

SKRIPSI

ANALISIS PENENTUAN HARGA POKOK DAN HARGA JUAL TIKET TRANSPORTASI BUS PADA PERUSAHAAN OTOMOTIF LITHA & CO



**ASTIVIA TANGKE PADANG
1510321024**

**PROGRAM STUDI S1 AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI DAN ILMU-ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS FAJAR
MAKASSAR
2019**

SKRIPSI

ANALISIS PENENTUAN HARGA POKOK DAN HARGA JUAL TIKET TRANSPORTASI BUS PADA PERUSAHAAN OTOMOTIF LITHA & CO



diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana pada
Program Studi S1 Akuntansi

**ASTIVIA TANGKE PADANG
1510321024**

**PROGRAM STUDI S1 AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI DAN ILMU-ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS FAJAR
MAKASSAR
2019**

SKRIPSI

ANALISIS PENENTUAN HARGA POKOK DAN HARGA JUAL TIKET TRANSPORTASI BUS PADA PERUSAHAAN OTOMOTIF LITHA & CO

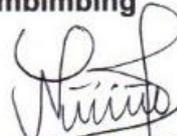
disusun dan diajukan oleh

**ASTIVIA TANGKE PADANG
1510321024**

Telah diperiksa, disetujui, dan diuji

Makassar, 07 September 2019

Pembimbing



Nurbayani, S.E.,M.Si

**Ketua Program Studi S1 Akuntansi
Fakultas Ekonomi dan Ilmu-ilmu Sosial
Universitas Fajar
Makassar**



**Yasmi, S.E., M.Si., Ak., CA
NIDN: 0925107801**

SKRIPSI

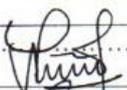
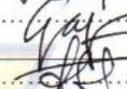
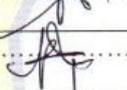
ANALISIS PENENTUAN HARGA POKOK DAN HARGA JUAL TIKET TRANSPORTASI BUS PADA PERUSAHAAN OTOMOTIF LITHA & CO

disusun dan diajukan oleh

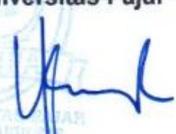
ASTIVIA TANGKE PADANG
1510321024

telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi
pada tanggal **07 September 2019** dan
dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,
Dewan Penguji

No.	Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Nurbayani, S.E., M.Si	Ketua	1..... 
2.	Muhammad Gafur, S.E., M.Si	Sekretaris	2..... 
3.	Ahmad Dahlan, S.E., M.Si., Ak., CA	Anggota	3..... 
4.	Dr. Nirwana, S.E., M.Si., Ak., CA	Eksternal	4..... 

Dekan Fakultas Ekonomi
dan Ilmu-ilmu Sosial
Universitas Fajar


Hj. Yusmanizar, S.Sos., M.IKom
NIDN: 0925096902

Ketua Program Studi S1 Akuntansi
Fakultas Ekonomi dan Ilmu-ilmu Sosial
Universitas Fajar


Yasmi, S.E., M.Si., Ak., CA
NIDN. 0925107801

PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Astivia Tangke Padang

NIM : 1510321024

Program Studi : S1 Akuntansi

dengan ini menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa skripsi yang berjudul **"ANALISIS PENENTUAN HARGA POKOK DAN HARGA JUAL TIKET TRANSPORTASI BUS PADA PERUSAHAAN OTOMOTIF LITHA & CO"** adalah karya ilmiah saya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu perguruan tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila di kemudian hari ternyata di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur plagiasi, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut dan diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No.20 Tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Makassar, 07 September 2019

Yang membuat pernyataan,



METERAI
TEMPEL
CB2ACAFF776180881
6000
RUPIAH

Astivia Tangke Padang

PRAKATA

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena pertolongannya sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi dan penulisan skripsi ini dengan sebaik-baiknya. Skripsi ini merupakan kegiatan yang wajib dilakukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana di Universitas Fajar Makassar. SKRIPSI ini berjudul “Analisis Penentuan Harga Pokok dan Harga Jual Tiket Transportasi Bus Pada Perusahaan Otomotif Litha & Co”.

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari kesulitan dan akhirnya dapat terselesaikan, dalam menyelesaikan skripsi ini peneliti diberi bimbingan Oleh Ibu Nurbayani, S.E., M.Si selaku dosen pembimbing skripsi dan juga bantuan dari berbagai pihak baik secara materi dan moril. Oleh karena itu peneliti menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang setinggi-tingginya kepada :

1. Bapak Dr. Mulyadi Hamid, S.E., M.Si selaku Rektor Universitas Fajar Makassar.
2. Ibu Hj. Yusmanizar., S.Sos., M.I.Kom sebagai Dekan Fakultas Ekonomi dan Ilmu Sosial.
3. Ibu Yasmi, S.E., M.Si., Ak., CA selaku ketua jurusan Akuntansi S1 Universitas Fajar Makassar.
4. Bapak Akmal Hidayat, S.E., M.Si selaku Penasehat Akademik.
5. Bapak David Panimba, Resty Yosna, Pak Muel, dan Pak Yalen yang sangat berperan besar dalam proses penelitian di Perusahaan Otomotif (PO) Litha & CO, semoga Tuhan membalas amal baik kalian
6. Kepada orang tua: Almarhum Simon Tangke Padang dan Damaris.T atas segala pengorbanan, dukungan, nasehat, doa, dan kasih sayang yang tidak pernah putus diberikan kepada peneliti

7. Sodaraku Adestia Tangke Padang, dan Meylin atas waktu, doa yang telah diberikan kepada peneliti.
8. Kepada Keluarga Alkana, Rut Tangke Padang, Feri Sodak, Serta seluruh keluarga yang berada di Tanah Toraja, Palopo, dan Kalimantan atas doa dan dukungan, semangat kalian untuk peneliti. GBU
9. Fal terimakasih atas doa, dukungan, bantuan, perhatian, waktu, kasih sayang dan semangat yang senantiasa diberikan kepada peneliti.
10. Para Sahabat-sahabat, Junika Matius, Yunitha Wulandary, Suci Safitri, dan seluruh mahasiswa Akuntansi S1 2015 Universitas Fajar yang telah memberikan motivasi dan semangat

Akhir kata saya mengucapkan banyak terima kasih kepada semua pihak yang tidak sempat saya sebutkan namanya namun selalu mendorong saya Tuhan Yesus memberkati kalian. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi para pembacanya.

Makassar, Agustus 2019

Penulis

ABSTRAK

ANALISIS PENENTUAN HARGA POKOK DAN HARGA JUAL TIKET TRANSPORTASI BUS PADA PERUSAHAAN OTOMOTIF LITHA & CO

Astivia Tangke Padang

Nurbayani

Penelitian ini bertujuan untuk: mengetahui berapa harga pokok dan harga jual tiket dari pelayanan jasa transportasi bus yang selanjutnya digunakan sebagai dasar dalam penentuan tarif. Hal ini menjadi sangat penting mengingat pihak manajemen perusahaan dituntut untuk mengenakan tarif yang benar-benar sesuai dengan apa yang digunakan dalam memberikan jasa layanan transportasinya sehingga tarif yang diterapkan adil bagi pihak manajemen Litha karena dapat mendukung kelangsungan operasional perusahaan, dan bagi penumpang atau konsumen memperoleh tarif yang dapat dijangkau. Objek penelitian ini adalah Po. Litha & CO Makassar. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan metode penelitian deskriptif kuantitatif.

Hasil analisis data dilakukan dengan mengolah data sekunder yakni data mengenai semua biaya – biaya operasional perusahaan yang terjadi pada periode sebelumnya. Berdasarkan hasil analisis data, dapat disimpulkan bahwa hasil dari perhitungan harga pokok dan harga jual tiket berdasarkan pendekatan teoritis yang dilakukan oleh peneliti diperoleh tarif harga pokok sebesar Rp.67.511,- , dan perhitungan tarif harga jual tiket sebesar Rp. 101.278, sementara tarif yang berlaku pada Po. Litha & Co sebesar Rp. 120.000 dengan rute Makassar - Makale, sehingga terdapat selisih Rp. 18.723 .

**Kata Kunci: Pentuan Harga Pokok dan Harga jual Tiket Transportasi Bus
Litha & Co**

ABSTRACT

ANALYSIS On Basic Pricing and Sale Price Of Bus Transportation Tickets In Aautomotive Company Litha & Co

**Astivia Tangke Padang
Nurbayani**

The research aims to: know how much the price and the selling price of the bus transportation services are being used as the basis for the tariff determination. This becomes very important considering that the management of the company is required to charge a tariff that really corresponds to what is used in providing its transportation services so that the tariff applied fair to the management of Litha Because it can support the continuity of the company's operations, and for passengers or consumers get a reachable rate. The object of this research is Po. Litha & CO. Makassar. In this research researchers use quantitative descriptive research methods.

Data analysis results are done by processing secondary data that is data about all costs – the operating costs of the company that occurred in the previous period. Based on the results of data analysis, it can be concluded that the results of the basic price calculation and ticket sales price based on theoretical approach conducted by researchers obtained the basic price rate of Rp. 67.511,-, and price calculation of sale prices Ticket is Rp. 101.278, while the tariff applies to the Po. Litha & Co amounting to Rp. 120,000 with Route Makassar-Makale, so there is a difference of Rp. 18.723.

