

### BAB III METODOLOGI PENELITIAN

#### 3.1 Metodologi Penelitian

Dalam proses pemecahan masalah, diperlukan suatu langkah sistematis untuk memperjelas langkah-langkah yang ditempuh secara terarah dan menuju pada suatu proses pemecahan masalah yang terperinci dan jelas sehingga diperoleh hasil yang mendekati kenyataan sesuai dengan tujuan.

#### 3.2 Tahapan Penelitian

##### 3.2.1 Studi Lapangan

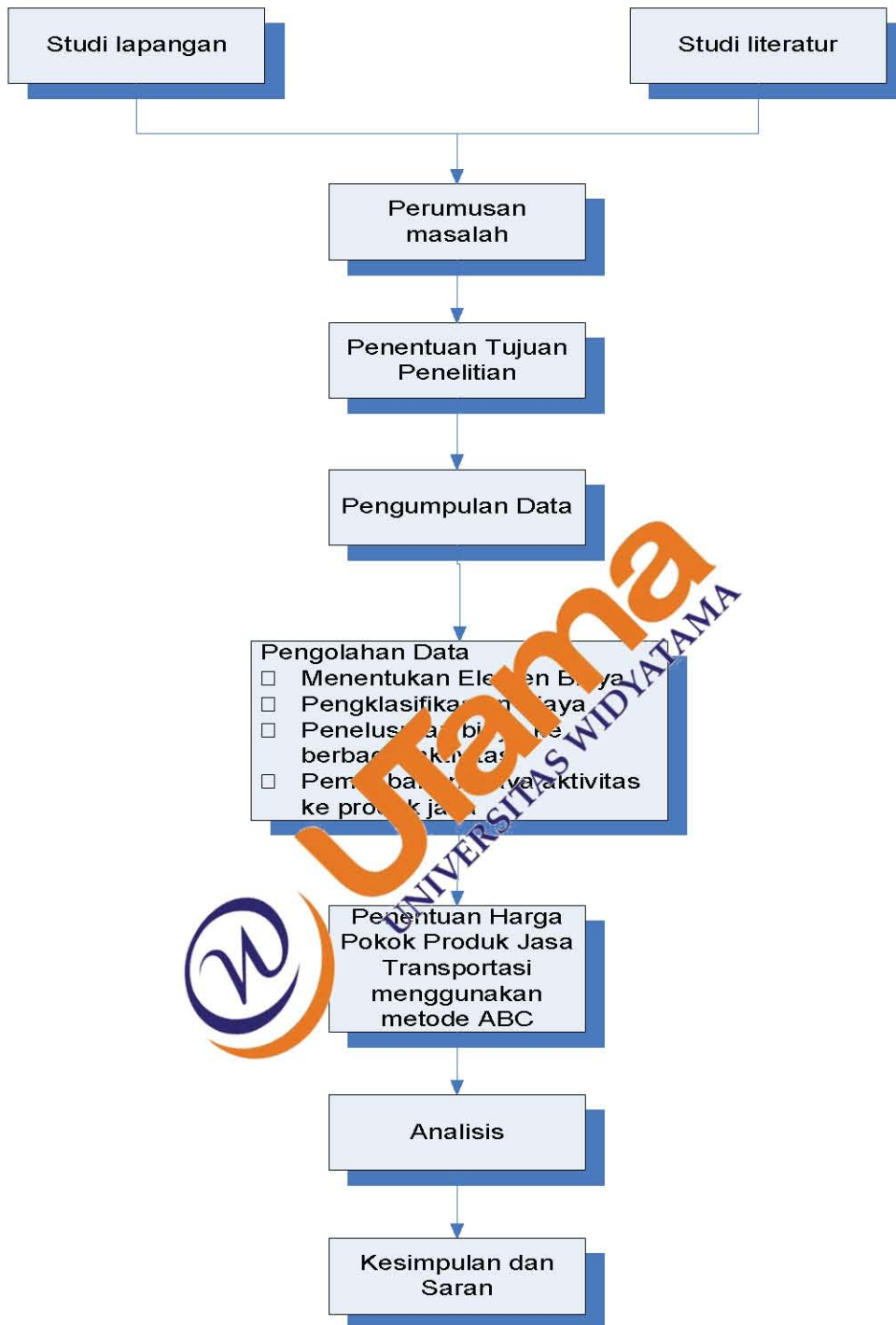
Studi lapangan dilakukan dengan cara mengumpulkan semua data yang ada dan wawancara (*interview*) dengan pihak atau lembaga-lembaga yang terkait. Hasil data yang diperoleh akan dibahas lebih lanjut pada bagian pengumpulan data.

##### 3.2.2 Studi Literatur

Studi literatur bertujuan untuk memahami konsep dasar ilmu pengetahuan yang berhubungan dengan topik penelitian. Studi literatur dilakukan dengan cara mempelajari atau menelaah dan menganalisa teori-teori dan konsep-konsep yang saling berhubungan. Sumber-sumber diperoleh dari buku-buku, modul atau jurnal, artikel-artikel dan skripsi atau penelitian yang sudah dilakukan, literatur ini juga didapatkan dari internet dan dari perpustakaan.

Topik atau tema skripsi yang dicari adalah topik atau tema yang berhubungan dengan penelitian yang dilakukan khususnya metode pemecahan masalah yang digunakan dalam penelitian. Demikian juga halnya dengan penelitian-penelitian yang berhubungan dengan permasalahan-permasalahan yang menyangkut beberapa aktivitas-aktivitas transportasi.

Bagan alir studi dalam penyusunan tugas akhir ini adalah sebagai berikut :



Gambar 3.1 Tahapan Penelitian

### 3.2.3 Perumusan Masalah

Perumusan yang baik akan membantu dalam menyelesaikan masalah, karena dalam tujuan terdapat suatu batasan yang terinci atas ruang lingkup permasalahan utama. Dengan demikian pembahasan masalah akan lebih terarah dan terstruktur. Adapun perumusan masalah dan penetapan tujuan penelitian telah diuraikan dalam Bab I Pendahuluan.

### 3.2.4 Penentuan Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui komponen-komponen yang berpengaruh pada metode ABC.
2. Untuk mengetahui penggunaan metode dan perhitungan ABC.
3. Mengimplementasikan perbandingan antara metode ABC dengan Metode tradisional.

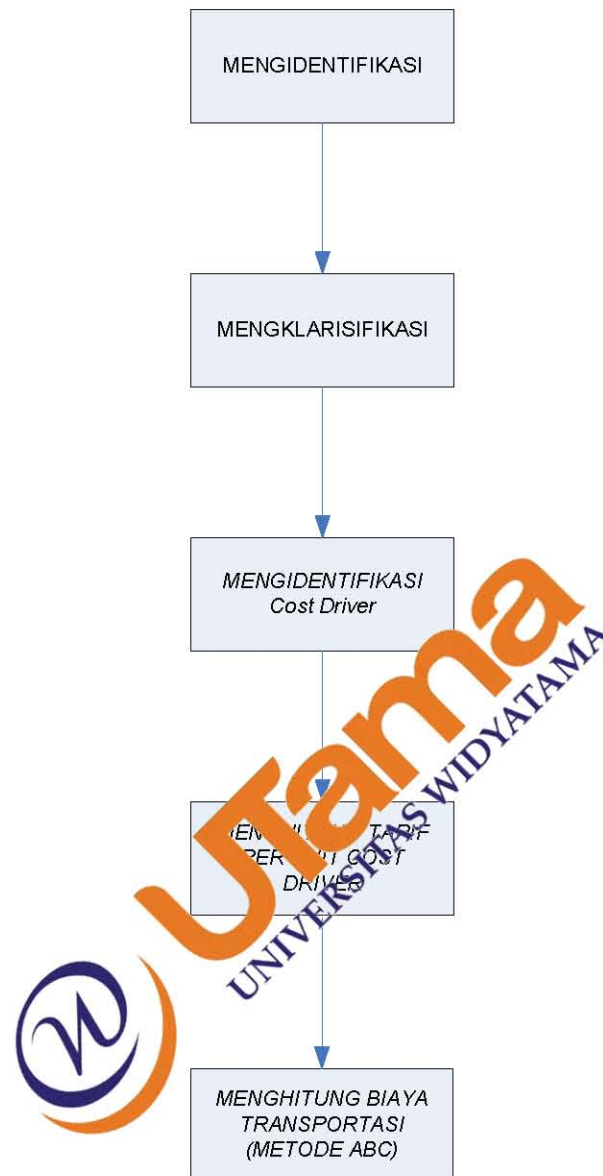
### 3.2.5 Pengumpulan Data

Pada tahap ini dilakukan pengumpulan data-data yang diperlukan sebagai bahan yang akan digunakan untuk memecahkan masalah yang telah dirumuskan sebelumnya. Data-data dikumpulkan melalui pengamatan langsung dan wawancara kepada pelaksana lapangan. Adapun data yang dikumpulkan adalah :

