantu Dirut untuk melakukan kegiatan pengawasan dan pemeriksaan intern atas hal-hal yang berhubungan dengan masalah keuangan, pembelian, pembukuan, produksi, proyek-proyek jasa umum serta pengawasan pelaksanaan yang mencakup perencanaan dan koordinasi agar tercapai efisiensi dalam perusahaan secara menyeluruh.
- Bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas pokoknya pada Dirut.

### 2.2 Assisten Dirut Bidang Pemasaran

Tugas dan wewenangnya adalah sebagai berikut:

- Menyelenggarakan kegiatan pemasaran produksi P.T PAL INDONESIA (PERSERO) yang berupa jasa pemeliharaan dan perbaikan kapal, engineering umum, sesuai kebijaksanaan yang telah digariskan Direksi.
- Bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas pokoknya kepada Dirut.

### 2.3 Sisten Dirut Bidang Keuangan

Tugas dan wewenangnya adalah sebagai berikut :

- Menyelenggarakan kegiatan tentang finansial/keuangan perusahaan, semua biaya-biaya dan harga-harga produksi, biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal. engineering umum sesuai kebijaksanaan yang telah digariskan oleh Dirut.
- Bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas pokoknya kepada Dirut.

### 2.4 Assisten Dirut Bidang Koordinasi Program Tugas dan wewenangnya adalah sebagai berikut :

- Membantu Dirut dalam melaksanakan pengendalian program, agar perencanaan pelaksanaan pengawasannya dapat dikoordinasi secara terpadu, sehingga dapat diwujudkan koordinasi dan kerjasama antar eselon perusahaan dalam mencapai sasaran program dengan mendaya gunakan secara optimal semua sumber daya.
- Membantu komunikasi antar eselon perusahaan sehingga masing-masing eselon dapat menghayati se

- Membantu komunikasi antar eselon perusahaan sehingga masing-masing eselon dapat menghayati sepenuhnya sasaran program dan secara terpadu mengusahakan tercapainya.
- Mengusahakan agar rencana jangka pendek, sedang panjang dari program produksi dan pengembangan produksi merupakan program program terpadu dan berkesinambungan.
- Bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas pokoknya kepada Dirut.

## 2.5 Asisten Dirut Bidang Material

Tugas dan wewenangnyanya adalah sebagai berikut :

- Mengorganisir serta melaksanakan pegendalian seluruh material yang dibutuhkan oleh perusahaan yang mencakup material produksi, material investasi dan material umum.
- Merencanakan penyediaan material dan melaksanakan penerimaan, penyimpanan dan penyampaian material dari gudang kepada pemakai sesuai dengan spesifikasi, kuantitas dan jadwal waktunya
- Mengajukan usulan-usulan penghapusan.
- Menetapkan sistem dan prosedur yang menyangkut administrasi dan pengolahan material.
- Melaksanakan survei material untuk mendapatkan data-data mengenai material sehingga didapatkan penerapan material secara tepat.
- Bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas po-

koknya kepada Dirut.

## 2.6 Pusat Komputasi PAL ( PKP )

Staf ini telah dibentuk tetapi mengenai tugas dan wewenangnya masih dalam proses penyelesaian.

## 2.7 Sekretariat Umum

Tugas dan wewenangnya adalah sebagai berikut :

- Membantu Direksi melaksanakan pembinaan dan pengembangan kegiatan administrasi perusahaan, kegiatan kerumah tanggaan dan kegiatan dalam bidang hukum dengan segala aspeknya.
- Bertanggungjawab atas pelaksanaan tugas pokoknya kepada Direksi.

## 3. Eselon Pelaksana.

### 3.1 Divisi Produksi Kapal Perang.

Tugas dan wewenangnya adalah sebagai berikut:

- Menyelenggarakan pelaksanaan program pembangunan kapal-kapal perang dan kapal-kapal cepat lainnya yang telah ditetapkan Direksi.
- Bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas pokoknya kepada Dirut.

### 3.2 Divisi Produksi Kapal Niaga.

Tugas dan wewenangnya adalah sebagai berikut:

- Menyelenggarakan pelaksanaan program pembangunan kapal niaga sesuai kebijaksanaan yang telah ditetapkan oleh Direksi.
- Bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas pokoknya kepada Direksi.

### 3.3 Divisi Pemeliharaan Kapal.

Tugas dan wewenangnya adalah sebagai berikut:

- Menyelenggarakan pelaksanaan program pemeliharaan dan perbaikan kapal/alat apung TNI-AL maupun non TNI-AL berdasarkan kebijaksanaan Direksi.
- Bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas pokoknya kepada Dirut.

### 3.4 Divisi General Engineering.

Tugas dan wewenangnya adalah sebagai berikut:

- Menyelenggarakan pelaksanaan program non kapal atau rekayasa lainnya.
- Bertanggung jawab kepada Dirut.

Untuk jelasnya penulis lampirkan struktur organisasi P.T. PAL INDONESIA (PERSERO) gambar 1.

## 4. Perhitungan Tarip Biaya Overhead Pabrik Pada P.T. PAL INDONESIA (PERSERO)

Perhitungan tarip biaya overhead pabrik yang dilaksanakan oleh P.T. PAL INDONESIA (PERSERO) terbagi dalam kegiatan penyusunan :

1. Penyusunan Tarip biaya overhead pabrik atas dasar budget.
2. Penyusunan tarip biaya overhead pabrik atas dasar realisasi biaya pada satu periode akuntansi.

Sebelumnya penulis menjabarkan proses perhitungan tarip perlu kiranya diketahui pembagian bagian-bagian yang termasuk sebagai departemen produksi dan de-



partemen pembantu:

Departemen Produksi meliputi :

- a. Divisi Kapal Perang ( Div - KP ).
- b. Divisi Kapal Niaga ( Div - KN ).
- c. Divisi Pemeliharaan dan Perbaikan Kapal ( Div-Har-kan ).
- d. Divisi General Engineering ( Div - GE ).