***Keywords: the principal price and selling price of transportation ticket on
Bus Litha & Co***

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	
HALAMAN JUDUL	
HALAMAN LEMBAR PERSETUJUAN.....	iii
HALAMAN LEMBAR PENGESAHAN	iv
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAK.....	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Fokus Penelitian dan Rumusan Masalah	4
1.2.1 Fokus Penelitian.....	4
1.2.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tujuan Penelitian.....	5
1.4 Kegunaan Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
2.1 Biaya	6
2.1.1 Pengertian Biaya.....	6
2.1.2 Penggolongan Biaya	7
2.1.3 Kapasitas	9
2.1.4 Perilaku Biaya	11
2.1.5 Metode Titik Tertinggi dan Terendah.....	13
2.2 Pengertian Harga Pokok.....	14
2.2.1 Pengertian Harga Pokok Produksi.....	14
2.2.2 Pengertian Harga Pokok Penjualan.....	15
2.3 Metode Penentuan Harga Pokok.....	15
2.4 Metode Penentuan Harga Jual	17

2.5 Transportasi	20
2.6 Penelitian Terdahulu.....	21
BAB III METODE PENELITIAN	22
3.1 Rancangan Penelitian	22
3.2 Kehadiran Peneliti	23
3.3 Lokasi dan Waktu Penelitian	23
3.4 Jenis Data dan Sumber Data.....	24
3.5 Teknik Pengumpulan Data	24
3.6 Teknik Analisis Data	25
3.7 Pengecekan Validasi Temuan	28
3.8 Tahap-Tahap Penelitian	28
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	30
4.1 Gambaran Umum Perusahaan	30
4.1.1 Sejarah Beririnya.....	30
4.1.2 Visi dan Misi	31
4.1.3 Struktur Organisasi Po Litha & Co.....	32
4.1.4 Fasilitas Bus	36
4.1.5 Data Pendukung Perhitungan Harga Pokok Tiket.....	37
4.2 Hasil penelitian	39
4.2.1 Perhitungan Harga Pokok Tiket.....	40
4.2.2 Perhitungan Biaya Semivariabel.....	49
4.2.3 Perhitungan Harga Jual Tiket	51
4.3 Pembahasan	53
BAB V PENUTUP	57
5.1 Kesimpulan	57
5.2 Saran.....	57
DAFTAR PUSTAKA	58
LAMPIRAN.....	59

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
2.1 Penelitian Terdahulu	21
4.1 Data Biaya Transprotasi Po Litha & Co.....	37
4.2 Data Unit Mobil Po Litha & Co	38
4.3 Data Perjalanan Mobil Po Litha & Co.....	38
4.4 Data Kapasitas Mobil Po Litha 7 Co.....	38
4.5 Data Pemeliharaan Mobil Po Litha & Co.....	39
4.6 Data Pembayaran LAT Perusahaan	39
4.7 Penentuan Harga Pokok Tiket Transportasi Bus	53

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
2.1 Perilaku Biaya Variabel	12
2.2 Perilaku Biaya Tetap.....	12
2.3 Perilaku Biaya Semivariabel	13

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Setiap perusahaan mempunyai tujuan yang ingin dicapai, tujuan tersebut antara lain; memperoleh laba yang maksimal, dapat bersaing dipasar, serta dapat memberikan manfaat bagi masyarakat. Perusahaan akan selalu meningkatkan produktivitas dan kualitas yang di produksinya agar konsumen atau pelanggan akan selalu bertambah dari hari kehari. Organisasi yang berorientasi mencari keuntungan akan berusaha menekan jumlah biaya yang dikeluarkan. Contoh organisasi yang berorientasi mencari keuntungan atau profit adalah perusahaan transportasi bus antar daerah. Perusahaan transportasi merupakan suatu organisasi yang tujuan utamanya menyediakan transportasi dengan memindahkan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan sebuah kendaraan.

Pendapatan perusahaan bus didapat dari tarif yang harus dibayar oleh pemakai jasa transportasi, hingga perhitungan harga pokok tiket sebagai salah satu dasar didalam penentuan tarif atau harga jual merupakan suatu faktor yang sangat penting karena dapat mempengaruhi profitabilitas suatu perusahaan bus. Perhitungan biaya yang akurat sangat penting bagi perusahaan untuk mengetahui berapa jumlah sumber daya yang telah dikorbankan dalam proses produksinya. Biaya-biaya yang dikeluarkan oleh transportasi jasa bus selama proses produksi ini kemudian dihitung secara total dan menghasilkan harga pokok produksi. Perhitungan harga pokok produksi yang menunjukkan besarnya sumber daya yang telah dikorbankan oleh perusahaan transportasi bus dalam memberikan pelayanan jasa transportasinya.

Sebelum menentukan harga, terlebih dahulu perusahaan wajib menghitung harga pokok produk. Yang dimaksud dengan harga pokok produk adalah seluruh biaya yang dikeluarkan untuk memperoleh barang / jasa yang di jual atau harga perolehan barang / jasa yang akan dijual.

Menurut Mulyadi (2016), manfaat penetapan harga pokok produksi/jasa:

1. Menentukan harga jual produk.
2. Memantau realisasi biaya produksi.
3. Menghitung laba rugi periodik
4. Menentukan harga pokok persediaan produk jadi dan produk dalam proses yang disajikan dalam neraca.

Dalam persaingan sempurna pembeli dan penjual berjumlah banyak. Artinya, jumlah pembeli dan jumlah penjual sedemikian besarnya, sehingga masing-masing pembeli dan penjual tidak mampu mempengaruhi harga pasar. Bagi pembeli, barang atau jasa yang ia beli merupakan bagian kecil dari keseluruhan jumlah pembelian masyarakat. Bagi penjual pun berlaku hal yang sama sehingga bila penjual menurunkan harga, ia akan rugi sendiri, sedangkan bila menaikkan harga, maka pembeli akan ke penjual lainnya. Bagaimana perusahaan melihat persaingan pasar yang pesat dan dapat menentukan harga sesuai keinginan dan kemampuan konsumen.

Adanya standar harga tiket yang ditentukan oleh pemerintah wajib diikuti oleh perusahaan. Perusahaan dapat menaikkan tarif di atas standar yang ditentukan pemerintah, guna mendapatkan profit atau laba untuk perusahaan. Ada beberapa yang menyebabkan perbedaan harga yang ditawarkan perusahaan yang bergerak di bidang usaha yang sama. Contohnya, dalam bidang perusahaan jasa bus tidak semua perusahaan memberikan harga yang sama dengan tujuan yang sama. Harga yang ditawarkan kepada konsumen

berbeda-beda. Perusahaan harus berusaha mengikuti keadaan ekonomi dari konsumen yang akan menggunakan jasanya.

Po Litha & Co merupakan salah satu bidang usaha yang bergerak pada bidang jasa transportasi angkutan umum yang dalam pengoperasinya secara tetap dan terus menerus melayani penumpang pada wilayah operasi yang sama, sehingga disebut angkutan sewa khusus. Salah satu faktor penting dalam pengelolaan angkutan jasa transportasi adalah tarif.

Berdasarkan data yang diperoleh dari salah satu karyawan, pengguna bus Po Litha & Co disetiap bulannya berbeda-beda, yakni pada bulan Februari hingga juni serta September hingga November pengguna hanya mencapai sekitar 50%. Pada bulan Juni penumpang meningkat menjadi 65%. Pada bulan Juli dan Agustus pengguna bus meningkat signifikan sebanyak 85-90%. Puncak pengguna jasa bus Po Litha & Co terjadi pada bulan Desember dan Januari dimana pengguna jasa bus Po Litha & Co mencapai 100%.

Adapun beberapa penelitian terdahulu yang akan menjadi acuan penulis sebagai contoh dari karya tulis yang terkait sebagai bahan perbandingan sebagai berikut: Gadis Ayu Gayatri (2014) Penelitian ini bertujuan untuk: mengetahui berapa harga pokok dari pelayanan jasa transportasi bus yang selanjutnya digunakan sebagai dasar dalam penentuan tarif. Dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif. Hasil analisis data dilakukan dengan mengolah data skunder yakni data mengenai semua biaya-biaya operasional perusahaan yang terjadi pada periode sebelumnya, hasil dapat disimpulkan bahwa hasil dari perhitungan harga pokok berdasarkan pendekatan teoritis yang dilakukan peneliti diperoleh tarif sebesar Rp. 68.250,-, sementara tarif yang berlaku pada Fa Litha & CO sebesar Rp.100.000 dengan rute Makassar – Rantepao, sehingga terdapat selisih Rp. 31.750,-.

Berdasarkan latar belakang serta selisih yang ada pada penelitian terdahulu yang telah dikemukakan sebelumnya, penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul “**Analisis Penentuan Harga Pokok dan Harga Jual Tiket Transportasi Bus Pada Perusahaan Otomotif Litha & Co**”.

1.2 Fokus Penelitian dan Rumusan Masalah

Adapun fokus penelitian dan rumusan masalah dalam penentuan harga pokok dan harga jual tiket transportasi bus pada Po Litha & Co

1.2.1 Fokus Penelitian

Adapun fokus penelitian dari penelitian penentuan harga pokok dan harga jual tiket sebagai berikut:

Menghitung harga pokok dan harga jual tiket dari pelayanan jasa transportasi bus yang selanjutnya digunakan sebagai dasar dalam penentuan tarif. Penelitian hanya menghitung harga pokok dan harga jual tiket jenis bus non ac, karena perhitungan harga pokok untuk jenis bus lainnya sama saja sehingga perhitungan harga pokok non ac dapat mewakili cara perhitungan harga pokok untuk kelas lainnya. Penelitian hanya menghitung rute makassar – Makale tanah toraja disebabkan karena frekuensi pemberangkatan lebih tinggi pada rute tersebut dibandingkan pada rute yang lainnya dan menganalisis data pada tahun 2018.

1.2.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang ada, maka yang menjadi masalah pokok dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana penggolongan biaya transportasi bus Perusahaan otomotif (Po) Litha & Co?
2. Bagaimana penentuan harga pokok tiket transportasi bus pada Perusahaan otomotif (Po) Litha & Co?

3. Bagaimana penentuan harga jual tiket transportasi bus pada Perusahaan otomotif (Po) Litha & Co?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan jawaban atas masalah-masalah yang ada, yang dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Menghitung dan menganalisis penggolongan biaya transportasi bus Perusahaan otomotif (Po) Litha & Co.
2. Menghitung dan menganalisis penentuan harga pokok tiket transportasi bus pada Perusahaan otomotif (Po) Litha & Co.
3. Menghitung dan menganalisis penentuan harga jual tiket transportasi bus pada Perusahaan otomotif (Po) Litha & Co.