1. Data umum perusahaan.
2. Biaya operasional jasa transportasi
3. Data pendukung lainnya.

### 3.2.6 Pengolahan Data

Pada tahap ini dilakukan pengolahan terhadap data-data yang telah dikumpulkan. Tahapan proses pengolahan data ini akan mencakup:



Gambar 3.2 Tahapan Pengolahan Data Dengan Metode ABC

1. Mengidentifikasi aktivitas

Mengidentifikasi aktivitas-aktivitas apa saja yang menimbulkan biaya yang ada di Perusahaan.

2. Mengklarifikasi aktivitas ke dalam berbagai aktivitas

Mengelompokkan aktivitas-aktivitas yang menimbulkan biaya ke dalam 4 kategori yaitu : *Unit level activity costing*, *Batch related activity costing*, *product sustaining activity costing*, *facility sustaining activity costing*.

3. Mengidentifikasi *Cost Driver*

Dimaksudkan untuk memudahkan dalam penentuan tarif/unit *cost driver*.

4. Pembebanan biaya aktivitas ke produk jasa

Penelusuran dan pembebanan biaya aktivitas kemasing-masing produk yang menggunakan *cost driver*. Pembebanan biaya *overhead* dari setiap aktivitas dihitung dengan rumus sbb:

*BOP yang dibebankan = Tarif/unit Cost Driver x Cost Driver yang dipilih*

5. Menghitung biaya transportasi menggunakan metode ABC

### 3.2.7 Analisis

Analisis dilakukan sebagai kesimpulan dari tahap pengolahan data. Pada tahap ini peneliti akan menganalisis hasil dari penentuan harga yang harus diambil diterapkan di perusahaan.

### 3.2.8 Kesimpulan dan Saran

Setelah dilakukan analisis terhadap pembahasan, sebagai tahap akhir dari laporan penelitian ini, dapat ditarik suatu kesimpulan mengenai harga yang harus ditetapkan oleh perusahaan dan juga kapan harus dilakukan juga akan dilengkapi dengan saran-saran terhadap bagian operasional di lembaga yang terkait tersebut. Penarikan kesimpulan dapat digunakan sebagai bahan acuan untuk penelitian selanjutnya.

### BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

#### 4.1 Data Umum

##### 4.1.1 Sejarah singkat perusahaan

Sejalan dengan perkembangan zaman khususnya di bidang jasa transportasi pada tahun 90-an mengalami peningkatan, dimana peningkatan tersebut dengan melihat tingginya volume ekspor khususnya di Bandung (Jawa Barat). Pada umumnya menurut keterangan terutama dibidang industri manufaktur yang produksinya berupa *Textil/Garment*, Sepatu, Meubel, Ukiran dan Rotan mengalami kemajuan yang sangat pesat.

Dengan melihat kondisi pada waktu itu, maka tepatnya pada tahun 1996 telah didirikan sebuah perusahaan yang bernama PT. Karya Mulia Loka Persada yang berlokasi di jalan Gede Bage no.247 Kota Bandung – Jawa Barat, dimana perusahaan ini bergerak di bidang jasa, yaitu jasa transportasi. Bisnis transportasi yang dilakukakn PT. Karya Mulia Loka Persada yaitu bertindak sebagai penyedia atau menyewakan jasa angkutan (DHL ekspedisi muat kapal laut) untuk mengangkut barang-barang yang harus dikirim baik dalam negeri maupun luar negeri, adapun yang menjadi target konsumen yakni pabrik-pabrik yang ada di wilayah Kota Bandung.

Fasilitas : Kantor dan Perlengkapan lainnya, telpon 9 line

Sarana Penunjang

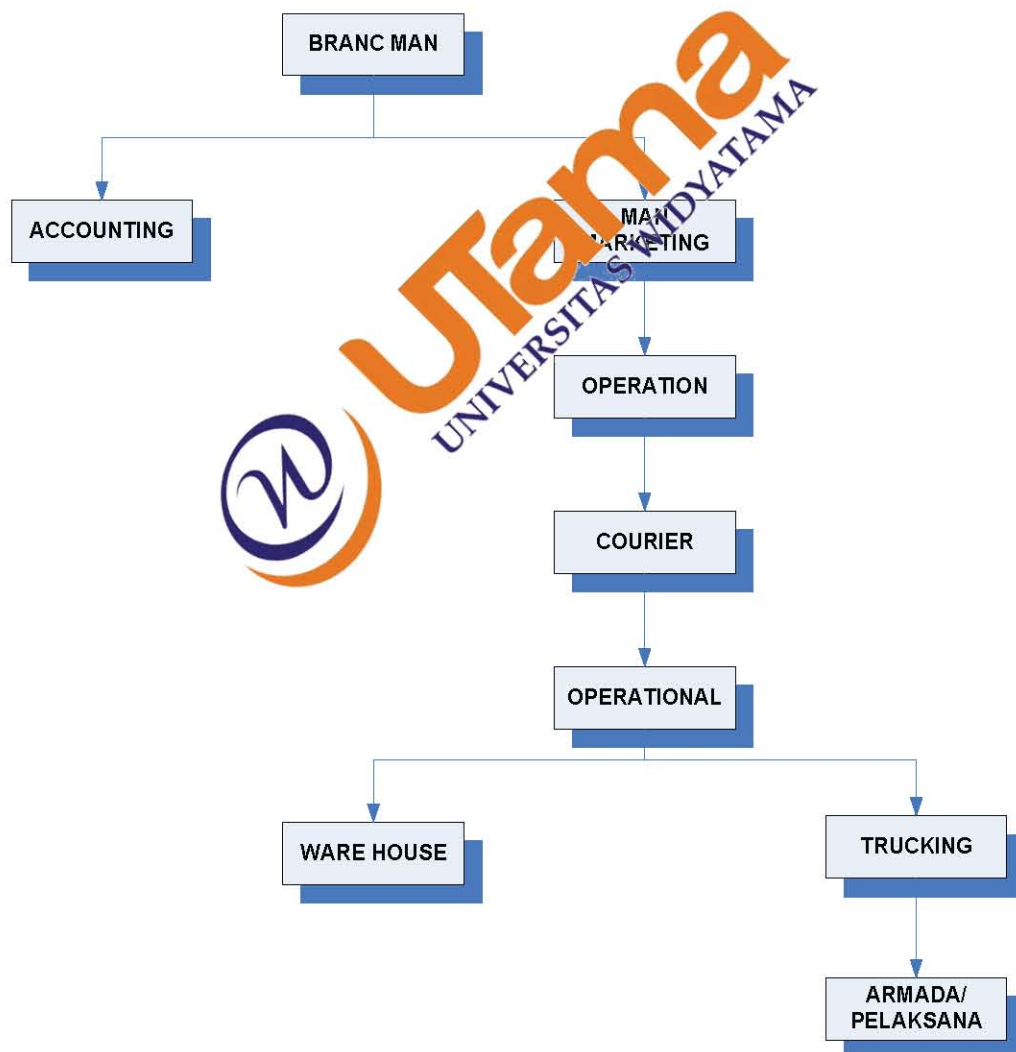
- 3 Unit Truck Head
- 3 Unit Truck Box
- 10 Unit Sasis 20 x 10 Ukuran 3 x 2,5 m<sup>2</sup>
- 6 Unit Sasis 40 x 6 Ukuran 6 x 2,5 m<sup>2</sup>