Departemen pembantu meliputi :

- a. Direktorat Produksi ( Dit- Prod ).
- b. Direktorat Tehnologi ( Dit - Tek ).
- c. Direktorat Pemeliharaan dan Perbaikan Kapal ( Div-Harkan. ).

ad.1 Penyusunan Tarip Biaya Overhead Pabrik Atas

Dasar Budget

Penyusunan tarip ini dimaksudkan sebagai dasar pembebanan biaya overhead pabrik dimuka atas pekerjaan pemeliharaan dan perbaikan kapal yang diterima. Langkah-langkah perhitungannya adalah sebagai berikut :

1. Pembuatan budget biaya overhead pabrik per departemen produksi dan departemen pembantu.
2. Pengalokasikan biaya departemen pembantu ke departemen produksi atas dasar alokasi langsung dengan perbandingan :

Departemen Pembantu	Departemen Produksi			
	Div - KP	Div - KN	Div - Harkan	Div - GE
Dit - Prod	50 %	50 %	-	-
Dit - Tek	40 %	40 %	10 %	10 %
Dit - Harkan	-	-	100 %	-

3. Dasar pembebanan yang dipakai adalah jam tenaga kerja langsung.
4. Kapasitas yang dipakai adalah kapasitas yang diharapkan yaitu : 6 jam per hari orang untuk tiap-tiap departemen produksi.
5. Perhitungan sebagai berikut:

$$T = \frac{B}{J \times 6 \times 20 \times 12} \times 1 \text{ jam kerja langsung}$$

Dimana : J = Jam tenaga kerja langsung.

T = Tarip biaya overhead pabrik

B = Budget biaya overhead pabrik per departemen produksi setelah alokasi biaya departemen pembantu.

6 = Kapasitas yang diharapkan per hari orang.

20 = Jumlah hari kerja dalam satu bulan.

12 = Jumlah bulan dalam satu tahun

ad.2 Penyusunan tarip biaya overhead Pabrik atas dasar realisasi biaya pada satu periode akuntansi

Penyusunan tarip ini dimaksudkan sebagai pembandingan dari tarip yang telah ditetapkan dimuka, sehingga dengan penetapan tarip ini diketahui besarnya penyimpangan dari tarip yang telah ditetapkan dimuka apakah lebih besar atau kecil dari realisasi (tarip real) ini. Tarip real merupakan tarip yang harus dibebankan setiap pengerjaan pemeliharaan dan

perbaikan kapal. Selisih yang terjadi antara tarip yang ditetapkan dimuka dengan tarip real ini akan dibebankan pada setiap jam kerja langsung yang dipakai dalam pengerjaan pemeliharaan dan perbaikan kapal, sehingga biaya overhead yang dibebankan pada setiap pengerjaan pemeliharaan dan perbaikan kapal akan nampak wajar. Perlu penulis jelaskan bahwa penyusunan tarip real ini dilakukan perusahaan pada akhir periode akuntansi (sebelum penyusunan laporan keuangan). Langkah-langkah perhitungannya adalah sebagai berikut :

1. Penyusunan / pemisahan biaya yang terjadi kedalam kelompok biaya departemen produksi dan departemen pembantu.
2. Pengalokasikan biaya departemen pembantu kedepartemen produksi atas dasar metode langsung dengan perbandingan seperti penentuan tarip dimuka (dasar budget).
3. Pemisahan realisasi jam tenaga kerja langsung kedalam masing-masing departemen produksi.
4. Perhitungannya sebagai berikut :

$$T = \frac{RB}{RJTKL} \times 1 \text{ jam tenaga kerja langsung}$$

Dimana :

- T = Tarip biaya overhead pabrik  
 RB = Realisasi biaya overhead pabrik per departemen produksi setelah alokasi biaya departemen pembantu.  
 RJTKL = Realisasi jam tenaga kerja langsung per departemen produksi dalam satu periode akuntansi

##### 5. Perhitungan Biaya Pemeliharaan Dan Perbaikan Kapal

Tahap-tahap yang dilalui sehingga tercipta biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal adalah sebagai berikut :

1. Penerimaan permintaan pekerjaan.
2. Survei pendahuluan mengenai job (order) yang diterima .
3. Pemberian nomor sandi akuntansi terhadap job (order) dan perintah pekerjaan (PP).
4. Pelaksanaan pengerjaan job (Order) serta perhitungan biaya-biaya yang terjadi.

Penjelasan:

1. Penerimaan permintan pekerjaan. Permintaan pekerjaan datanganya dari pemesan (owner) dapat berupa Repair List (RL), Surat perintah Kerja (SPK), Permintaan Tambahan Pekerjaan yang memuat lingkup pekerjaan yang dikehendaki. Selanjutnya permintaan pekerjaan yang diterima diberi nomor control. Permintaan pekerjaan ini datanganya bukan hanya dari TNI\_AL saja tetapi juga dari non TNI\_AL.

2. Survei pendahuluan mengenai pengecekan dari order yang diterima ( Ship Chek ) yang dilakukan oleh bagian Rencana pemeliharaan ( REN-Har ) dan atas dasar hasil pengecekan ini dibuat suatu perencanaan mengenai jumlah material dan jumlah jam tenaga kerja serta biaya-biaya lain yang diperlukan guna pelaksanaan order tersebut diteruskan ke bagian pemasaran untuk diolah menjadi biaya penawaran yang akan diajukan kepada pemesan ( OWNER ).

Setelah terjadi persetujuan antara perusahaan dan pemesan bagian REN-HAR membuat suatu perintah pekerjaan ( lampiran 1 ) terhadap order tersebut.

3. Pemberian nomor sandi akuntansi terhadap job (order) dan perintah pekerjaan ( PP ). Perlu penulis kemukakan bahwa order yang diterima perusahaan terbagi ke dalam beberapa Perintah Pekerjaan ( PP ). Dalam perintah pekerjaan tersebut dapat diketahui departemen yang melaksanakan pekerjaan tersebut.

3.1. Pemberian sandi akuntansi mengenai order terdiri dari 6 digits :

xx.xxxx

dimana :

xx = menunjukkan tahun order tersebut diterima.

xxxx = menunjukkan urutan nomor order yang diterima selama tahun tersebut.



contoh :

KRI KERIS no order 85.0136 berarti : or-  
der diterima tahun 1985 dengan urut order  
no 136.

### 3.2. Pemberian sandi akutansui mengenai Perintah Pe- kerjaan ( PP ).

terdiri dari 8 digits :

xxx.x.xxxx

dimana :

xxx = menunjukkan urutan nomor perintah  
pekerjaan dalam satu order

x = menunjukkan sifat dari perbaikan

terdiri dari :

o = pekerjaan asli

P = Perluasan dari pekerjaan

A = Tambahan pekerjaan

xxxx = menunjukkan departemen yang  
mengerjakan.