1.4 Kegunaan Penelitian

Selain dari tujuan tersebut diatas yang telah diuraikan, adapun kegunaan penelitian yang dapat diperoleh yaitu:

1. Kegunaan teoritis dengan memberi sumbangan pemikiran bagi pengendalian ilmu akuntansi baik yang bersifat umum maupun khusus yang terkait dengan hal harga pokok tiket bus.
2. Kegunaan praktis, dapat memberi manfaat atau menambah wawasan pengetahuan bagi para karyawan maupun pemilik perusahaan dalam menentukan harga pokok tiket bus.
3. Penelitian ini merupakan suatu tambahan pengetahuan untuk memperdalam tentang perhitungan harga pokok dan harga jual tiket.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Biaya

Adapun pengertian biaya menurut beberapa para ahli sebagai berikut:

Menurut Mulyadi (2016), biaya adalah pengorbanan sumber ekonomi, yang diukur dalam satuan uang, telah terjadi atau yang kemungkinan akan terjadi untuk tujuan tertentu. Sedangkan, Menurut Siregar (2013), Biaya adalah barang atau jasa yang telah memberikan manfaat yang digunakan untuk memperoleh pendapatan.

Berdasarkan beberapa pendapat diatas, dapat disimpulkan bahwa biaya (*Cost*) adalah segala sesuatu yang dikorbankan untuk memperoleh sumber daya atau aktiva baik itu berupa uang atau hal-hal yang setara dengan uang yang nantinya sumber daya tersebut dapat digunakan untuk memperoleh keuntungan organisasi pada masa kini maupun untuk masa depan.

2.1.1 Penggolongan Biaya

Biaya produksi secara garis besar dapat digolongkan ke dalam biaya bahan baku, biaya tenaga kerja dan biaya *overhead* pabrik.

1. Biaya Bahan Baku (BBB)

Biaya bahan baku menurut Harnanto (2017) meliputi harga pokok dari semua bahan yang secara praktis dapat diidentifikasi sebagai bagian dari produk selesai. Biaya bahan baku, sedangkan menurut Siregar (2013) adalah besarnya nilai bahan baku yang dimasukkan ke dalam proses produksi untuk diubah menjadi barang jadi, biaya bahan baku merupakan bagian penting biaya barang yang digunakan untuk memproduksi barang jadi.

2. Biaya Tenaga Kerja (BTK)

Biaya tenaga kerja terdiri dari 2 kelompok yaitu biaya tenaga kerja langsung dan biaya tenaga kerja tidak langsung. Biaya tenaga kerja adalah biaya tenaga kerja yang terlibat langsung dalam proses produksi, sedangkan biaya tenaga kerja tidak langsung adalah biaya tenaga kerja yang tidak terlibat langsung dengan proses produksi, biaya tenaga kerja langsung ini termasuk dalam biaya *overhead* pabrik.

Menurut Siregar (2013) biaya tenaga kerja langsung adalah biaya tenaga kerja yang secara langsung berhubungan dengan produksi barang jadi. Upah para pemotong kain dalam perusahaan pakaian, upah karyawan bagian produksi, dan upah karyawan bagian pembungkus akhir barang jadi adalah contoh biaya tenaga kerja langsung.

Sedangkan menurut Harnanto (2017) biaya tenaga kerja langsung meliputi gaji dan upah dari seluruh tenaga kerja yang secara praktis dapat diidentifikasi dengan kegiatan pengolahan bahan menjadi produk selesai. Gaji dan upah operator mesin, umpamanya, merupakan contoh biaya tenaga kerja langsung.

3. Biaya *Overhead* Pabrik (BOP)

Biaya *overhead* pabrik menurut Siregar (2013) adalah biaya-biaya yang terjadi dipabrik selain biaya bahan baku maupun biaya tenaga kerja langsung. Biaya bahan penolong dan biaya tenaga kerja tidak langsung adalah biaya *overhead* pabrik. Biaya *overhead* pabrik lain adalah sewa pabrik, depresiasi peralatan pabrik, dan asuransi pabrik.

Sedangkan menurut Harnanto (2017) biaya *overhead* pabrik merupakan elemen biaya produksi selain biaya bahan baku dan tenaga kerja langsung yang terdiri dari berbagai macam biaya dan semuanya tidak dapat

ditelusuri secara langsung kepada produk atau aktivitas lain dalam upaya perusahaan untuk merealisasikan pendapatan.

Sebagai konsekuensi logis dari biaya *overhead* pabrik yang merupakan biaya tidak langsung ialah sifatnya sebagai biaya bergabung, apabila perusahaan menghasilkan lebih dari satu jenis produk. Karena semua produk yang dihasilkan menikmati manfaat biaya *overhead* pabrik, maka diperlukan proses pengalokasian yang adil untuk perhitungan harga pokok produk. Alasan lain yang membuat proses alokasi biaya *overhead* pabrik itu diperlukan adalah karena sebagaimana biaya *overhead* pabrik seringkali berubah dari waktu ke waktu, baik karena faktor musim, perubahan kapasitas produksi, maupun faktor-faktor lain (Harnanto,2017).

Penggolongan biaya *overhead* pabrik menurut Mulyadi (2016) sebagai berikut:

- a. Penggolongan biaya *overhead* pabrik menurut sifatnya, terdiri dari biaya bahan penolong, biaya reparasi dan pemeliharaan, biaya tenaga kerja tidak langsung biaya yang timbul sebagai akibat penilaian terhadap aktiva tetap, biaya yang timbul sebagai akibat berlalunya waktu, biaya *overhead* pabrik lain yang secara tidak langsung memerlukan pengeluaran tunai.
- b. Penggolongan biaya *overhead* pabrik menurut perilakunya dalam hubungan dengan perubahan volume produksi. Terdiri dari biaya *overhead* pabrik tetap, biaya *overhead* pabrik variabel dan biaya *overhead* pabrik semi variabel.
- c. Penggolongan biaya *overhead* pabrik menurut hubungannya dengan departemen. Terdiri dari biaya tenaga kerja, depresiasi, reparasi dan pemeliharaan aktiva tetap serta asuransi yang terjadi dalam departemen pembantu. Dari beberapa pengertian tentang biaya *overhead* pabrik,

maka dapat disimpulkan bahwa biaya *overhead* pabrik adalah biaya produksi selain biaya bahan baku langsung dan biaya tenaga kerja langsung.

2.1.2 Kapasitas

Mulyadi (2016) mengatakan dalam menghitung anggaran biaya overhead pabrik harus diperhatikan tingkat kegiatan (kapasitas) yang akan dipakai sebagai dasar penaksiran biaya overhead pabrik. Ada tiga macam kapasitas yang dapat dipakai sebagai dasar perhitungan anggaran BOP.

1. Kapasitas Teoritis (*theoretical capacity*) adalah kapasitas pabrik atau suatu departemen untuk menghasilkan produk tertentu. Kapasitas praktis adalah kapasitas teoritis dikurangi dengan kerugian-kerugian waktu yang tidak dapat dihindari karena hambatan-hambatan intern perusahaan.
2. Kapasitas Normal (*normal capacity*) adalah kemampuan perusahaan untuk memproduksi dan menjual produknya dalam jangka panjang. Jika dalam penentuan kapasitas praktis hanya diperhitungkan, dalam penentuan perhitungan kapasitas normal diperhitungkan pada kecenderungan penjualan jangka panjang.
3. Kapasitas sesungguhnya yang diharapkan (*expected actual capacity*) adalah kapasitas sesungguhnya yang diperkirakan akan dicapai dalam tahun yang akan datang. Jika anggaran biaya *overhead* pabrik didasarkan pada kapasitas sesungguhnya yang diharapkan, maka berarti ramalan penjualan tahun yang akan datang dipakai sebagai dasar penentuan kapasitas, sedangkan jika anggaran tersebut didasarkan pada kapasitas praktis dan normal, maka titik berat didasarkan pada kapasitas fisik pabrik.

Dalam perhitungan tarif biaya *overhead* pabrik, membagi kedalam tiga tahapan yakni: menyusun anggaran biaya *overhead* pabrik kepada produk dan menghitung tarif biaya *overhead* pabrik. Pada tahapan yang pertama yakni

dalam menyusun anggaran BOP, maka yang menjadi dasar perhitungan anggaran ini yaitu tingkat kegiatan atau kapasitas atau kapasitas yang dipilih. Sebagaimana yang ditentukan di atas terdapat tiga macam kapasitas, antara lain: kapasitas teoritis, kapasitas normal dan kapasitas sesungguhnya yang diharapkan. Dalam perhitungan tarif biaya overhead pabrik dibagi kedalam tiga tahapan yakni:

1. Memilih Dasar Pembebanan Biaya *Overhead* Pabrik kepada Produk.

Ada berbagai macam dasar yang dapat dipakai untuk membebankan biaya overhead pabrik kepada produk, diantaranya adalah:

a. Satuan produk

Metode ini adalah yang paling sederhana dan yang langsung membebankan biaya *overhead* pabrik kepada produk. Beban biaya *overhead* pabrik untuk setiap produk dihitung dengan rumus sebagai berikut :

$$\text{Tarif BOP (satuan)} = \frac{\text{Taksiran biaya } \textit{overhead} \text{ pabrik}}{\text{Taksiran jumlah satuan produk yang dihasilkan}}$$

b. Biaya tenaga kerja

Jika sebagian besar elemen BOP mempunyai hubungna yang erat dengan jumlah upah tenaga kerja langsung (misalnya pajak penghasilan atas upah karyawan yang menjadi tanggungan perusahaan), maka dasar yang dipakai untuk membebankan biaya overhead pabrik adalah biaya tenaga kerja langsung.

$$\text{Presentase BOP} = \frac{\text{Taksiran Biaya Overhead Pabrik} \times 100\%}{\text{biaya TKL} \quad \text{Taksiran Biaya Tenaga Kerja Langsung}}$$

c. Jam mesin

Apabila biaya overhead pabrik bervariasi dengan waktu penggunaan mesin (misalnya bahan bakar atau listrik yang dipakai untuk menjalankan mesin), maka dasar yang dipakai untuk membebankannya adalah jam mesin. Tarif BOP di hitung sebagai berikut:

$$\text{Tarif BOP per jam} = \frac{\text{taksiran biaya overhead pabrik}}{\text{kerja mesin} \quad \text{taksiran jam kerja mesin}}$$