##### 4.1.2 Struktur Organisasi

Untuk meningkatkan efesiensi dan efektivitas kinerja perusahaan diperlukan beberapa bagian yang mempunyai tugas, wewenang dan tanggung jawab yang berbeda namun saling menunjang. Karena itu diperlukan struktur organisasi yang berfungsi untuk memperjelas tugas, wewenang dan tanggung

jawab yang berbeda-beda pada tiap bagian. Untuk menjalankan dengan baik organisasi diperusahaan, perlu diperhatikan pedoman, asas-asas atau prinsip-prinsip organisasi, seperti perumusan tujuan yang jelas, pembagian kerja, pendelegasian kekuasaan, kesatuan perintah dan tanggung jawab serta tingkat pengawasan dan koordinasi. Tujuan dibentuknya struktur organisasi adalah untuk:

1. Mempermudah pelaksanaan tugas atau pekerjaan
2. Mempermudah pimpinan dalam mengawasi pekerjaan bawahan
3. Mengkoordinasikan kegiatan untuk mencapai tujuan yang diharapkan
4. Menentukan kedudukan seseorang dalam fungsi kegiatan sehingga mampu menjalankan tugas yang dibebankan kepadanya



Gambar 4.1 Struktur Organisasi

Penjelasan dari struktur organisasi

- *Branch Manager* adalah Penanggung jawab dan mengontrol semua kegiatan perusahaan
- *Accounting* adalah Pengelola data keuangan masuk dan keluarnya biaya ekspor
- *Manager Marketing* adalah orang yang bertugas mencari order/ konsumen sehingga terjadi transaksi
- *Operation* adalah orang yang bertugas untuk mengolah data mulai dari mengatur jadwal pengiriman barang, menjadwalkan staffing, dan mengolah data kendaraan, dokumen dan order-order shiffer sampai ke Negara tujuan ekspor
- *Courier* adalah orang yang bertugas mengantar dan menjemput penagihan jasa ekspor dan dokumen penunjang ekspor
- *Operational* adalah pelaksana lapangan yang mengurus surat D.O dan membenahi kendaraan mana yang akan digunakan
- *Ware House* adalah orang yang bertugas untuk memonitor kendaraan dan memberikan surat jalan dari pelabuhan angkat Countainer dari lokasi ekspor sampai Tanjung Priuk
- *Trucking* adalah pelaksana lapangan yang bertugas untuk mengatur/ mengawasi perjalanan order kendaraan dan memberikan ijin kendaraan, menginstruksikan dalam mengeluarkan surat jalan termasuk penanggung jawab armada Truck / head.
- Armada adalah pelaksana ( supir Truck/Head) yang bertugas mengatasi dalam hal pengantaran barang sampai ke Pelabuhan Tanjung Priuk.

### 4.2 Komponen Jasa Transportasi

Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak perusahaan aktivitas-aktivitas yang ada di transportasi meliputi :

1. Biaya gaji
2. Biaya uang makan
3. Biaya solar
4. Biaya asuransi
5. Biaya dokumen

6. Biaya depresiasi kendaraan
7. Biaya tol
8. Biaya perawatan
9. Biaya koordinasi
10. Biaya pajak kendaraan
11. Biaya Listrik & Telepon

Aktivitas-aktivitas tersebut dikelompokkan menjadi beberapa pusat aktivitas yaitu :

1. Biaya Manajemen
  - Biaya Asuransi
  - Biaya Uang Makan
  - Biaya Depresiasi Kendaraan
  - Biaya Listrik & Telepon
2. Biaya Operasional
  - Biaya Solar
  - Biaya Pajak Kendaraan
  - Biaya Perawatan
3. Biaya Pelayanan
  - Biaya Supir
  - Biaya Koordinasi
  - Biaya Tol
  - Biaya Dokumen

Berikut ini akan dijelaskan mengenai elemen biaya diatas sebagai berikut :

1. Biaya gaji

Dalam hubungannya dengan penetapan tarif jasa transportasi secara tidak langsung biaya gaji yang diberikan pada supir, karyawan dan kenek turut mempengaruhi aktivitas jasa transportasi, maka aktivitas ini termasuk dalam kategori *unit-level activity cost*.

2. Biaya uang makan

Biaya yang dikeluarkan perusahaan untuk makan supir, karyawan dan kenek yang dibayar setiap satu minggu sekali. Aktivitas ini termasuk dalam kategori *unit-level activity cost*.

3. Biaya solar

Biaya yang dikeluarkan untuk kelancaran kendaraan dan secara tidak langsung turut mempengaruhi aktivitas dalam jasa transportasi. Biaya sebesar Rp 197.109.000 termasuk dalam kategori *unit-level activity cost*.

4. Biaya asuransi

Biaya yang dikeluarkan untuk keselamatan kendaraan head dan box, biaya sebesar Rp 10.000.000 termasuk dalam kategori *facility-sustaining activity cost*.

5. Biaya dokumen

Yang termasuk kedalam biaya dokumen yaitu: biaya piat muat, kartu kuning, parkir, dokumen PEB (pemberitahuan ekspor barang) dan yang mendapat biaya tersebut hanya kelas Fcl 20 dan Fcl 40. Biaya yang dikeluarkan sebesar Rp 23.400.000 termasuk kategori *unit-level activity cost*.

6. Biaya depresiasi kendaraan

Biaya penyusutan kendaraan kelas Rp 46.800.000 termasuk kategori *facility sustaining activity cost* karena seluruh tipe kelas menggunakan kendaraan ( head dan box ) dan pembebanan pada masing-masing kelas.

7. Biaya tol

Biaya yang dikeluarkan untuk kelancaran kendaraan menuju tujuan, dan yang mendapat biaya ini hanya yang menuju ke Jakarta dan ke pelabuhan tanjung priuk saja. Biaya sebesar Rp 54.000.000 termasuk kedalam kategori *unit-level activity cost*.

8. Biaya perawatan

Yang termasuk ke dalam biaya ini berupa penggantian oli, *service* dan penggantian *spare part*, untuk penggantian oli pada head dilakukan setiap tiga bulan sekali dan untuk box satu bulan sekali. Penggantian *spare part* dan *service* semuanya dilakukan setiap tiga bulan sekali. Biaya sebesar Rp 42.496.000 termasuk dalam kategori *batch-related activity cost*.

9. Biaya koordinasi

Biaya yang dikeluarkan untuk mempercepat dan menghindari pemberhentian dijalan (tilang dan pemungutan liar dijalan), biaya ini

dialokasikan ke POLDA Jabar, POLRES Purwakarta dan POLDA Metro Jaya. Biaya sebesar Rp.22.000.000 termasuk dalam kategori *batch-related activity cost*.

### 10. Biaya pajak kendaraan

Biaya yang dikeluarkan perusahaan untuk membayar kewajiban setiap yang mempunyai kendaraan ke Negara. Biaya sebesar 34.000.000 termasuk dalam kategori *facility-sustaining activity cost* dan dialokasikan ke semua kelas jasa transportasi

### 11. Biaya Listrik & Telepon

Biaya yang dikeluarkan untuk mendapatkan informasi dari pelanggan, untuk pemesanan dan juga untuk pengontrolan pengiriman barang.