Pada divisi pemeliharaan terbagi kedalam 5 Depar-  
temen yaitu :

1407 = Departemen Galangan Kapal ( Dep-  
Kap )

1408 = Departemen Mesin ( Dep-Mes )

1409 = Departemen Listrik ( Dep-Lis )

1410 = Departemen Elektro ( Dep-Lek )

1411 = Departemen Senjata ( Dep-Sen )

contoh :

002 0 1407

berarti :

002 = menunjukkan urutan perintah  
pekerjaan yang kedua

0 = menunjukkan pekerjaan asli

1407 = menunjukkan departemen yang  
melaksanakan pekerjaan.

4. Pelaksanaan pekerjaan job ( order ) serta perhitungan biaya-biaya yang terjadi.

Biaya yang terjadi dikumpulkan kedalam job cost sheets ( lampiran 3 ) yang disusun per nomor perintah pekerjaan, sehingga untuk mengetahui biaya sheets ( dalam hal order terdiri dari beberapa perintah pekerjaan ) Elemen biaya yang terjadi dapat dikelompokkan menjadi :

1. Biaya materil langsung.
2. Biaya upah langsung
3. Biaya overhead pabrik
4. Biaya lain-lain

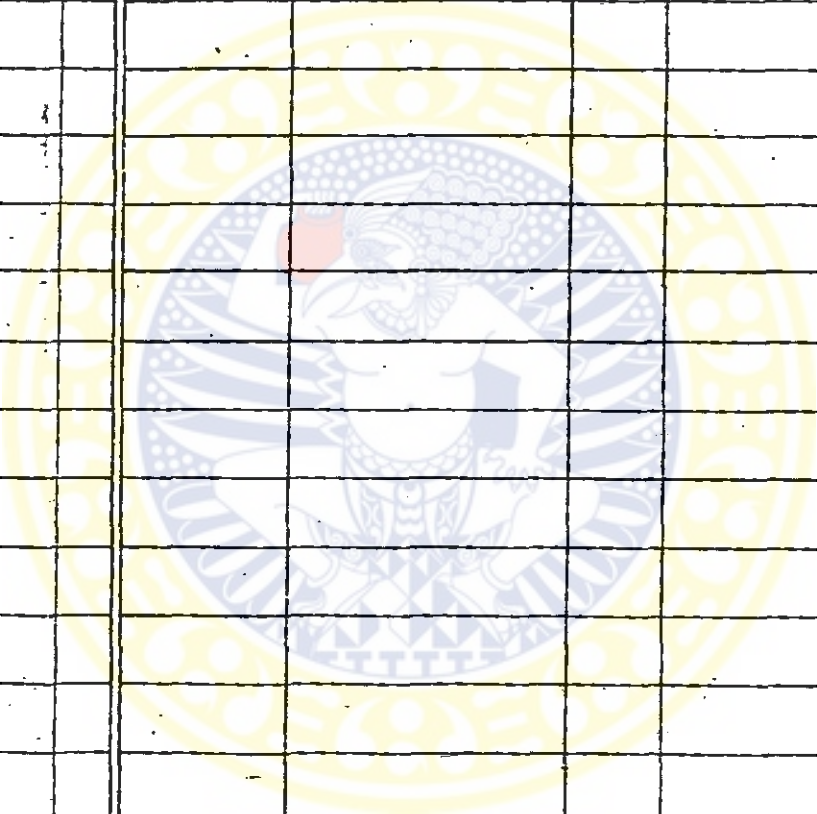
ad.1. Biaya material langsung.

Pencatatan biaya materil langsung didasarkan atas rekap Bon Pemakaian Barang ( BPB ) yang diperoleh dari departemen pelaksanaan melalui Administrasi Persediaan Kantor ( APK )





BIAYA PEMAKAIAN MATERIAL LANGSUNG				BIAYA PEMAKAIAN TENAGA KERJA LANGSUNG				BIAYA LANGSUNG SUB KONTRAK / OTHER'S				
TANGGAL	NO. BUKTI	JUMLAH		TANGGAL	NO. BUKTI	JO	JUMLAH		TGL.	NO. BUKTI	URAIAN	JUML.
TOTAL				TOTAL				TOTAL				



ad.2. Biaya upah langsung.

Pencatatannya didasarkan atas rekap pemakaian jam tenaga kerja langsung per PP dari departemen pelaksana dikalikan dengan tarif upah langsung yang telah ditetapkan dimuka.

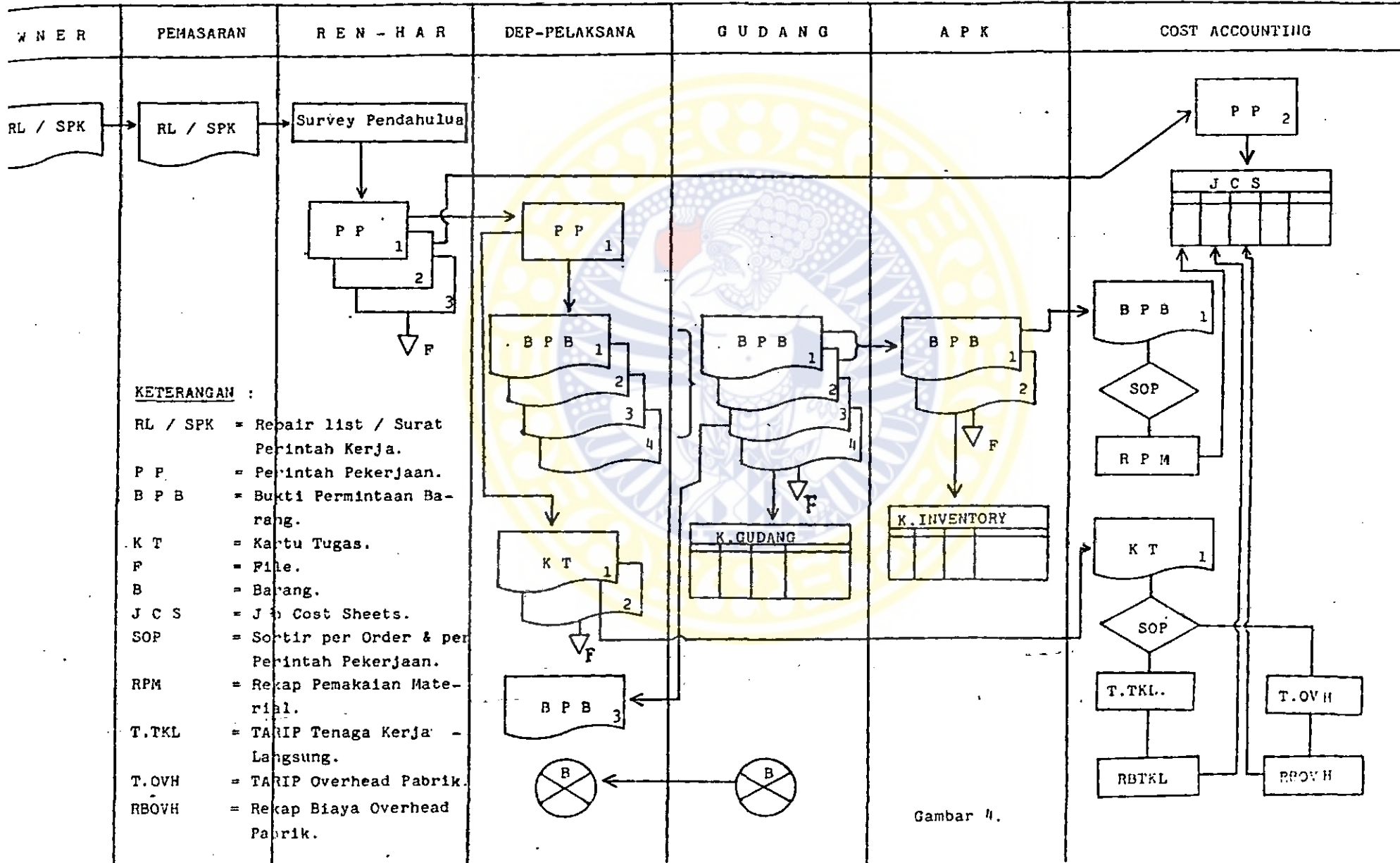
ad.3. Biaya overhead pabrik.