2. Menghitung Tarif Biaya *Overhead Pabrik*

Setelah tingkat kapasitas yang akan dicapai dalam periode anggaran ditentukan dan anggaran biaya *overhead* pabrik telah disusun, serta dasar pembebanannya telah dipilih dan diperkirakan.

$$\text{Tarif BOP} = \frac{\text{biaya overhead pabrik yang dianggarkan}}{\text{taksiran dasar pembebanan}}$$

2.1.3 Perilaku Biaya

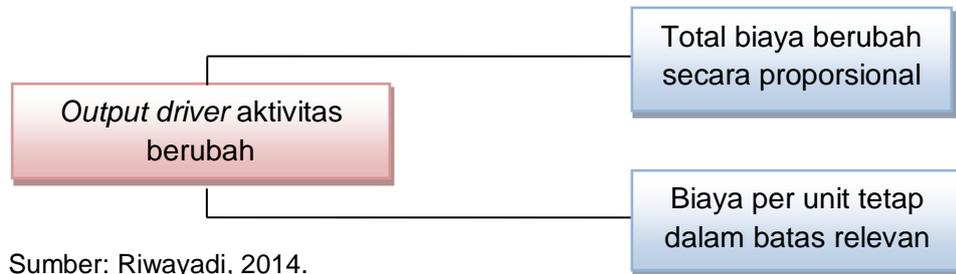
Adapun perilaku biaya menurut (Riwayadi, 2014) membagi biaya berdasarkan perilakunya dalam hubungan dengan perubahan volume / kapasitas kegiatan. Menjadi tiga golongan yaitu biaya variabel, biaya tetap, dan biaya semivariabel sebagai berikut:

1. Biaya Variabel (*Variabel Cost*)

Biaya Variabel adalah biaya yang jumlah totalnya berubah secara proporsional dengan perubahan *Output driver* aktivitas, sedangkan biaya

per unitnya tetap dalam batas relevan tertentu. Batas relevan adalah batas dimana biaya per unit tersebut tidak berubah. Perilaku biaya variabel dapat dilihat pada Gambar 2.1

Gambar 2.1
Perilaku Biaya Variabel

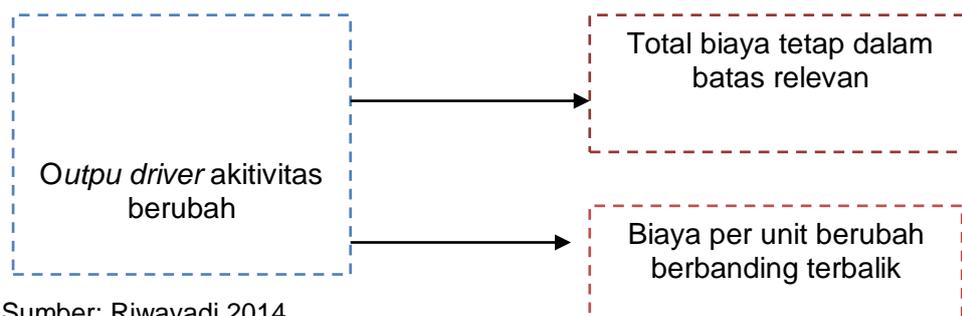


Sumber: Riwayadi, 2014.

2. Biaya Tetap (*Fix Cost*)

Biaya tetap adalah biaya yang jumlahnya tetap dalam batas relevan tertentu tanpa dipengaruhi oleh perubahan *Output driver* aktivitas, sedangkan biaya per unitnya berubah berbanding terbalik dengan perubahan *Output driver* aktivitas. Semakin besar *Output driver* aktivitas, semakin kecil biaya per unitnya. Sebaliknya, semakin kecil *Output driver* aktivitas, semakin besar biaya per unitnya. Perilaku biaya tetap dapat dilihat pada Gambar 2.2

Gambar 2.2
Perilaku Biaya Tetap

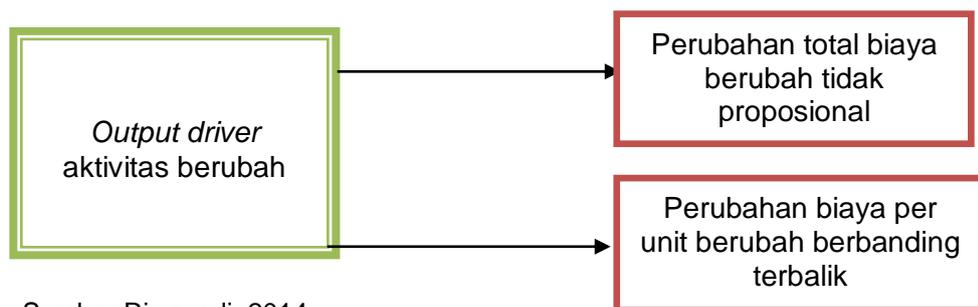


Sumber: Riwayadi, 2014.

3. Biaya Semivariabel (*Semivariable cost*)

Biaya semivariabel adalah biaya yang totalnya berubah, tetapi tidak proporsional dengan perubahan *Output driver* aktivitas, dan perubahan biaya per unit juga berubah berbanding terbalik dengan perubahan *output driver* aktivitas. Perilaku semivariabel dapat dilihat pada gambar 2.3

Gambar 2.3
Perilaku Biaya Semivariabel



Sumber: Riwayadi, 2014.

2.1.4 Metode Titik Tertinggi dan Terendah

Riwayadi (2014) metode titik tertinggi dan terendah adalah metode yang sangat sederhana, sehingga mudah diterapkan. Namun, metode ini memiliki kelemahan, yaitu hasilnya tidak akurat kalau penyebaran biayanya terlalu besar, yang ditunjukkan dengan besarnya standar deviasi. Hal ini karena penarikan garis dari titik tertinggi ke titik terendah tidak mewakili semua titik. Akan tetapi, jika sebaran datanya relatif sama atau standar devisinya kecil, maka metode ini cukup akurat. Titik tinggi di definisikan sebagai titik dengan tingkat output atau aktivitas tertinggi. Titik rendah didefinisikan sebagai titik dengan tingkat output atau aktivitas terendah. Perhatikan bahwa titik tinggi dan rendah ditentukan oleh jumlah tinggi dan rendah dari variabel bebas. Persamaan untuk penentuan biaya variabel per unit dan biaya tetap adalah sebagai berikut :

$$\text{Biaya variabel per unit} = \frac{\text{Perubahan biaya}}{\text{Perubahan output}}$$

$$\text{Biaya variabel per unit} = \frac{(\text{biaya tinggi} - \text{biaya rendah})}{(\text{output tinggi} - \text{output rendah})}$$

$$\text{Biaya tetap} = \text{biaya tinggi} - (\text{biaya variabel per unit} \times \text{output tinggi})$$

Atau

$$\text{Biaya tetap} = \text{biaya rendah} - (\text{biaya variabel per unit} \times \text{output rendah})$$

2.2 Harga Pokok

2.2.1 Pengertian Harga Pokok Produksi

Mulyadi (2016) harga pokok produksi atau disebut harga pokok adalah pengorbanan sumber ekonomi yang diukur dalam satuan uang yang telah terjadi atau kemungkinan terjadi untuk memperoleh penghasilan. Sedangkan Menurut Harnanto (2017) harga pokok produksi adalah biaya-biaya yang dianggap melekat dan memebentuk harga pokok produksi yang dibuat atau dibeli untuk dijual kembali.

Adapun juga pengertian mengenai biaya produksi menurut Mulyadi (2016) lebih lanjut menjelaskan bahwa biaya produksi merupakan biaya-biaya yang terjadi dalam hubungannya dengan pengolahan bahan baku menjadi barang jadi, Sedangkan Menurut Siregar (2013), biaya-biaya dalam penentuan harga pokok produksi terdiri dari tiga unsur:

1. Biaya Bahan Baku

Biaya bahan baku adalah besarnya nilai bahan baku yang dimasukkan ke dalam proses produksi untuk diubah menjadi barang jadi. Biaya bahan baku merupakan bagian penting biaya barang yang digunakan untuk memproduksi barang jadi.

2. Biaya Tenaga kerja

Biaya tenaga kerja merupakan balas jasa yang diberikan kepada karyawan produksi baik yang secara langsung maupun tidak langsung turut mengerjakan produksi barang yang bersangkutan.

3. Biaya Overhead Pabrik

Merupakan biaya yang tidak dapat dibebankan secara langsung pada suatu hasil produk. Biaya ini meliputi selain biaya bahan baku dan biaya tenaga kerja.

2.2.2 Pengertian Harga Pokok Penjualan

Harga Pokok Penjualan adalah harga barang yang dijual. Penentuan harga pokok penjualan pada perusahaan industri, pada umumnya persediaan awal produk jadi ditambah dengan jumlah harga produksi (harga pokok produk) dan dikurangi dengan persediaan akhir produk, jadi pengertian mengenai harga pokok penjualan ini, berdasarkan Prinsip Akuntansi Indonesia menjelaskan bahwa saldo awal dari persediaan ditambah harga pokok barang-barang yang dibeli untuk dijual dikurangi jumlah persediaan akhir adalah harga pokok barang yang harus dibandingkan pendapatan untuk masa yang bersangkutan, untuk perusahaan industri dalam harga pokok penjualan termasuk semua upah baru langsung dan biaya bahan-bahan ditambah seluruh biaya pabrik (produksi) tak langsung dikoreksi dengan jumlah-jumlah saldo awal dan akhir persediaan.

Dari pengertian tersebut diatas, jelas menunjukkan harga pokok penjualan mencakup semua biaya bersifat langsung atau tidak langsung sampai barang tersebut siap untuk dijual.

2.3 Metode Penentuan Harga Pokok

Menurut Mulyadi (2016) metode penentuan harga pokok produk adalah menghitung semua unsur biaya kerja dalam harga pokok produksi. Dalam

menghitung unsur-unsur biaya pada harga pokok produksi terdapat dua pendekatan yaitu *full costing* dan metode *variabel costing*.

a. Metode *full Costing*

Full costing merupakan metode penentuan harga pokok produksi yang menghitung semua unsur biaya bahan baku, biaya tenaga kerja langsung dan biaya *overhead* baik yang berperilaku variabel maupun tetap. Harga pokok produksi yang dihitung dengan pendekatan *full costing* terdiri dari unsur biaya produksi (biaya bahan baku, biaya tenaga kerja, biaya *overhead* pabrik variabel dan biaya *overhead* pabrik tetap) ditambah dengan biaya non produksi (biaya pemasaran, biaya administrasi dan umum).