## 4.3 Data Jasa dan Tarif Transportasi

### 4.2.1 Kelas Jasa

Dalam memberikan pelayanan pada konsumen, PT. Karya Mulia Loka Persada menyediakan enam kelas jasa transportasi yaitu :

1. LCL (*Low Container*) Korpri
  - Kendaraan yang digunakan truk
  - Barang yang diangkut berupa barang gabungan dari beberapa perusahaan
  - Quantiti barang dari perusahaan sedikit
  - Beroperasi hanya sekitar kota Bandung
2. LCL (*Low Container*) Jakarta
  - Kendaraan yang digunakan truk
  - Barang yang diangkut berupa barang gabungan dari beberapa perusahaan
  - Quantiti barang dari perusahaan sedikit
  - Beroperasi dari Bandung ke Jakarta
3. FCL (*Fuel Container*) 20
  - Kendaraan yang digunakan Head dan sasis berukuran 3 x 2,5 m2
  - Kapasitas barangnya 30 m3

- Beroperasi dari pabrik di Bandung dan sekitar menuju pelabuhan Tanjung Priuk.

#### 4. FCL (*Fuel Container*) 40

- Kendaraan yang digunakan Head dan sasis berukuran 3 x 2,5 m<sup>2</sup>
- Kapasitas barangnya 30 m<sup>3</sup>
- Beroperasi dari pabrik di Bandung dan sekitar menuju pelabuhan Tanjung Priuk.

#### 5. EMPTY REPO 20

- Kendaraan yang di gunakan Head
- Mengangkut kontainer kosong ukuran 20 *feet* dari pelabuhan Tanjung Priuk ke gudang di Bandung

#### 6. EMPTY REPO 40

- Kendaraan yang di gunakan Head
- Mengangkut container kosong ukuran 40 *feet* dari pelabuhan Tanjung Priuk ke gudang di Bandung

### 4.2.2 Penentuan Tarif Jasa Transportasi

Berdasarkan penelitian yang dilakukan diperoleh keterangan bahwa dalam menentukan harga pokok jual jasa transportasi, perusahaan ini masih menggunakan metode perhitungan biaya konvensional yang hanya mempertimbangkan biaya yang bersifat langsung saja, tanpa mempertimbangkan biaya yang tidak langsung. Perhitungan harga pokok jasa transportasi di PT. Karya Mulia Loka Persada adalah dengan cara menjumlahkan baik biaya tetap maupun biaya variabel. Dan yang dijadikan dasar unit perhitungan tarif jasa transportasi jumlah pengiriman pelanggan, sedangkan tarif diperoleh dengan cara menambahkan harga pokok tiap kelas jasa transportasi dengan persentase laba tiap kelasnya. Namun ada beberapa pertimbangan dari pihak manajemen dalam menentukan tarif jasa transportasi, yaitu :

#### 1. Tarif Pesaing

Penyesuaian tarif pesaing ini merupakan hal paling penting menentukan dalam penentuan tarif, karena persaingan dalam bidang usaha yang sama cukup banyak. Di sini perusahaan dituntut untuk dapat memenangkan

persaingan tarif ini juga dalam hal menarik konsumen sebanyak-banyaknya dan mempertahankan konsumen yang ada supaya tidak lari ke perusahaan yang lain.

## 2. Segmen Pasar

Pihak manajemen menerapkan tarif sesuai dengan kelas-kelas berdasarkan segmen pasar yang ada pada konsumen pengguna jasa transportasi ini.

## 3. Kebijakan Subsidi Silang

Dengan konsep ini maka tarif untuk pelanggan gabungan yang kadang kala muatan tidak penuh dan biaya yang dikeluarkan tidak berkurang, maka dari itu kelebihan surplusnya dapat menutupi kekurangan tersebut.

Dalam menetapkan harga pokok jasa transportasi, perusahaan mengategorikan biaya yang ada menjadi dua macam yaitu :

- Biaya tetap

Biaya tetap disini adalah biaya depresiasi merupakan biaya atas investasi. Biaya-biaya tersebut adalah biaya depresiasi kendaraan dan fasilitas lain.

- Biaya variabel

Biaya variabel adalah biaya operasional jasa transportasi. Biaya yang diperlukan untuk pelaksanaan kegiatan produksi bersifat habis pakai atau waktu relatif singkat. Biaya-biaya tersebut adalah biaya gaji, biaya bahan bakar, biaya konsumsi ( uang makan), biaya dokumen, biaya tol.

Berikut bisa dilihat pada tabel di bawah ini harga tarif dan harga pokok produk (HPP) yang digunakan oleh PT. Karya Mulia Loka Persada.

Table 4.1 HPP Metode Tradisional Dan Tarif

KELAS JASA	TARIF TRADISIONAL (Rp)	HPP TRADISIONAL (Rp)
LCL KOTA	550.000	75.000
LCL JAKARTA	850.000	250.000
FCL 20	2.650.000	1.400.000
FCL 40	3.100.000	1.200.000
EMPTY 20	275.000	50.000
EMPTY 40	550.000	50.000

Penjelasan atau penjabaran dari HPP (Harga Pokok Produk) yang di terapkan di perusahaan yaitu :

- Untuk FCL (*Fuel Container*) 40
  - Biaya solar 165 liter x 4500 : Rp 742.500
  - Biaya dokumen : Rp 100.000
  - Biaya tol : Rp 300.000
  - Biaya uang makan : Rp 50.000
  - Total pengeluaran ; Rp 1.192.500
- Untuk FCL (*Fuel Container*) 20
  - Biaya solar 165 liter x 4500 : Rp 742.500
  - Biaya dokumen : Rp 200.000
  - Biaya tol : Rp 300.000
  - Biaya uang makan : Rp 50.000
  - Biaya perawatan : Rp 100.000
  - Total pengeluaran ; Rp 1.442.500

Untuk kelas jasa LCL Kelas 1000 Jakarta, Empty Repo hanya biaya uang makan dan solar. Dapat dilihat HPP metode tradisional untuk kelas jasa FCL 40 dan FCL 20 biaya solar, biaya dokumen, biaya tol dan biaya uang makan. Untuk biaya lainnya belum dimasukkan pada pengeluaran seperti beban gaji, biaya perawatan dll yang seharusnya dicantumkan di HPP.

### 4.2.3 Data Pendapatan dan Pengeluaran

Data pendapatan dan pengeluaran selama sepuluh bulan di perusahaan dapat dilihat pada tabel berikut ini. Untuk melihat data tersebut akan ditampilkan hanya untuk data pengeluaran dan pendapatan bulan januari saja, untuk bulan selanjutnya dapat dilihat pada bagian lampiran.

Table 4.2 Pengeluaran dan Pendapatan Bulan Januari

PENGELUARAN			
ELEMEN BIAYA	UNIT	HARGA/LITER (Rp)	JUMLAH (Rp)
LISTRIK	3		4.000.000
TELEPON	9		1.700.000
CBN/INTERNET			80.000
BINAMAS			50.000
GAJI KARYAWAN			17.000.000
KOORDINASI			2.200.000
SOLAR	4650,4	4.500	20.926.800
BIAYA OPERASIONAL			
LCL KOTA	34	75.000	2.550.000
LCL JAKARTA	1	250.000	250.000
FCL 20	10	1.400.000	14.000.000
FCL 40	10	1.200.000	12.000.000
EMPTY REPO 20	8	50.000	400.000
EMPTY REPO 40	10	50.000	500.000
PERAWATAN			1.000.000
<b>TOTAL</b>			<b>76.656.800</b>

PENDAPATAN			
ELEMEN BIAYA	UNIT	TARIF (Rp)	JUMLAH (Rp)
LCL DALAM KOTA	34	550.000	18.700.000
LCL JAKARTA	1	850.000	850.000
FCL 20	20	2.650.000	53.000.000
FCL 40	10	3.100.000	31.000.000
EMPTY REPO 20	8	275.000	2.200.000
EMPTY REPO 40	10	550.000	5.500.000
<b>TOTAL</b>			<b>111.250.000</b>

Berdasarkan hasil penelusuran pada bagian keuangan, diketahui terdapat biaya yang disebabkan oleh jasa transportasi tetapi aktivitas-aktivitas biaya tersebut belum dibebankan sebagai biaya. Diantaranya adalah

- Biaya koordinasi,
- Biaya asuransi,
- Biaya uang makan,
- Biaya oli,
- Biaya depresiasi kendaraan dan
- Biaya pajak kendaraan.