Pencatatannya didasarkan atas rekap pemakaian jam tenaga kerja langsung per PP dari departemen pelaksana dikalikan dengan tarif biaya overhead pabrik yang telah ditetapkan dimuka.

ad.4. Biaya lain-lain.

Biaya lain-lain dicatat dari bukti-bukti biaya sub kontraktor, sea trial dan lain-lain ( bukti tersebut diperoleh dari bagian keuangan ).

Untuk lebih jelasnya proses pelaksanaan dan perhitungan pekerjaan pemeliharaan dan perbaikan kapal dapat dilihat pada gambar 2.



Gambar 4.

## BAB IV

### PEMBAHASAN

#### 1. Penyajian Data

Tujuan setiap perusahaan pada umumnya ialah nilai-nilai atau hasil-hasil yang diharapkan untuk dicapai oleh perusahaan dalam jangka waktu tertentu. Penentuan tujuan harus dinyatakan dengan jelas dan terang, yang disesuaikan dengan kemampuan yang ada sehingga akan benar-benar memberikan manfaat bagi perusahaan.

Tujuan P.T. PAL INDONESIA ditinjau dari jangka waktunya, meliputi :

##### a. Tujuan jangka pendek

Tujuan ini biasanya diukur kurang dari satu tahun yang bertujuan untuk meningkatkan dan menjaga kontinuitas perusahaan.

Sedangkan dalam pembahasan ini tujuan jangka pendeknya adalah dengan adanya pemisahan tarip biaya overhead pabrik per departemen akan memberikan data yang lebih relevan kepada manajemen dalam rangka pengambilan keputusan terhadap order yang diterima.

##### b. Tujuan jangka panjang

Tujuan ini diharapkan tercapai lebih dari satu tahun dan merupakan kelanjutan dari tujuan

jangka pendek. Dalam pelaksanaannya tujuan dari jangka panjang adalah mencapai keuntungan yang optimal. Tujuan jangka panjang dari pembahasan permasalahan adalah memberikan landasan perhitungan biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal secara teliti dan adil, sehingga memungkinkan bersaing dengan galangan kapal lain ( mengingat kebijaksanaan pemerintah yang memberikan kesempatan kepada galangan kapal lain untuk ikut menangani pemeliharaan dan perbaikan kapal-kapal perang RI ).

## 2. Masalah

### a. Permasalahan.

Salah satu permasalahan yang dihadapi P.T. PAL INDONESIA ( PERSERO ) khususnya Divisi Pemeliharaan dan perbaikan kapal kurang tepatnya membebankan biaya overhead pabrik terhadap order-order yang diterima, sehingga biaya tersebut tidak menampakkan biaya semestinya.

Untuk lebih jelasnya dibawah ini penulis sajikan sampling dari order th 1988 yang terjadi pada divisi pemeliharaan dan perbaikan kapal :

Periksa tabel : 1.

### b. Sebab Masalah

Sebab masalah merupakan sumber timbulnya masalah yang sedang dihadapi. Sehingga untuk mendapatkan pemecahan secara tepat, harus dapat

## INDONESIAN SHIPBUILDING INDUSTRY

## KALKULASI BIAYA PEMELIHARAAN DAN PERBAIKAN KAPAL

UN'UK ORDER Th 1988.

Dalam rupiah

N. KAPAL	NO SPK	N.ORDER	MAT	JO	U.LANGSING	B.OVERHEAD	LAIN <sup>2</sup>	T O T A L
KRI SAMADAR	R/017/SPK/IV/88	88.0221	330.290	1.205	4.257.289.10	5.691.648,80	-	10.279.227,90
KRI KERIS	R/355/SPK/VI/88	88.0328	27.392	195	688.938.90	921.055,20	257.900	1.895.286,10
KRI T.PENYU	R/044/SPK/IV/88	88.0248	23.298	645	2.278.797.90	3.046.567,20	125.700	5.474.363,10
MARINIR	R/301/SPK/V/88	88.0302	78.520	127	448.693.54	599.866,72	-	1.127.080,26
KRI CAKRA	R/082/SPK/VI/88	88.0295	615.869	514	1.815.972.28	2.427.807.04	97.200	4.956.848,32

KETERANGAN :Point 1) terdiri dari : 6 perintah pekerjaan (PP).

- 001 O 1407 : pengecatan lambung dan sand blating ( 425 JO ).
- 002 O 1408 : perbaikan mesin compresor & diesel ( 271 JO ).
- 003 O 1409 : perbaikan listrik pengendali ( 157 JO ).
- 004 O 1410 : perbaikan sistem pengendali ( 165 JO ).
- 001 P 1407 : pengelasan pada buritan ( 92 JO ).
- 005 O 1411 : perbaikan penangkis udara ( 95 JO ).