Biaya bahan baku langsung	xxx	
Biaya tenaga kerja langsung	xxx	
Biaya <i>overhead</i> pabrik tetap	xxx	
Biaya <i>overhead</i> pabrik variabel	<u>xxx</u>	+
Harga pokok produksi	xxx	

b. Metode Variabel *Costing*

Variabel *Costing* merupakan metode penentuan harga pokok produksi yang hanya menghitung biaya produksi yang berperilaku variabel ke dalam harga pokok produksinya. Harga pokok produksi yang dihitung dengan pendekatan variabel *costing* terdiri dari unsur harga pokok produksi variabel (biaya bahan baku, biaya tenaga kerja langsung, biaya *overhead* pabrik variabel) ditambah dengan biaya non produksi variabel (biaya pemasaran variabel, biaya administrasi dan umum variabel) dan biaya tetap (biaya *overhead* pabrik tetap, biaya pemasaran tetap, biaya administrasi dan umum tetap).

Biaya bahan baku langsung	xxx
Biaya tenaga kerja langsung	xxx
Biaya <i>overhead</i> pabrik variabel	<u>xxx</u> +
Harga pokok produksi	xxx

c. *Activity Based Costing (ABC)*

Metode *Activity Based Costing (ABC)* adalah sistem akumulasi biaya dan pembebanan biaya ke produk dengan menggunakan berbagai *cost driver*, dilakukan dengan menelusuri biaya dari aktivitas ke produk. Tujuan *activity based costing* adalah untuk mengalokasikan biaya-biaya produksi berdasarkan aktivitas yang dilaksanakan, kemudian mengalokasikan biaya tersebut berdasarkan aktivitas-aktivitasnya.

2.4 Metode Penentuan Harga Jual

Menurut Rizkiana (2017) harga jual adalah sejumlah kompensasi (uang ataupun barang) yang dibutuhkan untuk mendapatkan sejumlah kombinasi barang atau jasa. Perusahaan selalu menetapkan harga produknya dengan harapan produk tersebut laku terjual dan boleh memperoleh laba yang maksimal.

Sedangkan menurut Siregar (2013) penentuan harga jual adalah manajemen harus dapat menentukan harga produk yang dapat menutup semua biaya dan menghasilkan laba. Penjualan sangat dipengaruhi oleh fungsi permintaan dan penawaran, namun untuk menentukan harga yang menguntungkan, perlu dipertimbangkan biaya dengan cermat. Sistem Akuntansi Biaya menghasilkan informasi biaya produksi dan biaya per unit produk. Informasi biaya per unit produk sangat membantu manajemen dalam menentukan harga jual produknya. Prinsipnya, harga jual produk harus mampu

menutup biaya produk, biaya pemasaran dan biaya administrasi yang timbul, dan keuntungan yang diinginkan.

Dari defenisi diatas dapat disimpulkan bahwa harga jual adalah sejumlah biaya yang dikeluarkan perusahaan untuk memproduksi suatu barang atau jasa ditambah dengan presentase laba yang diinginkan perusahaan, karna itu untuk mencapai laba yang diinginkan oleh perusahaan salah satu cara menentukan harga yang yang tepat untuk produk yang terjual.

Berikut akan diuraikan beberapa metode penentuan harga jual yaitu penentuan harga jual normal, penentuan harga jual *Cost-Type Contract*, penentuan harga jual khusus, dan penentuan harga jual yang diatur oleh pemerintah (Mulyadi, 2015)

1. Penentuan harga jual normal (*Normal Pricing*)

Dalam keadaan normal, manajer penentu harga jual memerlukan informasi biaya penuh masa yang akan datang sebagai dasar penentu harga jual produk atau jasa. Metode penentuan harga jual normal sering disebut dengan istilah *cost-plus pricing*, karna harga jual ditentukan dengan menambah biaya masa yang akan datang dengan suatu presentase mark up (ditambah diatas jumlah biaya) yang dihitung dengan formula tertentu. Harga jual produk atau jasa dalam keadaan normal ditentukan dengan formula sebagai berikut:

$$\text{Harga Jual} = \text{Harga Pokok} + (\% \text{ mark up} \times \text{Harga Pokok})$$

2. Penentuan harga jual dalam tipe biaya kontrak (*Cost-Type Contract*)

Cost Type Contract adalah kontrak pembuatan produk atau jasa yang pihak pembeli setuju untuk membeli produk atau jasa pada harga yang didasarkan pada total biaya yang sesungguhnya yang dikeluarkan

oleh produsen ditambah dengan laba yang dihitung sebesar persentase tertentu dari total biaya sesungguhnya tersebut.

3. Penentuan harga jual pesanan khusus (*Special Order Pricing*)

Pesanan khusus merupakan pesanan yang diterima oleh perusahaan diluar pesanan reguler perusahaan. Biasanya harga yang diminta *Customer* adalah harga dibawah harga jual normal, karena biasanya pesanan khusus mencakup jumlah yang besar. Dalam mempertimbangkan penerimaan pesanan khusus informasi akuntansi diferensial merupakan dasar yang dipakai sebagai landasaan penentuan harga jual.

4. Penentuan harga jual produk atau jasa yang dihasilkan oleh perusahaan yang diatur dengan peraturan pemerintah.

Harga jual produk atau jasa yang dihasilkan untuk kebutuhan pokok masyarakat luas seperti: listrik, air, telepon, transportasi, dan jasa pos yang diatur dengan peraturan pemerintah. Harga jual produk dan jasa tersebut ditentukan berdasarkan biaya penuh masa yang akan datang + dengan laba yang diharapkan.

2.5 Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Terdapat empat elemen utama transportasi adalah :

1. Sarana perhubungan (link).

Jalan raya atau jalur yang menghubungkan dua titik atau lebih. Pipa, jalur darat, jalur laut, dan jalur penerbangan juga dapat dikategorikan sebagai sarana perhubungan.

2. Kendaraan.

Alat yang memindahkan manusia dan barang dari satu titik ke titik lainnya di sepanjang sarana perhubungan. Contohnya : mobil, bus, kapal, dan pesawat terbang.

3. Terminal

Titik-titik dimana perjalanan orang dan barang dimulai atau berakhir. Contoh : garasi mobil, lapangan parkir, gudang bongkar muat, dan Bandar udara.

4. Manajemen dan tenaga kerja

Orang-orang yang membuat, mengoperasikan, mengatur dan memelihara sarana perhubungan, kendaraan dan terminal.

2.6 Penelitian Terdahulu

Dari karya ilmiah atau karya tulis yang dikemukakan, penelitian mengambil contoh dari karya tulis yang terkait sebagai bahan perbandingan sekaligus acuan penelitian, yang dapat dilihat pada Tabel 2.1

Tabel 2.1
Penelitian Terdahulu

No	Penulis	Judul	Hasil penelitian
1.	Muh. Hasrul (Makassar, 2013)	penentuan Harga Pokok Dan Biaya Tiket Transportasi Bus pada perusahaan Otomotif Bintang Prima	Berdasarkan hasil analisis data, dapat disimpulkan bahwa hasil dari perhitungan harga pokok berdasarkan pendekatan teoritis yang dilakukan oleh peneliti diperoleh tarif sebesar Rp. 72.646.5 sementara tarif yang berlaku pada Bintang Prima sebesar Rp.120.000 dengan rute Makassar- Rantepao, sehingga terdapat selisih Rp. 47.353.5.
2.	Gadis Ayu Gayatri (Makassar, 2014)	Perhitungan harga pokok tiket pada Bus FA Litha & Co Makassar	Berdasarkan hasil analisis data dapat disimpulkan bahwa hasil dari perhitungan harga pokok berdasarkan pendekatan teoritis yang dilakukan peneliti diperoleh tarif sebesar Rp. 68.250,-, sementara tarif yang berlaku pada Fa Litha & CO sebesar Rp.100.000 dengan rute Makassar – Rantepao, sehingga terdapat selisih Rp. 31.750,-
3	Galih Rezki (Makassar, 2017)	Analisis Harga Pokok Produksi dalam Menentukan Harga Jual (Studi Penerapan Metode <i>Full Costing</i> pada Usaha Kecil	Berdasarkan hasil penelitian terdapat perbedaan nilai perhitungan harga pokok produksi baju dan jaket yang dihasilkan pada usaha kecil konfeksi Wazha67 untuk baju lengan pendek sebesar Rp. 30.000, untuk baju lengan panjang Rp. 35.750 dan jaket sebesar Rp. 77.000 dan perhitungan harga pokok produksi dengan menerapkan metode <i>full costing</i> untuk baju lengan pendek Rp. 24.000, untuk baju lengan panjang Rp. 40.000 dan jaket sebesar Rp. 63.000. Biaya produksi yang dihasilkan usaha kecil konfeksi Wazha67 lebih besar karena tidak pernah melakukan perhitungan secara terperinci.

Sumber: Data diolah, 2019

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Rancangan Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian deskriptif kuantitatif. Menurut Arikunto (2013), penelitian kuantitatif lebih banyak dituntut menggunakan angka, mulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data tersebut, serta penampilan dari hasilnya. Penelitian kuantitatif mengutamakan aksioma, rumus, soal-soal penyelesaian dan mengatasi persoalan secara langsung. Sedangkan dalam penelitian deskriptif merupakan penelitian yang bermaksud untuk membuat pencandraan (deskripsi) mengenai situasi-situasi atau kejadian-kejadian, dengan tujuan membuat gambaran secara sistematis, faktual, dan akurat mengenai fakta-fakta dan sifat-sifat populasi atau daerah tertentu (Suryabrata, 2013).