**4.4 Data Pendukung Metode ABC**

Didalam menentukan metode ABC, data-data yang dibutuhkan antara lain data biaya jasa transportasi, data pendukung jumlah pengiriman pelanggan, data pendukung jumlah solar yang digunakan. Data elemen biaya jasa transportasi dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Table 4.3 Data Elemen Biaya Jasa Transportasi

NO	ELEMEN BIAYA	JUMLAH (Rp)
1	BIAYA GAJI	170.000.000
2	BIAYA UANG MAKAN	163.800.000
3	BIAYA SOLAR	197.109.000
4	BIAYA ASURANSI	10.000.000
5	BIAYA DOKUMEN	23.400.000
6	BIAYA DEPRESIASI KENDARAA	46.800.000
7	BIAYA TOL	54.000.000
8	BIAYA PERAWATAN	42.496.000
9	BIAYA KOORDINASI	22.000.000
10	BIAYA PAJAK KENDARAAN	34.000.000
11	BIAYA LISTRIK TELEFON	57.000.000

Untuk melengkapi perhitungan metode ABC akan ditampilkan data tentang jumlah pengiriman selama sepuluh bulan. Data jumlah pengiriman pelanggan selama sepuluh bulan bisa dilihat pada table dibawah.

Table 4.4 Data Jumlah Pengiriman Pelanggan (*Trip*)

PERIODE	LCL KOTA	LCL JKT	FCL 20	FCL 40	EMPTY 20	EMPTY 40
JANUARI	34	1	20	10	8	10
FEBRUARI	30	2	16	8	12	6
MARET	35	2	30	12	6	12
APRIL	33	3	22	8	2	14
MEI	37	1	22	9	1	12
JUNI	39	1	14	10	6	8
JULI	39	2	21	11	14	4
AGUSTUS	45	2	15	18	10	9
SEPTEMBER	31	1	10	7	14	8
OKTOBER	39	1	13	18	15	3
TOTAL	362	16	183	111	88	86

Data tentang perhitungan gaji yang dikeluarkan oleh PT. Karya Mulia Loka Persada dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 4.5 Perhitungan biaya gaji

	GAJI/ BULAN	JML T.KERJA	TOTAL/ BULAN (Rp)	PERIODE	TOTAL (Rp)
MANAJER	1.500.000	2	3.000.000	10	30.000.000
KARYAWAN	950.000	8	7.600.000	10	76.000.000
SECURITY	600.000	2	1.200.000	10	12.000.000
SUPIR	600.000	6	3.600.000	10	36.000.000
KENEK	400.000	4	1.600.000	10	16.000.000
<b>TOTAL (Rp)</b>					<b>170.000.000</b>

Data tentang perhitungan uang makan yang dikeluarkan oleh PT. Karya Mulia Loka Persada dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 4.6 Perhitungan biaya Uang Makan

T. KERJA	UANG MKN/ HARI (Rp)	JML T.KERJA	TOTAL/ BULAN (Rp)	JML HARI	TOTAL/ BULAN (Rp)	PERIODE	TOTAL (Rp)
KARYAWAN	30.000	12	360.000	26	9.360.000	10	93.600.000
SUPIR	30.000	4	120.000	26	4.680.000	10	46.800.000
KENEK	22.500	4	90.000	26	2.340.000	10	23.400.000
<b>TOTAL</b>							<b>163.800.000</b>

Penggunaan bahan bakar pada masing-masing kelas terdapat perbedaan dikarenakan jarak yang ditempuh oleh kendaraan yang digunakan. Penggunaan bahan bakar dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4.7 Data Jumlah Penggunaan Solar

NO	KELAS	SOLAR (L)
1	LCL KOTA	20
2	LCL JAKARTA	165
3	FCL 20	165
4	FCL 40	165
5	EMPTY 20	0
6	EMPTY 40	0

### 4.5 Perumusan Tarif Jasa Transportasi Menggunakan Metode ABC

#### 4.5.1 Mengidentifikasi Aktivitas

Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak perusahaan aktivitas-aktivitas yang ada di transportasi meliputi :

1. Biaya gaji
2. Biaya uang makan
3. Biaya solar
4. Biaya asuransi
5. Biaya dokumen
6. Biaya depresiasi kendaraan
7. Biaya tol
8. Biaya perawatan
9. Biaya koordinasi
10. Biaya pajak kendaraan
11. Biaya Listrik & Telepon

Aktivitas-aktivitas tersebut dikompakkan menjadi beberapa pusat aktivitas yaitu :

1. Biaya Manajemen
  - Biaya Asuransi
  - Biaya Uang Makan
  - Biaya Depresiasi Kendaraan
  - Biaya Listrik & Telepon
2. Biaya Operasional
  - Biaya Solar
  - Biaya Pajak Kendaraan
  - Biaya Perawatan
3. Biaya Pelayanan
  - Biaya Supir
  - Biaya Koordinasi
  - Biaya Tol
  - Biaya Dokumen

### 4.5.2 Mengklasifikasikan Aktivitas Ke Dalam Berbagai Aktivitas

1. Berdasarkan *Unit-level activity cost*

Aktivitas ini dilakukan setiap hari dalam menjalani jasa transportasi di perusahaan. Aktivitas yang termasuk dalam kategori ini adalah:

- Biaya gaji,
- Biaya solar,
- Biaya tol dan
- Biaya uang makan.

2. Berdasarkan *Batch-related activity cost*

Besar kecilnya biaya ini tergantung dari frekuensi order produksi yang diolah oleh fungsi produksi. Aktivitas ini tergantung pada jumlah *batch* produk yang di produksi. Jenis biaya berdasarkan *Batch-related activity cost* yaitu :

- Biaya perawatan,
- Biaya koordinasi,
- Biaya listrik dan telepon

3. *Product-sustaining activity cost*

Aktivitas ini berhubungan dengan penelitian dan pengembangan produk tertentu dan biaya-biaya untuk mempertahankan produk agar tetap dapat dipasarkan. Aktivitas ini tidak ditemui dalam penentuan tarif jasa transportasi di PT. Karya Mulia Loka Persada.

4. *Fasilitas-sustaining activity cost*

Aktivitas ini berhubungan dengan kegiatan untuk mempertahankan fasilitas yang dimiliki oleh perusahaan. Aktivitas yang termasuk dalam kategori ini adalah:

- Biaya asuransi,
- Biaya pajak kendaraan, dan
- Biaya depresiasi kendaraan.

Klasifikasi biaya kedalam berbagai aktivitas dapat dilihat pada tabel berikut :

Table 4.8 Klasifikasi Biaya Ke Dalam Berbagai Aktivitas

ELEMEN BIAYA	JUMLAH (Rp)
<i>UNIT-LEVEL COST</i>	
BIAYA GAJI	170.000.000
BIAYA SOLAR	197.109.000
BIAYA DOKUMEN	23.400.000
BIAYA TOL	54.000.000
BIAYA UANG MAKAN	163.800.000
<i>BATCH-RELATED ACTIVITY COST</i>	
BIAYA PERAWATAN	42.496.000
BIAYA KOORDINASI	22.000.000
BIAYA LISTRIK & TELEPON	57.000.000
<i>FASILITY-SUSTAINING ACTIVITY COST</i>	
BIAYA ASURANSI	10.000.000
BIAYA PAJAK KENDARAAN	34.000.000
BIAYA DEPRESIASI KENDARAAN	46.800.000

**4.5.3 Mengidentifikasi Cost Driver**

Setelah aktivitas-aktivitas diidentifikasi sesuai dengan kategorinya, langkah selanjutnya adalah mengidentifikasi *cost driver* dari setiap biaya aktivitas. Pengidentifikasi ini dimaksudkan dalam penentuan kelompok aktivitas dan tarif unit *cost driver*.