## 2) Terdiri dari : 2 perintah pekerjaan (PP).

001 O 1407 : pembersihan karang pada lambung dengan jet water (125 JO ).

002 O 1409 : perbaikan listrik pada pintu otomatis ( 70 JO ).

## 3) Terdiri dari : 3 perintah pekerjaan (PP).

001 O 1407 : pengedokan untuk overhole mesin I ( 315 JO ).

002 O 1408 : perbaikan mesin I dan propeller ( 178 JO ).

003 O 1411 : perbaikan meriam 70 mm dan M 16 ( 152 JO ).

## 4) Terdiri dari : 2 perintah pekerjaan (PP).

001 O 1410 : perbaikan sistem pengendali tembakan ( 52 JO ).

002 O 1411 : perbaikan senjata penangkis udara ( 75 JO ).

## 5) Terdiri dari : 5 perintah pekerjaan (PP).

001 O 1407 : pengedokan dan pembersihan karang ( 152 JO ).

002 O 1408 : perbaikan mesin MPK I dan MPK II ( 132 JO ).

003 O 1409 : penggantian kabel pada sistem pengendali ( 72 JO ).

004 O 1410 : service dan penggantian sirkuit computer ( 62 JO ).

005 O 1411 : perbaikan torpedo kiri dan kanan ( 96 JO ).



diketahui sumber masalahnya baru kemudian dicari jalan pemecahannya untuk menghilangkan sumber masalah tersebut. Adapun sebab masalah yang terjadi pada Divisi pemeliharaan dan perbaikan kapal disebabkan oleh pemakaian tarip divisi ( tarip tunggal ), hal ini didasarkan atas anggapan manajemen bahwa semua pengerjaan pemeliharaan dan perbaikan kapal hanya melalui satu departemen, padahal dalam proses sebenarnya melalui beberapa departemen.

**b. Akibat masalah**

Dengan adanya sebab-sebab masalah yang tersebut diatas mengakibatkan biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal yang dihasilkan adalah kurang wajar. Sehingga kurang dapat membantu manajemen dalam rangka pengambilan keputusan.

**3. Alternatif Pemecahan**

Alternatif pemecahan masalah yang penulis kemukakan untuk membahas permasalahan pada Divisi pemeliharaan dan perbaikan kapal adalah : membuat tarip biaya overhead pabrik per departemen.

Adapun langkah-langkah pembuatan tarip overhead pabrik per departemen adalah :

- a. Memisahkan biaya overhead pabrik Divisi pemeliharaan dan Perbaikan kapal kedalam 5

departemen pelaksanaan yaitu :

1. Departemen Galangan Kapal ( DEP - KAP )
2. Departemen Mesin ( DEP - MES )
3. Departemen Listrik ( DEP - LIS )
4. Departemen Elektro ( DEP - LEK )
5. Departemen Senjata ( DEP - SEN )

b. Memisahkan jam tenaga kerja langsung Divisi Pemeliharaan dan Perbaikan Kapal kedalam 5 departemen pelaksana.

c. Perhitungannya :

$$\text{Tarip per departemen} = \frac{\text{RBOVHD}}{\text{RJTKLD}} \times 1 \text{ JTKL}$$

Dimana :

RBOVHD = Realisasi biaya overhead  
pabrik per departemen

RJTKL = Realisasi jam tenaga kerja  
langsung per departemen

JTKL = Jam tenaga kerja langsung

#### 4. Assumsi

Assumsi yang penulis kemukakan berkenaan dengan usaha pemecahan masalah yang dihadapi perusahaan dan untuk memperjelas ruang lingkup permasalahan adalah :

- a. Tarip biaya overhead pabrik tidak dipisahkan antara variable dan fixed.
- b. Biaya departemen pembantu dialokasikan pada departemen pelaksana berdasarkan perbandingan jumlah

biaya masing-masing departemen pelaksana.

- c. Biaya operasional dianggap tidak ada (diabaikan).
- d. Pengerjaan pemeliharaan dan perbaikan kapal hanya dikerjakan oleh departemen pemeliharaan dan perbaikan kapal sendiri tanpa bantuan dari departemen lain.

##### 5. Pembuktian Hypothesis

Berdasarkan alternatif pemecahan masalah yang dikemukakan dan asumsi-asumsi yang telah diuraikan sebelumnya, maka dapat dilakukan pembuktian hypothesis atas masalah yang dihadapi perusahaan yaitu dengan jalan membandingkan metode / cara yang telah digunakan oleh manajemen dalam penghitungan biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal yaitu metode tarip tunggal ( tarip divisi ) dengan tarip per departemen pelaksana.

Sebelum penulis membuktiksn hypothesis, terlebih dahulu akan penulis kemukakan proses perhitungan tarip biaya overhead tahun 1988 yaitu :

1. Tarip biaya overhead pabrik per divisi ( tarip tunggal ) tahun 1988 yang digunakan sebagai dasar penghitungan atas order-order yang diterima selama tahun 1988.
2. Tarip biaya overhead pabrik per departemen pelaksana tahun 1988 yang penulis kemukakan sebagai alternatif pemecahan masalah.

##### ad.1. Perhitungan tarip biaya overhead pabrik

per divisi tahun 1988.

Didasarkan atas realisasi biaya overhead pabrik tahun 1988, lihat tabel : 2.

Adapun proses penghitungannya dapat dilihat pada tabel : 3.

ad.2. Perhitungan tarip biaya overhead pabrik per departemen pelaksana tahun 1988.

Didasarkan atas realisasi biaya overhead pabrik per departemen tahun 1988, lihat tabel : 4.

Adapun proses penghitungannya dapat dilihat pada tabel : 5.

Selanjutnya berdasarkan sampling data yang telah diuraikan dimuka, tabel : 1.

Bila dibuat perhitungan berdasarkan tarip divisi dan tarip per departemen pelaksana adalah sebagai berikut :

I. Berdasarkan tarip divisi ( tarip tunggal ) .1. KRI SAMADAR : R/017/SPK/IV/85 : 85.0221

Biaya material langsung	= Rp	330.290,00
Biaya upah langsung	= Rp	4.257.289,10
Biaya overhead pabrik(1.205xRp4.723,36)	= Rp	5.691.648,80
-----		

Total biaya pemeliharaan dan perbaikan = Rp 10.279.227,90

2. KRI KERIS : R/355/SPK/VI/88 : 88.0328.

Biaya material langsung	= Rp	27.392,00
Biaya upah langsung	= Rp	688.938,90
Biaya overhead pabrik(645xRp 4.723,36)	= Rp	921.055,20
Biaya lain-lain	= Rp	257.900,00
-----		

Total biaya pemeliharaan dan perbaikan= Rp 5.474.363,10

PT.PABRIK KAPAL INDONESIA ( PERSERO )  
PT.PAL INDONESIA

TABEL : 2

83

INDONESIAN SHIPBUILDING INDUSTRY

## REALISASI BIAYA OVERHEAD PABRIK

PERIODE 31 DESEMBER 1988.