Berdasarkan karakteristik masalah yang diangkat oleh peneliti, maka penelitian ini diklasifikasikan ke dalam penelitian deskriptif kuantitatif. Penelitian deskriptif kuantitatif merupakan metode yang menganalisis dengan cara mendiskripsikan atau menggambarkan permasalahan yang diteliti melalui data-data yang telah ada.

Menurut Yusuf (2014) penelitian deskriptif kuantitatif merupakan usaha sadar dan sistematis untuk memberikan jawaban terhadap sesuatu masalah dan mendapatkan informasi lebih mendalam dan luas terhadap suatu fenomena.

Jenis penelitian ini dipilih karena bertujuan untuk mengetahui perhitungan harga pokok produksi. Memberikan gambaran maupun uraian penjelasan mengenai suatu keadaan atau fenomena. Menganalisis penggunaan informasi akuntansi biaya dalam pengambilan keputusan dalam menetapkan harga jual produk. Artinya metode deskriptif kuantitatif akan menggambarkan bagaimana

metode *full costing* dalam mengidentifikasi biaya-biaya produksi (biaya bahan baku langsung, biaya tenaga kerja langsung, dan biaya *overhead* pabrik variabel dan tetap) dan biaya non produksi (biaya penjualan, dan biaya administrasi dan umum) untuk menghitung total harga pokok produksi melalui perhitungan yang telah ditentukan secara teoritis.

Selain itu metode *cost plus pricing* digunakan untuk menetapkan harga jual produk pada perusahaan yang diteliti. Dalam penelitian ini, penulis menganalisis besarnya harga jual menurut kajian teori metode *cost plus pricing* pendekatan *full costing* dengan harga jual yang ditetapkan oleh Po Litha & Co.

3.2 Kehadiran Peneliti

Kehadiran peneliti dilokasi penelitian adalah sebagai instrumen yang dimana dapat mengambil kesimpulan berdasarkan data yang dikumpulkan pada suatu saat dan menggunakannya sebagai umpan atas pemecahan atau pengamatan yang telah dilakukan. Perhitungan harga pokok penjualan tiket bus lewat data-data keuangan dan informasi yang digunakan dari hasil pengamatan wawancara dan dokumentasi yang selanjutnya melakukan pengamatan data berdasarkan metode dengan landasan teori dalam penetapan harga pokok dan harga jual tiket transportasi bus. Peneliti memulai penelitian dengan menemui pihak-pihak yang terkait yang mungkin bisa memberikan informasi terkait yang diangkat oleh peneliti.

3.3 Lokasi dan Waktu Penelitian

Dalam penelitian ini yang menjadi objek penelitian adalah Perusahaan Otomotif (PO) Litha & Co , yang berlokasi di Jalan Gunung Merapi 135 Makassar dan di Jalan Urip Sumoharjo KM 7 Makassar. Penelitian ini diadakan selama satu bulan yaitu pada bulan Juli 2019 sampai dengan Agustus 2019.

3.4 Jenis Data dan Sumber Data

Adapun jenis data dan sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Data Primer

Data primer merupakan data asli yang dikumpulkan sendiri oleh peneliti untuk menjawab masalah penelitian secara khusus. Pada umumnya data primer ini belum tersedia sebelumnya, sehingga peneliti harus melakukan pengumpulan data berdasarkan kebutuhannya. Dalam penelitian ini, data primer diperoleh berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada Perusahaan Otomotif (PO) Litha & CO

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang bersumber dari catatan perusahaan dan dari sumber data internal perusahaan yaitu melalui bagian keuangan dan marketing Perusahaan Otomotif (PO) Bus Litha & CO. Data-data yang digunakan data dari tahun 2018, data aktivitas kegiatan operasional terutama penjualan tiket bus dan laporan biaya yang terlibat langsung kedalam penjualan tiket.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Adapun Teknik pengumpulan data yang di gunakan oleh penulis adalah sebagai berikut :

1. Pengamatan (observasi).

Obervasi adalah pengamatan atau peninjauan ke lokasi objek penelitian skripsi guna menunjang penyelesaian penulisan skripsi. Melakukan kegiatan pengamatan langsung di Perwakilan dan Kantor Operasional Po Litha & CO yaitu tinjauan kegiatan pelayanan jasa penjualan tiket, harga jual tiket yang dikeluarkan oleh penumpang dalam 1 unit kursi .

2. Wawancara (Interview).

Wawancara merupakan suatu tanya jawab langsung kepada informan yang dilakukan dengan maksud untuk memperoleh data primer dan informasi yang diperlukan seperti bagaimana penggolongan biaya, penentuan harga pokok tiket, dan penentuan harga jual tiket yang dilakukan oleh Perusahaan Otomotif (PO) Litha & CO. Informan dalam penelitian ini adalah Karyawan yang terkait pada Perusahaan.

3. Dokumentasi.

Dokumentasi adalah metode untuk pengumpulan data dengan cara mencatat dan menyimpan data yang telah di berikan oleh pihak Po Litha & Co dalam penulisan skripsi ini.

3.6 Teknik Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu analisis deskriptif kuantitatif. Analisis deskriptif kuantitatif digunakan untuk menjelaskan perhitungan dengan menggunakan metode *full costing* dalam menentukan harga pokok produksi yang kemudian informasi tersebut akan dijadikan landasan dalam penentuan harga jual produk. Melalui pendekatan biaya, harga jual akan ditentukan dengan menggunakan *cost plus pricing*. Biaya-biaya yang terjadi dalam proses produksi akan disajikan dalam rumus atau konsep-konsep yang telah ditentukan dalam metode *full costing*. Berikut langkah-langkah yang akan dilakukan dalam penelitian ini:

1. Mendeskripsikan analisis Perhitungan penentuan harga pokok dengan cara mengumpulkan dan menggolongkan seluruh biaya yang telah ditentukan oleh perusahaan, seperti (biaya bahan baku, biaya tenaga kerja langsung, biaya overhead pabrik, biaya administrasi dan umum),

perhitungan penggolongan biaya menggunakan metode kapasitas menurut Mulyadi (2016) sebagai berikut:

- a. Satuan produk

$$\text{Tarif BOP (satuan)} = \frac{\text{Taksiran biaya overhead pabrik}}{\text{Taksiran jumlah satuan produk yang dihasilkan}}$$

- b. Biaya tenaga kerja

$$\text{Presentase} = \frac{\text{BOP taksiran biaya overhead pabrik}}{\text{taksiran biaya TKL}} \times 100$$

- c. Jam mesin

$$\text{Tarif BOP per jam} = \frac{\text{taksiran biaya overhead pabrik}}{\text{taksiran jam kerja mesin}}$$

- d. Tarif BOP = $\frac{\text{biaya overhead pabrik yang dianggarkan}}{\text{Taksiran dasar pembebanan}}$

2. Mendeskripsikan pemisahan biaya tetap dan biaya variabel dengan menggunakan biaya semivariabel yang dapat menggunakan metode titik tertinggi dan terendah, dalam menghitung taksiran total biaya dengan unsur menurut Riwayadi (2014) sebagai berikut:

$$\text{Biaya variabel per unit} = \frac{\text{Perubahan biaya}}{\text{Perubahan output}}$$

$$\text{Biaya variabel per unit} = \frac{(\text{biaya tinggi} - \text{biaya rendah})}{(\text{output tinggi} - \text{output rendah})}$$

$$\text{Biaya tetap} = \text{biaya tinggi} - (\text{biaya variabel per unit} \times \text{output tinggi})$$

atau

$$\text{Biaya tetap} = \text{biaya rendah} - (\text{biaya variabel per unit} \times \text{output rendah})$$

3. Mendeskripsikan penentuan harga pokok per tiket menurut kajian teori (metode pendekatan *full costing*) dengan langkah-langkah menurut Mulyadi (2016) sebagai berikut:

Biaya produksi:

Biaya bahan baku	xxx
Biaya tenaga kerja langsung	xxx
Biaya overhead pabrik	<u>xxx</u> +
Total Biaya Produksi	xxx

4. Menentukan besarnya % *mark up* dengan pendekatan ROI menurut Mulyadi (2015) dengan rumus:

$$\text{ROI} = \frac{\text{Laba bersih usaha}}{\text{Aktiva bersih operasional}} \times 100\%$$

$$\% \text{ Mark Up} = \frac{(\text{ROI} \times \text{Investasi}) + \text{total biaya non produksi}}{\text{Biaya produksi}}$$

5. Mendeskripsikan perhitungan penentuan harga jual menurut kajian teori (metode *cost plus pricing* pendekatan *full costing*) menurut Mulyadi (2015) dengan langkah-langkah sebagai berikut:

$$\text{Harga Jual} = \text{Harga Pokok} + (\% \text{ mark up} \times \text{Harga Pokok})$$

3.7 Pengecekan Validitas Temuan

Hasil penelitian untuk bisa dipertanggung jawabkan diperlukan adanya pembuktian data untuk melakukan penelitian yaitu:

1. Melakukan perbandingan hasil wawancara antara informasi yang satu dengan informasi lainnya.
2. Menggunakan bahan referensi, yaitu dengan adanya bahan pendukung untuk membuktikan data yang telah ditemukan.

3.8 Tahap-Tahap Penelitian

Adapun tahap-tahap penelitian sebagai berikut:

1. Judul, Rumusan Masalah, Tujuan dan Kegunaan Penelitian.

Tahap pertama dalam ini peneliti yaitu penetapan judul, kemudian mengangkat rumusan masalah penelitian yang menjadi pertanyaan ketertarikan penulis. Rumusan masalah tersebut kemudian diberikan tujuan dari pada keinginan tahuan peneliti pada Analisis Penentuan Harga Pokok dan Harga Jual Tiket Transportasi Bus pada Perusahaan Otomotif (Po) Litha & Co.

2. Pengumpulan Data.

Untuk mengetahui jawaban atas suatu rumusan masalah dan tujuan penelitian, maka perlu mengumpulkan data-data yang relevan. Oleh karena itu diperlukan berbagai cara untuk mendapatkan informasi tersebut diantaranya melakukan wawancara dengan pegawai-pegawai yang bersangkutan, mendokumentasikan setiap kegiatan, melakukan observasi ke lokasi penelitian dengan melihat setiap kegiatan-kegiatan yang dikerjakan serta mencari data dari sumber yang bersangkutan.