Table 4.9 Pengelompokan Biaya Transportasi dan *Cost Driver* Jasa Transportasi

NO	AKTIVITAS	DRIVER	COST DRIVER (Trip)	JUMLAH (Rp)
1	<i>UNIT-LEVEL COST</i>			
	a. BIAYA GAJI	JUMLAH PENGIRIMAN	846	170.000.000
	1. LCL KOTA	JUMLAH PENGIRIMAN	362	
	2. LCL JAKARTA	JUMLAH PENGIRIMAN	16	
	3. FCL 20	JUMLAH PENGIRIMAN	183	
	4. FCL 40	JUMLAH PENGIRIMAN	111	
	5. EMPTY REPO 20	JUMLAH PENGIRIMAN	88	
	6. EMPTY REPO 40	JUMLAH PENGIRIMAN	86	

## BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

NO	AKTIVITAS	DRIVER	COST DRIVER (Trip)	JUMLAH (Rp)
	b. BIAYA SOLAR	LITER	58390	197.109.000
	1. LCL KOTA	LITER	7240	
	2. LCL JAKARTA	LITER	2640	
	3. FCL 20	LITER	30195	
	4. FCL 40	LITER	18315	
	5. EMPTY REPO 20	LITER	0	
	6. EMPTY REPO 40	LITER	0	
	c. BIAYA DOKUMEN	JUMLAH PENGIRIMAN	294	29.400.000
	1. LCL KOTA	JUMLAH PENGIRIMAN	0	
	2. LCL JAKARTA	JUMLAH PENGIRIMAN	0	
	3. FCL 20	JUMLAH PENGIRIMAN	183	
	4. FCL 40	JUMLAH PENGIRIMAN	111	
	5. EMPTY REPO 20	JUMLAH PENGIRIMAN	0	
	6. EMPTY REPO 40	JUMLAH PENGIRIMAN	0	
	d. BIAYA TOL	JUMLAH PENGIRIMAN	484	66.900.000
	1. LCL KOTA	JUMLAH PENGIRIMAN	0	
	2. LCL JAKARTA	JUMLAH PENGIRIMAN	16	
	3. FCL 20	JUMLAH PENGIRIMAN	183	
	4. FCL 40	JUMLAH PENGIRIMAN	111	
	5. EMPTY REPO 20	JUMLAH PENGIRIMAN	88	
	6. EMPTY REPO 40	JUMLAH PENGIRIMAN	86	
	e. BIAYA UANG MAKAN	JUMLAH PENGIRIMAN	846	163.800.000
	1. LCL KOTA	JUMLAH PENGIRIMAN	362	
	2. LCL JAKARTA	JUMLAH PENGIRIMAN	16	
	3. FCL 20	JUMLAH PENGIRIMAN	183	
	4. FCL 40	JUMLAH PENGIRIMAN	111	
	5. EMPTY REPO 20	JUMLAH PENGIRIMAN	88	
	6. EMPTY REPO 40	JUMLAH PENGIRIMAN	86	

## BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

NO	AKTIVITAS	DRIVER	COST DRIVER (Trip)	JUMLAH (Rp)
2	<i>BATCH-RELATED ACTIVITY COST</i>			
	a. BIAYA PERAWATAN	JUMLAH PENGIRIMAN	846	42.496.000
	1. 3 HEAD (FCL 20, FCL 40, EMPTY REPO 20, EMPTY REPO 40)	JUMLAH PENGIRIMAN	468	
	2. 3 BOX (LCL KOTA, LCL JAKARTA)	JUMLAH PENGIRIMAN	378	
	b. BIAYA KOORDINASI	JUMLAH PENGIRIMAN	846	22.000.000
	1. LCL KOTA	JUMLAH PENGIRIMAN	362	
	2. LCL JAKARTA	JUMLAH PENGIRIMAN	16	
	3. FCL 20	JUMLAH PENGIRIMAN	183	
	4. FCL 40	JUMLAH PENGIRIMAN	111	
	5. EMPTY REPO 20	JUMLAH PENGIRIMAN	88	
	6. EMPTY REPO 40	JUMLAH PENGIRIMAN	86	
	c. BIAYA LISTRIK & TELEPON	JUMLAH PENGIRIMAN	846	57.000.000
	1. LCL KOTA	JUMLAH PENGIRIMAN	362	
	2. LCL JAKARTA	JUMLAH PENGIRIMAN	16	
	3. FCL 20	JUMLAH PENGIRIMAN	183	
	4. FCL 40	JUMLAH PENGIRIMAN	111	
	5. EMPTY REPO 20	JUMLAH PENGIRIMAN	88	
	6. EMPTY REPO 40	JUMLAH PENGIRIMAN	86	
3	<i>FASILITY-SUSTAINING ACTIVITY COST</i>			
	a. BIAYA ASURANSI	JUMLAH PENGIRIMAN	846	10.000.000
	1. 3 HEAD (FCL 20, FCL 40, EMPTY REPO 20, EMPTY REPO 40)	JUMLAH PENGIRIMAN	468	
	2. 3 BOX (LCL KOTA, LCL JAKARTA)	JUMLAH PENGIRIMAN	378	
	b. BIAYA DEPRESIASI KENDARAAN	JUMLAH PENGIRIMAN	846	46.800.000
	1. LCL KOTA	JUMLAH PENGIRIMAN	362	
	2. LCL JAKARTA	JUMLAH PENGIRIMAN	16	

NO	AKTIVITAS	DRIVER	COST DRIVER (Trip)	JUMLAH (Rp)
	3. FCL 20	JUMLAH PENGIRIMAN	183	
	4. FCL 40	JUMLAH PENGIRIMAN	111	
	5. EMPTY REPO 20	JUMLAH PENGIRIMAN	88	
	6. EMPTY REPO 40	JUMLAH PENGIRIMAN	86	
	c. BIAYA PAJAK KENDARAAN	JUMLAH PENGIRIMAN	846	34.000.000
	1. LCL KOTA	JUMLAH PENGIRIMAN	362	
	2. LCL JAKARTA	JUMLAH PENGIRIMAN	16	
	3. FCL 20	JUMLAH PENGIRIMAN	183	
	4. FCL 40	JUMLAH PENGIRIMAN	111	
	5. EMPTY REPO 20	JUMLAH PENGIRIMAN	88	
	6. EMPTY REPO 40	JUMLAH PENGIRIMAN	86	

**4.5.4 Menentukan Tarif per Unit Cost Driver**

Setelah mengidentifikasi *cost driver*, kemudian menentukan tarif per unit *cost driver*. Karena setiap aktivitasnya memiliki *cost driver* dengan cara membagi jumlah biaya dengan *cost driver*. Menurut Hansen and Mowen (1999; 134), tarif per unit *cost driver* dapat dihitung dengan rumus sbb:

$$\text{Tarif per unit cost driver} = \frac{\text{Jumlah aktivitas}}{\text{Cost driver}}$$

Berikut ini merupakan penentuan tarif per unit *cost driver* kelas jasa transportasi dengan metode *Activity-Based Costing*.