NO	U R A I A N	DIV - HARKAN	DIT - TEK	DIT - HAR
1	Gaji tak langsung	Rp 751.041.707,04	Rp 558.739.003,23	Rp 159.401.133,59
2	Perlengkapan personil	" 17.223.942,14	" 5.849.518,29	" 449.473,00
3	Kesejahteraan personil	" 9.297.147,64	; 10.895.328,60	; 1.850.922,00
4	Reparasi dan pemeliharaan	; 229.617.464,11	; 28.570.574,06	; 448.179,00
5	Cetak, ATK, foto Copy	; 34.711.794,00	; 91.579.813,82	; 5.331.981,39
6	Bahan Bakar	; 50.457.235,00	; 9.903.813,00	; -
7	Pajak	; -	; 6.459.068,24	; 2.159.300,00
8	Listrik, Air & gas	; 201.268.388,54	; 16.709.667,88	; 6.946.503,71
9	Telekomunikasi	; -	; 25.330.694,00	; 199.070,00
10	Intertainment	; 1.218.985,00	; 12.960.769,92	; 1.570.855,00
11	Jaldis dalam negeri	; 8.514.549,00	; 56.847.794,40	; 6.766.174,00
12	Jaldis luar negeri	; 3.785.947,40	; 101.225.277,20	; 9.945.220,00
13	Kesmanan	; 22.244.300,00	; 1.620.650	; -
14	Assuransi	; 5.203.932,00	; -	; 441.249,00
15	Penyuatan	; 1.708.919.784,03	; 294.977.884,90	; 14.940.380,50
16	Amortisasi	; 170.568.665,77	; 523.860.470,10	; 306.387.031,75
17	Consumable materiel	; 581.325,00	; 1.483.000	; 233.750,00
18	Aktiva non Assets	; -	; 6.378.261,75	; 924.909,00
19	Pelayanan Kebersihan	; 3.880.637,45	; 17.439.855,21	; 256.311,81
20	Testing pekerjaan	; 10.100,00	; 7.384.512,50	; 21.160,00
21	Lain-lain	; 186.600,-	; 1.071.270,00	; 34.850,00
22	Supplies computer	; -	; 1.976.300,00	; -
T O T A L .....		Rp 3.218.732.504,12	Rp 1.781.263.527,10	Rp 518.308.453,75

PT.PABRIK KAPAL INDONESIA ( PERSERO )  
PT.PAL INDONESIA  
INDONESIAN SHIPBUILDING INDUSTRY

**TABEL : 3**  
**PERHITUNGAN REALISASI TARIP BIAYA OVERHEAD PABRIK**  
**DIVISI PEMELIHARAAN DAN PERBAIKAN KAPAL**  
**PERIODE 31 DESEMBER 1988.**

U R A I A N	DIV - HARKAN	DEPARTEMEN PEMBANTU	
		DIT - TEK	DIT - HAR
Total biaya overhead pabrik langsung dan tak langsung departemen.....	Rp $\checkmark$ 3.218.732.504,12 =====	Rp 1.781.263.527,10	Rp 518.308.453,75
Alokasi biaya overhead departemen - pembantu .....			
1. Dit-Tek			
10 % .....	Rp 178.126.352,71	(Rp 178.126.352,71)	-
2. Dit-Har			
100 % .....	Rp 518.308.453,75	-	(Rp 518.308.453,75)
Jumlah alokasi biaya overhead pa - brik departemen pembantu .....	Rp $\checkmark$ 696.434.806,46 =====	Rp 1.603.137.174,39	0
Jumlah biaya overhead pabrik departemen langsung setelah alokasi biaya departemen pembantu .....	Rp 3.915.167.310,58 =====		
Total jam tenaga kerja langsung ...	828.893,75 =====		
Tarip biaya overhead pabrik per jam	Rp 4.723,36 =====		

INDONESIAN SHIPBUILDING INDUSTRY

PER DEPARTEMEN

PERIODE 31 DESEMBER 1988.

NO	U R A I A N	DEP - KAP	DEP - MES	DEP - LIS	DEP - LEK	DEP - SEN	T O T A L
1	Gejil tak langsung	Rp 225.374.975,77	Rp 255.354.180,39	Rp 82.614.587,77	Rp 112.656.256,00	Rp 75.041.707,11	Rp 751.041.707,04
2	Perlengkapan personal	" 5.167.182,64	" 5.856.140,33	" 1.894.633,64	" 2.583.391,00	" 1.722.394,53	" 17.223.942,14
3	Kesajahteraan personal	" 2.789.144,29	" 3.161.030,20	" 1.022.686,24	" 1.394.572,15	" 929.714,76	" 9.297.147,64
4	Reparasi & pemeliharaan	" 68.885.239,23	" 78.069.937,80	" 25.257.921,05	" 34.442.619,62	" 22.961.746,41	" 229.617.464,11
5	Cetak, ATK, foto copy	" 10.413.538,20	" 11.802.009,96	" 3.818.297,34	" 5.206.769,10	" 3.471.179,40	" 34.711.794,00
6	Bahan bakar	" 15.137.170,50	" 17.155.459,90	" 5.550.295,05	" 7.568.585,25	" 5.045.723,50	" 50.457.235,00
7	Pajak	" -	" -	" -	" -	" -	" -
8	Air, listrik dan gas	" 60.380.516,56	" 68.431.252,10	" 22.139.522,74	" 30.190.258,28	" 20.126.838,86	" 201.268.398,54
9	Telekomunikasi	" -	" -	" -	" -	" -	" -
10	Intertainment	" 365.695,50	" 414.454,90	" 134.086,35	" 182.047,75	" 121.898,50	" 1.218.985,00
11	Jaldie dalam negeri	" 2.554.364,70	" 2.894.946,66	" 936.600,39	" 1.277.182,35	" 851.455,00	" 8.514.549,00
12	Jaldie luar negeri	" 1.135.784,22	" 1.287.222,12	" 416.454,21	" 567.892,11	" 378.594,74	" 3.785.947,40
13	Keamanan	" 6.673.290,00	" 7.563.062,00	" 2.446.873,00	" 3.336.645,00	" 2.224.430,00	" 22.244.300,00
14	Assuransi	" 1.561.179,60	" 1.769.336,88	" 572.432,52	" 780.589,80	" 520.393,20	" 5.203.932,00
15	Penyusutan	" 512.675.935,21	" 581.032.726,57	" 107.901.176,24	" 256.337.967,60	" 170.891.978,71	" 1.708.919.784,03
16	Amortisasi	" 51.170.599,73	" 57.993.346,36	" 18.762.553,23	" 25.585.299,87	" 17.056.066,58	" 170.568.665,77
17	Consumable material	" 174.397,50	" 197.650,50	" 63.945,75	" 87.198,75	" 58.133,00	" 581.325,00
16	Aktiva non assets	" -	" -	" -	" -	" -	" -
19	Pelayanan kebersihan	" 1.164.191,24	" 1.319.416,73	" 426.870,12	" 582.095,62	" 388.063,74	" 3.880.637,45
20	Testing pekerjaan	" -	" -	" -	" 10.100,00	" -	" 10.100,00
21	Lain-lain	" 55.980,00	" 63.444,-	" 20.526,-	" 27.990,00	" 18.660,00	" 186.600,00
22	Supplies computer	" -	" -	" -	" -	" -	" -
T O T A L .....		" 965.679.184,89	" 1.094.365.617,40	" 354.059.464,44	" 482.818.460,25	" 321.009.777,14	" 3.218.732.504,12