3. Hasil Data.

Hasil pengumpulan data yang didapatkan peneliti digabungkan dengan setiap data-data yang diperoleh untuk dikelola lebih lanjut.

4. Pengelolaan Data.

Hasil data yang didapatkan peneliti akan dirangkum dan akan diterapkan pada pokok permasalahan yang ditetapkan, pada akhir tahap ini semua data yang relevan diharapkan telah tersusun sesuai kebutuhan yang diperlukan.

5. Kesimpulan.

Hasil pengelolaan data dan proses penyusunan atau penyajian data oleh peneliti akan dipahami dengan baik, sehingga peneliti mendapatkan sesuatu yang penting untuk peneliti angkat menjadi kesimpulan sesuai dengan masalah dan tujuan dari penelitian

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Perusahaan

Adapun gambaran umum Po Litha & Co sebagai berikut:

4.1.1 Sejarah Berdirinya

Po. Litha & Co didirikan pada tahun 1967 dan masih berbentuk badan usaha perseorangan yang berkedudukan di Makale, Tana Toraja. Kegiatan usahanya pada waktu itu adalah berdagang dengan menjual barang – barang konsumsi di Tana Toraja. Barang dagangan tersebut dibeli langsung dari Makassar dan diangkut dengan menggunakan truk milik perusahaan. Selain kegiatan tersebut perusahaan juga membeli hasil bumi utamanya kopi di Tana Toraja dan selanjutnya diangkut ke Makassar untuk dijual kepada pedagang eceran di kota Makassar.

Perusahaan ini memiliki 4 unit truk yang digunakan untuk mengangkut barang – barang dagangannya. Berawal dari kendaraan truk yang dibeli, akhirnya kendaraan tersebut dikomersilkan karena pada waktu itu kendaraan umum masih langka, sementara banyak konsumen yang membutuhkan kendaraan angkutan umum. Konsumen yang memakai jasa layanannya diwajibkan membayar sewa atau biaya angkutan sesuai persetujuan kedua belah pihak, antara pemilik kendaraan dan calon penumpang.

Semakin lama semakin banyak jumlah penumpang yang memakai jasa pelayanan perusahaan ini. Jasa pelayanan pada waktu itu hanya trayek Tana Toraja – Ujung Pandang. Kendaraan truk diubah bentuk badannya sedemikian rupa sehingga penumpang dapat lebih nyaman dan terlindung dari hujan dan sinar matahari langsung. Hal ini dilakukan karena pemilik perusahaan merasakan

mendapat keuntungan lebih banyak bila mana kendaraannya mengangkut penumpang dari pada barang – barang dagangan.

Tahun 1968 pemilik perusahaan pindah ke Makassar dan perusahaannya kemudian berkedudukan di kota Makassar. Dalam perkembangan selanjutnya, Unit usaha angkutan penumpang pada perusahaan Po. Litha & Co mengalami perkembangan yang sangat pesat, karena pada waktu itu belum banyak perusahaan yang bergerak di bidang jasa angkutan penumpang, sedangkan konsumen yang membutuhkan jasa angkatan semakin bertambah. Untuk melayani atau memenuhi permintaan yang semakin meningkat, pada tahun 1973 perusahaan ini membeli 6 unit kendaraan bus yang baru. Berdasarkan kebijakan pemerintah dalam hal ini perbaikan jalan raya, usaha jasa angkutan daratantar daerah – daerah di Sulawesi Selatan berkembang.

Pada tahun 1978 pihak perusahaan Po. Litha & Co membeli lagi 4 unit kendaraan bus yang baru dengan bantuan kredit dari bank. Dalam tahun – tahun selanjutnya perusahaan tetap mengadakan pembelian kendaraan untuk menggantikan kendaraan yang lama yang tidak layak operasi maupun untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Disamping itu, selain membeli kendaraan perusahaan juga meremajakan kendaraannya lagi yang sudah tidak layak operasi sehingga dioperasikan kembali.

4.1.2 Visi dan Misi

1. Visi

Menjadikan Po. Litha & Co semakin berkembang pesat dan meningkatkan pelayanan menuju kesempurnaan.

2. Misi

Memberikan pelayanan maksimal kepada masyarakat dan mempertahankan kualitas dan kenyamanan, sehingga dapat mewujudkan tujuan utamakami yaitu keselamatan dan kenyamanan penumpang.

4.1.3 Struktur Organisasi Po Litha & Co

Struktur Organisasi Perusahaan Po. Litha & Co Setiap perusahaan mempunyai suatu tujuan yang telah ditetapkan untuk dicapai dan untuk mencapai tujuan tersebut perusahaan harus mengoptimalkan sumber daya yang tersedia, salah satunya adalah sumber daya manusia yang dimilikinya. Tenaga kerja tersebut harus mengetahui apa yang menjadi tanggung jawab dan tugasnya masing – masing.

Pembagian tugas dan tanggung jawab ini tercermin didalam struktur organisasi perusahaan yang bersangkutan. Struktur organisasi memberikan gambaran wewenang, tugas dan tanggung jawab yang jelas, sehingga masing – masing personalia dapat menjalankan fungsinya dengan baik dan dapat menghindari kekacauan dan menjalankan aktivitasnya dalam perusahaan. Untuk mengetahui lebih luas mengenai gambaran umum perusahaan Po. Litha & Co adapun dapat struktur organisasi perusahaan tersebut sebagai berikut :

1. Pimpinan

Tugas dan tanggung jawab pimpinan adalah untuk menjalankan kegiatan perusahaan dengan koordinasi semua bagian yang ada dalam organisasi agar supaya perusahaan dapat dioperasikan secara efisien dan efektif dengan memperoleh laba yang diharapkan.

2. Pengawas

Mempunyai tugas dan tanggung jawab terhadap kemungkinan terjadinya kesalahan dalam melaksanakan kegiatan – kegiatan operasional dan melakukan pengawasan terhadap pencatatan biaya – biaya yang dikeluarkan.

3. Personalia

Mempunyai tugas dan tanggung jawab terhadap kemungkinan terjadinya kesalahan dalam pelaksanaan kegiatan kegiatan operasional

dan melakukan pengawasan terhadap pencatatan pendapatan biaya – biaya

4. Research

- a. Bertanggung jawab kepada pimpinan yang dikordinasikan oleh bagian personalia.
- b. Mengelola setiap data dan informasi untuk pengembangan dan kemajuan perusahaan.
- c. Mengkoordinasikan penyediaan laporan dan data kepada pimpinan.
- d. Mendistribusikan laporan – laporan hasil penelitian dan hasil perbandingan yang telah dilakukan kesemua bagian. Menyediakan data / informasi yang lengkap dan mutakhir mengenai hasil penelitian perkembangan yang terjadi.

5. Unit Angkutan

Mempunyai tugas dan tanggung jawab untuk menjalankan kegiatan perusahaan, dengan koordinasi semua bagian yang ada dalam organisasi agar perusahaan dapat dioperasikan secara efisien dan efektif dengan memperoleh laba yang diharapkan.

6. Operasional

- a. Menyusun, mengatur komposisi , mengevaluasi kru bus.
- b. Menyusun daftar trayek berkoordinasi dengan bagian marketing.
- c. Mengatur jadwal keberangkatan bus, berkoordinasi dengan bagian bengkel dan pemasaran.
- d. Bertanggung jawab terhadap kelengkapan surat – surat kru bus maupun bus itu sendiri.
- e. Membuat laporan berkala aktiva operasional setiap bulannya untuk dilaporkan ke bagian personalia dan diteruskan ke pemimpin.

7. Pemasaran

- a. Membuat jadwal dan tugas, mengevaluasi kinerja staff dan bagian pemasaran yang selanjutnya dilaporkan kebagian personalia.
- b. Memiliki tugas untuk menganalisa perkembangan trayek – trayek dan perkembangan informasi dari masyarakat untuk dibicarakan dalam tingkat perkembangan perusahaan. Menyiapkan semua prasarana perlengkapan pendukung kegiatan di marketing dengan koordinasi bagian personalia / umum serta bagian pemasaran.
- c. Membuat laporan berkala aktivitas pemasaran setiap bulannya untuk dilaporkan kebagian personalia dan diteruskan ke pimpinan.

8. Bengkel

- a. Bertanggung jawab terhadap pelaksanaan pekerjaan di bengkel.
- b. Mengevaluasi kinerja staff dan mengkoordinir sub bagian mekanik, ban, oli, kunci-kunci, sperpart.
- c. Membuat laporan berkala aktivitas bengkel setiap bulannya untuk dilaporkan kebagian personalia dan diteruskan ke pimpinan.

9. Logistik

Bertugas mengorder barang – barang operasional angkutan dan menentukan lokasi order barang.

10. Pembukuan

Mempunyai tugas dan tanggung jawab dalam menyelenggarakan administrasi keuangan. Dari pembukuan-pembukuan yang dikerjakan oleh personil bagian ini. Pimpinan unit dan pihak – pihak lain dapat mengetahui pendapatan unit angkutan secara periodic.

11. Pemasaran.

- a. Membuat jadwal tugas, mengevaluasi kinerja staff pemasaran.
- b. Mengevaluasi perkembangan pemasaran, menganalisis perkembangan trayek – trayek.
- c. Menyiapkan semua prasaranan perlengkapan pendukung kegiatan marketing dengan koordinasi padabagian personalia / umum.

Adapun deskripsi jabatan pada bagian staff pemasaran (Tiket-Paket) yaitu:

- a. Memeriksa dan mencocokkan manifest pemberangkatan dari Makassar ke daerah.
- b. Memeriksa dan mencocokkan buku kas kecil dan setoran tagihan ticketing dan paket.
- c. Melaporkan dan menyetor hasil penjualan tiket dan paket setiap hari kebagian keuangan sesuai dengan hasil penjualan tiket pada hari itu.
- d. Mengarsipkan manifest yang telah dipertanggung jaabkan ke bagian keuangan.