Tabel 4.10 Penentuan Tarif Per Unit *Cost Driver* Jasa Transportasi Dengan Metode ABC

NO	AKTIVITAS	JUMLAH (Rp)	COST DRIVER (Trip)	TARIF/UNIT (Rp)
1	UNIT-LEVEL COST			
	a. BIAYA GAJI	170.000.000	846	200.945,6265

## BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

NO	AKTIVITAS	JUMLAH (Rp)	COST DRIVER (Trip)	TARIF/UNIT (Rp)
	1. LCL KOTA		362	
	2. LCL JAKARTA		16	
	3. FCL 20		183	
	4. FCL 40		111	
	5. EMPTY REPO 20		88	
	6. EMPTY REPO 40		86	
	<b>b. BIAYA SOLAR</b>	<b>197.109.000</b>	<b>58390</b>	<b>3.375,732146</b>
	1. LCL KOTA		7240	
	2. LCL JAKARTA		2640	
	3. FCL 20		30195	
	4. FCL 40		18315	
	5. EMPTY REPO 20		0	
	6. EMPTY REPO 40		0	
	<b>c. BIAYA DOKUMEN</b>	<b>29.400.000</b>	<b>294</b>	<b>100.000</b>
	1. LCL KOTA		0	
	2. LCL JAKARTA		0	
	3. FCL 20		183	
	4. FCL 40		111	
	5. EMPTY REPO 20		0	
	6. EMPTY REPO 40		0	
	<b>d. BIAYA TOL</b>	<b>66.900.000</b>	<b>310</b>	<b>215.806,4516</b>
	1. LCL KOTA		0	
	2. LCL JAKARTA		16	
	3. FCL 20		183	
	4. FCL 40		111	
	5. EMPTY REPO 20		0	
	6. EMPTY REPO 40		0	
	<b>e. BIAYA UANG MAKAN</b>	<b>163.800.000</b>	<b>846</b>	<b>193.617,0213</b>
	1. LCL KOTA		362	
	2. LCL JAKARTA		16	
	3. FCL 20		183	
	4. FCL 40		111	
	5. EMPTY REPO 20		88	
	6. EMPTY REPO 40		86	
2	<i>BATCH-RELATED ACTIVITY COST</i>		0	
	<b>a. BIAYA PERAWATAN</b>	<b>42.496.000</b>	<b>846</b>	<b>50.231,67849</b>
	1. 3 HEAD (FCL 20, FCL 40, EMPTY REPO 20, EMPTY REPO 40)	29.376.000	468	62.769,23077
	2. 3 BOX (LCL KOTA, LCL JAKARTA)	13.120.000	378	34.708,99471

## BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

NO	AKTIVITAS	JUMLAH (Rp)	COST DRIVER (Trip)	TARIF/UNIT (Rp)
	b. BIAYA KOORDINASI	22.000.000	846	26.004,72813
	1. LCL KOTA		362	
	2. LCL JAKARTA		16	
	3. FCL 20		183	
	4. FCL 40		111	
	5. EMPTY REPO 20		88	
	6. EMPTY REPO 40		86	
	c. BIAYA LISTRIK & TELEPON	57.000.000	846	67.375,88652
	1. LCL KOTA		362	
	2. LCL JAKARTA		16	
	3. FCL 20		183	
	4. FCL 40		111	
	5. EMPTY REPO 20		88	
	6. EMPTY REPO 40		86	
3	<i>FASILITY-SUSTAINING ACTIVITY COST</i>			
	a. BIAYA ASURANSI	10.820.000	846	11.820,33097
	1. 3 HEAD (FCL 20, FCL 40, EMPTY REPO 20, EMPTY REPO 40)		468	
	2. 3 BOX (LCL KOTA, LCL JAKARTA)		0	
			378	
	b. BIAYA DEPRESIASI KENDARAAN	46.800.000	846	55.319,14894
	1. LCL KOTA		362	
	2. LCL JAKARTA		16	
	3. FCL 20		183	
	4. FCL 40		111	
	5. EMPTY REPO 20		88	
	6. EMPTY REPO 40		86	
	c. BIAYA PAJAK KENDARAAN	34.000.000	846	40.189,1253
	1. LCL KOTA		362	
	2. LCL JAKARTA		16	
	3. FCL 20		183	
	4. FCL 40		111	
	5. EMPTY REPO 20		88	
	6. EMPTY REPO 40		86	

Contoh perhitungan :

$$\text{Tarif per unit cost driver} = \frac{\text{Jumlah aktivitas}}{\text{Cost driver}}$$

### 1. UNIT-LEVEL ACTIVITY COST

- Biaya Gaji

$$\text{Tarif per unit cost driver} = \frac{\text{Jumlah aktivitas}}{\text{Cost driver}}$$

$$\text{Tarif per unit cost driver} = \frac{\text{Rp 170.000.000}}{846}$$

$$\text{Tarif per unit cost driver} = \text{Rp 200.945,6265}$$

- Biaya Solar

$$\text{Tarif per unit cost driver} = \frac{\text{Jumlah aktivitas}}{\text{Cost driver}}$$

$$\text{Tarif per unit cost driver} = \frac{\text{Rp 197.109.000}}{846}$$

$$\text{Tarif per unit cost driver} = \text{Rp 3.377,732}$$

### 2. BATCH-RELATED ACTIVITY COST

- Biaya Koordinasi

$$\text{Tarif per unit cost driver} = \frac{\text{Jumlah aktivitas}}{\text{Cost driver}}$$

$$\text{Tarif per unit cost driver} = \frac{\text{Rp 22.000.000}}{846}$$

$$\text{Tarif per unit cost driver} = \text{Rp 26.004,72813}$$

### 3. FACILITY-SUSTAINING ACTIVITY COST

- Biaya Pajak Kendaraan

$$\text{Tarif per unit cost driver} = \frac{\text{Jumlah aktivitas}}{\text{Cost driver}}$$

$$\text{Tarif per unit cost driver} = \frac{\text{Rp 34.000.000}}{846}$$

$$\text{Tarif per unit cost driver} = \text{Rp 40.189,1253}$$

#### 4.5.5 Membebankan Biaya ke Produk dengan Menggunakan Tarif *Cost Driver* dan Ukuran Aktivitas

Dalam tahap ini, menurut Hansen and Mowen (1999; 138), biaya aktivitas dibebankan ke produk berdasarkan konsumsi masing-masing

aktivitas produk. Pembebanan biaya *overhead* dari tiap aktivitas ke setiap kelas jasa dihitung dengan rumus sbb:

$$\text{BOP yang dibebankan} = \frac{\text{Tarif per unit} \times \text{Cost Driver}}{\text{Cost Driver yg dipilih}}$$

Dengan Mengetahui BOP yang dibebankan pada masing-masing produk, maka dapat dihitung tarif jasa transportasi per kelas. Menurut Mulyadi (1993) perhitungan tarif masing-masing tipe kelas dengan metode ABC dapat dihitung dengan Rumus sbb:

$$\text{Tarif Per Kelas} = \text{Biaya Transportasi per kelas} + \text{Laba yang diharapkan}$$

Perhitungan mencari BOP untuk kelas jasa LCL Kota bisa di lihat pada table dibawah ini :

Tabel 4.11 Tarif Jasa Transportasi Kelas LCL Kota

NO	AKTIVITAS	BIAYA (Rp)	DRIVER (Trip)	TOTAL (Rp)
1	BIAYA GAJI	207.945,6	362	72.742.316,78
2	BIAYA UANG MAKAN	193.617	362	70.089.361,7
3	BIAYA SOLAR	3.375,732	8550	28.862.509,85
4	BIAYA ASURANSI	11.820,33	362	4.278.959,811
5	BIAYA DOKUMEN	100.000	0	0
6	BIAYA DEBITAS KENDARAAN	55.319,15	362	20.025.531,91
7	BIAYA TOL	215.806,5	0	0
8	BIAYA PERAWATAN	34.708,99	362	12.564.656,08
9	BIAYA KOORDINASI	26.004,73	362	9.413.711,584
10	BIAYA PAJAK KENDARAAN	40.189,13	362	14.548.463,36
11	BIAYA LISTRIK & TELEPON	67.375,89	362	24.390.070,92
TOTAL BIAYA UNTUK KELAS LCL KOTA (Rp)				256.915.582
JUMLAH DATA PENGIRIMAN				362
BIAYA PER KELAS (Rp)				709.711,5525
% LABA				-22,5037273
JUMLAH TARIF (Rp)				550.000

Contoh perhitungan :