10.

PT.PABRIK KAPAL INDONESIA ( PERSERO )  
PT.PAL INDONESIA  
INDONESIAN SHIPBUILDING INDUSTRY

TABEL : 5.  
PERHITUNGAN REALISASI TARIP BIAYA OVERHEAD PABRIK  
PER DEPARTEMEN  
PERIODE 31 DESEMBER 1988,-

U R A I A N	DEP - KAP	OEP - MES	DEP - LIS	DEP - LEK	DEP - SEN	O.PEMBANTU
Total biaya overhead pabrik per departemen .....	Rp 965.679.184,89	Rp1.094.365.617,40	Rp354.059.464,44	Rp482.818.460,25	Rp321.809.777,14	Rp596.434.806,46
Alokasi biaya overhead pabrik departemen pembantu .....	30% " 208.930.441,94 "	34% " 236.787.834,20 "	7% " 76.607.828,70 "	" 104.465.220,97 "	" 69.643.480,65 "	" 696.434.806,46 "
Jumlah biaya overhead pabrik per departemen setelah alokasi biaya departemen pembantu.....	"1.174.609.626,83 "	" 1.331.153.451,60 "	" 430.667.293,14 "	" 587.283.661,22 "	" 391.453.257,79 "	
Total jam tenaga kerja langsung per departemen .....	352.844	276.244	127.917	43.966,75	27.922	
Tarip biaya overhead pabrik per jam perdepartemen .....	Rp 3.328,98	Rp 4.818,76	Rp 3.366,77	Rp 13.357,45	Rp 14.019,53	



3. KRI I. PENYU I R/044/SPK/IV/88: 88.032B.

Biaya material langsung	= Rp	23.296,00
Biaya upah langsung	= Rp	2.278.797,90
Biaya overhead pabrik(127xRp 4.723,36)	= Rp	3.046.567,20
Biaya lain-lain	= Rp	125.700,00
Total biaya pemeliharaan dan perbaikan	= Rp	5.474.363,10

4. MARINIR I R/301/SPK/V/88 I 88.0302.

Biaya material langsung	= Rp	78.520,00
Biaya upah langsung	= Rp	448.693,54
Biaya overhead pabrik(127xRp 4.723,36)	= Rp	599.866,72
Biaya lain-lain	= Rp	-
Total biaya pemeliharaan dan perbaikan	= Rp	1.127.080,26

5. KRI CAKRA I R/082/SPK/VI/88 I 88.0295.

Biaya material langsung	= Rp	615.869,00
Biaya upah langsung	= Rp	1.815.972,28
Biaya overhead pabrik(514xRp 4.723,36)	= Rp	2.427.807,04
Biaya lain-lain	= Rp	97.200,00
Total biaya pemeliharaan dan perbaikan	= Rp	4.956.848,32

II. Berdasarkan tarip per departemen pelaksana.1. KRI SAMADAR I R/017/SPK/IV/88 I 88.0221.

Biaya material langsung .....	Rp	330.29
Biaya upah langsung .....	Rp	4.257.28
Biaya overhead pabrik : 271 . . . . . 4.818.76		
425xRp 3.328,98	= Rp	1.414.816,50
157xRp 3.366,77	= Rp	528.582,89
165xRp 13.357,45	= Rp	2.203.979,25
92xRp 3.328,98	= Rp	306.266,16
95xRp 14.019,53	= Rp	1.131.855,35
		-----Rp 7.091.36
Biaya lain-lain .....	Rp	-
Total biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal .....	Rp	11.678.9

2. KRI KERIS : R/355/SPK/VI/88 : 88.0328

Biaya material langsung .....	Rp	27.392
Biaya upah langsung .....	Rp	688.939
Biaya overhead pabrik : $125 \times \text{Rp } 3.328,98 = \text{Rp } 416.122,50$		
	-----	Rp 615.796
Biaya lain-lain .....	Rp	257.900
	-----	
Total biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal .....	Rp	1.626.027

3. KRI T. PENYU : R/044/SPK/IV/88 : 88.0248

Biaya material langsung .....	Rp	23.298
Biaya upah langsung .....	Rp	2.278.297
Biaya overhead pabrik : $315 \times \text{Rp } 3.328,98 = \text{Rp } 1.048.628,70$		
$152 \times \text{Rp } 14.019,53 = \text{Rp } 2.130.968,56$		
	-----	Rp 4.037.336
Biaya lain-lain .....	RP	125.700
	-----	
Total biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal .....	Rp	6.465.132

4. MARINIR : R/301/SPK/V/88 : 88.0302

Biaya Material langsung .....	Rp	78.520
Biaya upah langsung .....	Rp	448.693
Biaya overhead pabrik : $52 \times \text{Rp } 13.357,45 = \text{Rp } 694.578,40$		
	-----	Rp 1.746.052
Biaya lain-lain .....	RP	

5. KRI CAKRA : R/082/SPK/VI/88 : 88.0295.

Biaya material langsung.....	Rp	615.869
Biaya upah langsung .....	Rp	1.815.972
Biaya overhead pabrik : 152xRp 3.328,98 = Rp 506.004,96 72xRp 3.388,77 = Rp 242.407,44 62xRp13.357,45 = Rp 828.161,90 96xRp14.019,53 = Rp1.345.874,88 -----	Rp	3.538.525
Biaya lain-lain .....	Rp	97.200
		-----
Total biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal .....	Rp	6.087.566,7

Berdasarkan perhitungan tersebut diatas menggam barkan bahwa biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal yang dihasilkan dengan metode tarif per departemen memberikan hasil yang wajar meskipun kelihatan biaya-biaya tersebut relatif besar bila dibandingkan dengan penggunaan metode tarif tunggal. Tapi perlu diingat bahwa bukan besar atau kecilnya biaya yang kita permasalahan, tetapi kewajaran dari biaya yang terjadi merupakan hal yang utama. Untuk lebih jelasnya dalam tabel 6 digambarkan mengenai pembebanan biaya overhead pabrik berdasarkan kedua metode tersebut diatas yaitu metode pembebanan biaya overhead pabrik berdasarkan tarif Divisi ( tarif tunggal ) dan tarif per departemen.

TABEL : 6

96

## KALKULASI BIAYA PEMELIHARAAN DAN PERBAIKAN KAPAL.

=====

1. Pembebanan biaya overhead pabrik berdasarkan tarip Divisi ( tarip tunggal ).

Dalam rupiah

KAPAL	NO SPK	N.ORDER	MAT	JO	U.LANGSUNG	B.OVERHEAD	LAIN <sup>2</sup>	T O T A L
I SAMADAR	R/017/SPK/IV/88	88.0221	330.290	1.205	4.257.289,10	5.691.648,80	-	10.279.227,90
I KERIS	R/355/SPK/VI/88	88.0328	27.392	195	688.938,90	921.055,20	257.900	1.895.235,10
RI T.PENYU	R/044/SPK/IV/88	88.0248	23.298	645	2.278.797,90	3.046.567,20	125.700	5.474.353,10
ARINIR	R/301/SPK/V/88	88.0302	78.520	127	448.693,54	599.866,72	-	1.127.080,26
RI CAKRA	R/082/SPK/VI/88	88.0295	615.869	514	1.815.972,28	2.427.807,04	97.200	4.956.848,32

2. Pembebanan biaya overhead pabrik berdasarkan tarip per departemen pelaksana.

Dalam rupiah

N.KAPAL	NO SPK	N.ORDER	MAT	JO	U.LANGSUNG	B.OVERHEAD	LAIN <sup>2</sup>	T O T A L
RI SAMADAR	R/017/SPK/IV/88	88.0221	330.290	1.205	4.257.289,10	7.091.384,11	-	11.678.963,21
RI KERIS	R/355/SPK/VI/88	88.0328	27.392	195	688.938,90	651.796,40	257.900	1.626.027,30
RI T.PENYU	R/044/SPK/IV/88	88.0248	23.298	645	2.278.797,90	4.037.336,54	125.700	6.465.132,44
ARINIR	R/301/SPK/V/88	88.0302	78.520	127	448.693,54	1.746.052,15	-	2.273.265,69
RI CAKRA	R/082/SPK/VI/88	88.0295	615.869	514	1.815.972,28	3.558.525,50	97.200,-	6.087.566,78

## B A B V

## KESIMPULAN DAN SARAN

## 1. Kesimpulan

Berdasarkan uraian BAB IV secara terperinci, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

- a. Dalam pembebanan biaya overhead pabrik dikenal 2 metode yaitu metode tarip tunggal digunakan bila proses pengerjaan suatu kegiatan hanya melalui satu departemen, tarip per departemen digunakan bila proses pengerjaan suatu kegiatan melalui beberapa departemen.
- b. Divisi pemeliharaan dan perbaikan kapal merupakan salah satu divisi yang ada di PT PAL INDONESIA ( PERSERO ) yang mempunyai kegiatan dalam hal pemeliharaan dan perbaikan kapal, yang dalam membebankan biaya overhead pabrik menggunakan metode tarip divisi ( tarip tunggal ).
- c. Dalam pembuktian hypotesa yang didasarkan atas sampling data mengenai order-order Th 1988, bahwa penggunaan metode pembebanan tarip biaya overhead pabrik per departemen memberikan akumulasi biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal yang relatif besar dibandingkan dengan penggunaan tarip divisi ( tarip tunggal ), tetapi hasil akumulasi biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal tersebut lebih menggambarkan kewajaran. Karena dalam kenyataannya

proses pengerjaan order-order tersebut melalui beberapa departemen pelaksana, pembebanan biaya <sup>F0H</sup> per departemen lebih dapat menampilkan kewajarannya.

#### Saran.

Berdasarkan uraian pembahasan dan kesimpulan dalam bab-bab sebelumnya, maka saran yang dapat penulis ajukan kepada manajemen perusahaan adalah sebagai berikut :

Untuk mendapatkan pembebanan biaya overhead pabrik yang lebih mencerminkan keadaan yang sebenarnya atau kewajaran, maka hendaknya pihak manajemen perusahaan menggunakan metode pembebanan biaya overhead pabrik per departemen pelaksana, sehingga akumulasi biaya pemeliharaan dan perbaikan kapal yang dihasilkan akan menggambarkan kewajaran pula.

## DAFTAR KEPUSTAKAAN

- Mulyadi, Akuntansi Biaya Penentuan Harga Pokok Dan Pengendalian Biaya, Bagian Penerbitan Fakultas Ekonomi Universitas Gajah Mada Yogyakarta, Edisi tiga, 1986.
- Neuner , John W. Cost Accounting , Principles and Practice , Eighth edition, Richard D. Irwin Inc, Homewood, Illinois, 1973.
- Hörngren, Charles T. Cost Accounting , A Managerial Emphasis , Fourth edition, Prentice Hall Inc, Englewood, 1977.
- Matz, Adolph and Milton F. Usry, Cost Accounting, Planning and Control, seventh edition, South Western Publishing Co, Cincinnati, ohio, 1980.
- Deakin, Edward B. and Michael W. Maker, Cost Accounting, Richard D. Irwin Inc, Homewood, illinois, 1984.
- Backer and Jacobsen, Cost Accounting A Managerial Approach, Mc Graw-Hill, Inc, New York, 1964.
- Ikatan Akuntan Indonesia, Prinsip-Prinsip Akuntansi Indonesia, Jakarta, 1984.
- Supriyono, Akuntansi Biaya Pengumpulan dan Penentuan Harga Pokok, Bagian Penerbitan Fakultas Ekonomi Universitas Gajah Mada, Yogyakarta, 1987, Edisi kedua.