### LCL KOTA

**TOTAL** = tarif CD × driver

- Total gaji = Rp 200.945,6 × 362

$$\text{Total gaji} = \text{Rp } 72.742.316,78$$

- Total solar = Rp 3.375,732 × 8550

$$\text{Total solar} = \text{Rp } 28.862.509,85$$

- Total biaya koordinasi = Rp 26.004,73 × 362

$$\text{Total biaya koordinasi} = \text{Rp } 9.413.711,584$$

- Total biaya per kelas Lcl Kota = jumlah tarif × biaya

$$\text{Total biaya per kelas Lcl Kota} = \text{Rp } 6.911.525$$

- Biaya per kelas =  $\frac{\text{Total biaya}}{\text{jumlah kelas per kelas}}$

$$\text{Biaya per kelas} = \frac{\text{Rp } 256.911.584}{362}$$

$$\text{Biaya per kelas} = \text{Rp } 709.711,5525$$

- Laba = Jumlah tarif - Biaya per kelas

$$\text{Laba} = \text{Rp } 550.000 - \text{Rp } 709.711,5525$$

$$\text{Laba} = \text{Rp } -159.711,5525$$

Perhitungan mencari BOP untuk kelas jasa FCL 20 bisa di lihat pada table dibawah ini :

Tabel 4.12 Tarif Jasa Transportasi Kelas FCL 20

NO	AKTIVITAS	TARIF CD (Rp)	DRIVER (Trip)	TOTAL (Rp)
1	BIAYA GAJI	200.945,6	183	36.773.049,65
2	BIAYA UANG MAKAN	193.617	183	35.431.914,89
3	BIAYA SOLAR	3.375,732	19740	66.636.952,56
4	BIAYA ASURANSI	11.820,33	183	2.163.120,567
5	BIAYA DOKUMEN	100.000	183	18.300.000
6	BIAYA DEPRESIASI KENDARAAN	55.319,15	183	10.123.404,26
7	BIAYA TOL	215.806,5	183	39.492.580,65
8	BIAYA PERAWATAN	62.769,23	183	11.486.769,23
9	BIAYA KOORDINASI	26.004,73	183	4.758.865,248
10	BIAYA PAJAK KENDARAAN	40.189,13	183	7.354.609,929
11	BIAYA LISTRIK & TELEPON	67.375,89	183	12.329.787,23
TOTAL BIAYA UNTUK KELAS FCL 20 (Rp)				244.851.054,2
JUMLAH DATA PENGIRIMAN				183
BIAYA PER KELAS (Rp)				1.337.983,903
% LABA				98,05918401
JUMLAH TARIF (Rp)				2.650.000

Contoh perhitungan :

**FCL 20**

**TOTAL = tarif CD × driver**

- Total gaji = Rp 200.945,6 × 183

Total gaji = Rp 36.773.049,65

- Total solar = Rp 3.375,732 × 19.740

Total solar = Rp 66.636.952,56

- Total biaya koordinasi = Rp 26.004,73 × 183

Total biaya koordinasi = Rp 4.758.865,248

- Total biaya per kelas Fcl 20 = jumlah total semua biaya

Total biaya per kelas Fcl 20 = Rp 244.851.054,2

## BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

- Biaya per kelas =  $\frac{\text{Total Biaya}}{\text{jumlah data pengiriman}}$

$$\text{Biaya per kelas} = \frac{\text{Rp } 244.851.054,2}{183}$$

$$\text{Biaya per kelas} = \text{Rp } 1.337.983,903$$

- Laba = Jumlah tarif – Biaya per kelas

$$\text{Laba} = \text{Rp } 2.650.000 - \text{Rp } 1.337.983,903$$

$$\text{Laba} = \text{Rp } 1.312.016,097$$

Perhitungan mencari BOP untuk kelas jasa FCL 40 bisa di lihat pada table dibawah ini :

Tabel 4.13 Tarif Jasa Transportasi Kelas FCL 40

NO	AKTIVITAS	TARIF (Rp)	DRIVER	TOTAL (Rp)
1	BIAYA GAJI	22.304.964,54	111	22.304.964,54
2	BIAYA UANG MAKAN	21.491.489,36	111	21.491.489,36
3	BIAYA SOLAR	43.952.032,54	13020	43.952.032,54
4	BIAYA ASURANSI	1.312.056,738	111	1.312.056,738
5	BIAYA DOKUMEN	11.100.000	111	11.100.000
6	BIAYA DEPRESIASI KENDARAAN	6.140.425,532	111	6.140.425,532
7	BIAYA TOL	23.954.516,13	111	23.954.516,13
8	BIAYA PENAWATAN	6.967.384,615	111	6.967.384,615
9	BIAYA KOORDINASI	2.886.524,823	111	2.886.524,823
10	BIAYA PAJAK KENDARAAN	4.460.992,908	111	4.460.992,908
11	BIAYA LISTRIK & TELEPON	7.478.723,404	111	7.478.723,404
TOTAL BIAYA UNTUK KELAS FCL 40 (Rp)				152.049.110,6
JUMLAH DATA PENGIRIMAN				111
BIAYA PER KELAS (Rp)				1.369.811,807
% LABA				126,3084596
JUMLAH TARIF (Rp)				3.100.000

Contoh perhitungan :

### FCL 40

**TOTAL** = tarif CD × driver

- Total gaji = Rp 200.945,6 × 111

$$\text{Total gaji} = \text{Rp } 22.304.964,54$$

- Total solar = Rp 3.375,732 × 13.020

$$\text{Total solar} = \text{Rp } 43.952.032,54$$

- Total biaya koordinasi = Rp 26.004,73 × 111

$$\text{Total biaya koordinasi} = \text{Rp } 2.886.524,823$$

- Total biaya per kelas Fcl 40 = jumlah total biaya

$$\text{Total biaya per kelas Fcl 40} = \text{Rp } 157.049.101,88$$

- Biaya per kelas =  $\frac{\text{Total biaya}}{\text{jumlah kelas per bulan}}$

$$\text{Biaya per kelas} = \frac{\text{Rp } 152.049.111,88}{111}$$

$$\text{Biaya per kelas} = \text{Rp } 1.369.811,807$$

- Laba = Jumlah tarif - Biaya per kelas

$$\text{Laba} = \text{Rp } 3.100.000 - \text{Rp } 1.369.811,807$$

$$\text{Laba} = \text{Rp } 1.730.188,193$$

Tabel dan perhitungan tentang biaya per kelas jasa transportasi tidak semuanya dicantumkan diatas. Kelas jasa yang dicantumkan diatas hanya tiga kelas jasa, biaya per kelas jasa yang lainnya bisa dilihat pada bagian lampiran.

Setelah proses perhitungan untuk setiap kelas jasa transportasi, selanjutnya akan dilakukan perbandingan profit untuk metode Tradisional dan ABC. Perbandingan profit metode Tradisional dan ABC untuk sepuluh bulan dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 4.14 Perbandingan Profit Metode Tradisional dan ABC

METODE	PENDAPATAN (Rp)	PENGELUARAN (Rp)	PROFIT/ 10 BULAN (Rp)
Tradisional	1.113.250.000	859.853.560	253.396.440
ABC	1.113.250.000	839.505.000	273.745.000

Pengeluaran metode ABC dan Tradisional terlihat ada perbedaan. Perbedaan tersebut dikarenakan pada pengeluaran metode ABC semua elemen biaya sudah dimasukkan, sedangkan pada pengeluaran metode Tradisional belum dimasukkan semua biaya termasuk biaya asuransi, depresiasi kendaraan, pajak kendaraan dan biaya perawatan untuk ganti oli.

Contoh Perhitungan :

- Metode Tradisional

Pengeluaran = Total Pengeluaran Selama 10 Bulan + Biaya Yang Belum Termasuk ( Biaya Asuransi, Depresiasi Kendaraan, Pajak Kendaraan dan Biaya Perawatan )

Pengeluaran = Rp 758.557.560 + 91.296.000

Pengeluaran = Rp 859.853.560

Profit = Pendapatan – Pengeluaran

Profit = Rp 1.113.250.000 – Rp 859.853.560

Profit = Rp 253.396.440

- Metode ABC

Pengeluaran = Total Data Elemen Jasa Transportasi Selama 10 Bulan  
(Tabel 4.3)

Pengeluaran = Rp 839.505.000

Profit = Pendapatan – Pengeluaran

Profit = Rp 1.113.250.000 – Rp 839.505.000

Profit = Rp 273.745.000