12. Tiket

- a. Melaksanakan kegiatan penjualan tiket dengan baik dan benar.
- b. Mengikuti arahan dan petunjuk dari kepala bagian.
- c. Mengikuti jadwal tugas yang telah ditentukan.
- d. Memberikan pelayanan yang maksimal kepada setiap pelanggan dan bertanggung jawab memasarkan secara maksimal, serta berkoordinasi dengan semua bagian yang ada dalam unit angkutan.

13. Paket

- a. Mengikuti jadwal yang telah ditentukan, memberikan pelayanan yang maksimal kepada setiap pelanggan.

- b. Bertanggung jawab terhadap keamanan, kepastian barang kiriman (paket) baik ke daerah maupun dari daerah.
- c. Mendayagunakan setiap informasi baik internal maupun eksternal dalam rangka meningkatkan program efisiensi dan efektivitas operasional layanan dalam pencapaian tujuan.

4.1.4 Fasilitas Bus

Dalam memberikan pelayanan jasa khususnya transportasi yang mencakup seluruh lapisan masyarakat khususnya masyarakat Sulawesi Selatan, Po Litha & Co menyediakan empat kelas jenis bus yaitu NON AC, AC, AC VIP, SUSPENSI. Dimana masing - masing kelas memiliki fasilitas yang berbeda-beda. Adapun fasilitas yang ditawarkan pada masing – masing jenis antara lain :

1. NON AC

Fasilitas yang tersedia yaitu 30 - 40 unit kursi, radio, mobil jenis ini hanya menggunakan jendela jika penumpang kepanasan di dalam mobil jika membutuhkan udara yg lebih.

2. AC

Fasilitas yang tersedia yaitu 30-35 unit kursi, radio, AC, ruang kaki yang agak luas.

3. AC VIP

Fasilitas yang tersedia yaitu 30-32 unit kursi, AC, Bantal, Selimut, TV, Sandaran kaki.

4. SUSPENSI

Fasilitas yang tersedia yaitu 25-32 unit kursi, AC, Bantal, Selimut, TV, Sandaran kaki yang cukup luas.

4.1.5 Data Pendukung Perhitungan Harga Pokok Tiket

Perhitungan harga pokok dan harga jual pelayanan jasa transportasi dalam penelitian ini, hanya menghitung harga pokok dan harga jual tiket jenis bus non ac pada rute Makassar – Makale Tanah Toraja, karena perhitungan harga pokok dan harga jual untuk jenis bus lainnya sama saja dengan perhitungan harga pokok dan harga jual jenis bus non ac, sehingga perhitungan harga pokok dan harga jual non ac dapat mewakili cara perhitungan harga pokok dan harga jual untuk kelas lainnya, hal ini disebabkan semua kelas memiliki sumber aktivitas yang sama, yang membedakan hanya pada fasilitas pada bus yang diberikan pada masing – masing jenis bus.

Dalam menghitung harga pokok dan harga jual tiket bus, berdasarkan hasil dari wawancara kepada pihak karyawan Perusahaan yang terkait, maka berikut data – data pendukung yang dibutuhkan sebagai berikut :

Tabel 4.1
Data Biaya Transportasi Bus Non Ac Per Mobil Tahun 2018
Pada Po Litha & Co

No	Elemen Biaya	Jumlah
1	Harga kendaraan	Rp. 1.599.000.000
2	Biaya gaji supir	Rp. 64.300.000
3	Biaya gaji supir bantu	Rp. 40.187.500
4	Biaya gaji kondektur (2 orang)	Rp. 35.225.000
5	Biaya gaji operasional	Rp. 17.045.454
6	Biaya pemeliharaan	Rp. 94.440.274
7	Biaya bahan baku	Rp. 376.200.000
8	Biaya depresiasi mobil	Rp. 139.192.538
9	Biaya terminal	Rp. 3.550.452
10	Biaya stnk	Rp. 7.100.905
11	Biaya listri, telpon, air	Rp. 77.132.638
12	Biaya administrasi	Rp. 23.669.684

Sumber: Po Litha & Co rute Makassar- Tanah Toraja, 2018

Tabel 4.2
Data Unit Mobil Po Litha & Co

No	Kelas	Unit mobil
1	Non ac	6
2	Ac	12
3	Ac Vip	15
4	Supensi	8
Total		41

Sumber: Po Litha & Co rute Makassar – Tanah Toraja, 2018

Tabel 4.3
Data Perjalanan Mobil Po Litha & Co

No	Kelas	Perjalanan
1	Non ac	396
2	Ac	479
3	Ac vip	520
4	Suspensi	427
Total		1.882

Sumber: Po Litha & Co rute Makassar – Tanah Toraja, 2018

Tabel 4.4
Data Kapasitas Mobil Po Litha & Co

No	Kelas	Kapasitas Mobil
1	Non ac	$6 \times 40 \times 365 = 87.600$
2	Ac	$12 \times 32 \times 365 = 140.160$
3	Ac vip	$15 \times 32 \times 365 = 175.200$
4	Supensi	$8 \times 28 \times 365 = 81.760$
Total		484.720

Sumber: Po Litha & Co rute Makassar – Tanah Toraja, 2018

Tabel 4.5
Data Pemeliharaan Mobil Po Litha & Co

No	Kelas	Pemeliharaan mobil
1	Non ac	Rp. 94.440.274
2	Ac	Rp. 152.048.482
3	Ac vip	Rp. 164.132.285
4	Supensi	Rp. 174.539.181
	Total	Rp. 585.160.222

Sumber: Po Litha & Co rute Makassar- Tanah Toraja, 2018

Tabel 4.6
Data Pembayaran Listrik, Air, dan Telpon

No	Bulan	By Listrik	By Air	By Telpon
1	Januari	Rp. 3.503.736	Rp. 1.964.200	Rp. 2.431.324
2	Febuari	Rp. 3.242.257	Rp. 1.003.752	Rp. 1.242.104
3	Maret	Rp. 3.425.388	Rp. 1.031.067	Rp. 1.430.883
4	April	Rp. 3.496.352	Rp. 1.891.257	Rp. 1.375.352
5	Mei	Rp. 3.392.724	Rp. 1.971.076	Rp. 1.431.946
6	Juni	Rp. 3.135.523	Rp. 1.001.213	Rp. 1.224.752
7	Juli	Rp. 3.860.241	Rp. 1.009.883	Rp. 1.472.283
8	Agustus	Rp. 3.946.381	Rp. 1.112.003	Rp. 1.451.564
9	September	Rp. 3.214.076	Rp. 1.952.503	Rp. 1.210.242
10	Oktober	Rp. 3.308.031	Rp. 1.985.423	Rp. 1.221.213
11	November	Rp. 3.501.391	Rp. 2.000.934	Rp. 1.186.076
12	Desember	Rp. 3.972.894	Rp. 2.121.260	Rp. 1.442.401
	Total	Rp. 41.998.994	Rp. 18.998.994	Rp. 16.120.140

Sumber: Po Litha & Co rute Makassar-Tanah Toraja, 2018

4.2 Hasil Penelitian

Sebelum menganalisis data, dalam penelitian ini hanya mendeskripsikan perhitungan harga pokok dan harga jual tiket bus non ac pada rute Makassar – Makale Tanah Toraja karna perhitungan harga pokok dan harga jual untuk jenis bus lainnya sama saja dengan perhitungan harga pokok dan harga jual jenis bus non ac, sehingga perhitungan harga pokok non ac dapat mewakili cara perhitungan harga pokok untuk kelas lainnya, Maka berikut ini akan ditampilkan data hasil penelitian:

4.2.1 Perhitungan Harga Pokok Tiket

Sebelum penentuan harga pokok tiket bus non ac pada rute Makassar – Makale Tanah Toraja maka terlebih dahulu mendeskripsikan perhitungan penentuan harga pokok, dengan cara mengumpulkan dan menggolongkan seluruh biaya yang telah ditentukan oleh perusahaan, seperti (biaya bahan baku, biaya tenaga kerja langsung, biaya overhead pabrik, biaya administrasi dan umum) dengan menggunakan metode kapasitas menurut Mulyadi (2016) sebagai berikut:

1. Perhitungan Biaya Langsung

Yang dimaksud biaya langsung atau biaya bahan baku ialah semua biaya bahan dasar atau mentah yang dapat ditelusuri secara langsung ke jenis kegiatannya dan memiliki nilai yang signifikan. Biaya tersebut yaitu:

a. Biaya Bahan Bakar Minyak

Berdasarkan data yang telah di peroleh dari Po. Litha & Co berikut biaya bahan bakar minyak yang di dikeluarkan oleh pihak Perusahaan untuk satu unit mobil tujuan Makassar – Makale Tanah Toraja di kelas jenis non ac pada tahun 2018 yakni sebesar Rp. 376.200.000 dengan demikian alokasi biaya bahan bakar ke kelas bus non ac sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Tarif perunit kelas non ac} &= \frac{\text{Alokasi bbm non ac x perjalanan total}}{\text{kapasitas / vol penumpang yg menggunakan bus setahun}} \\ &= \frac{\text{Rp. 950.000 x 396}}{396 \times 40} \\ &= \frac{\text{Rp. 376.200.000}}{15.840} \\ &= \text{Rp. 23.750} \end{aligned}$$

Dari Perhitungan di atas menunjukkan biaya bahan bakar minyak yang akan dibebankan kepada penumpang kelas non ac bus rute Makassar – Makale Tanah Toraja sebesar Rp. 4.059 dengan kapasitas penumpang sebanyak 15.840 di tahun 2018

2. Perhitungan Biaya Tenaga Kerja langsung

Biaya tenaga kerja langsung yang dimaksud disini adalah upah dan gaji tenaga penyalur jasa yang bekerja secara bersama-sama melayani konsumen di bus, biaya tersebut antara lain: Biaya Gaji Supir, Biaya Gaji Supir Bantu dan, Biaya Gaji Kondaktur ,maka berikut cara perhitungan biaya tenaga kerja langsung:

a. Biaya Gaji Supir

Berdasarkan data yang telah di peroleh dari Po. Litha & Co yaitu, supir utama bus mendapat gaji atau upah yang bersifat tidak tetap, upah yang di dapatkan oleh mereka tergantung dari pendapatan bersih yang di dapatkan oleh mobil yang di kendarainya. Pendapatan bersih yang dimaksud adalah pendapatan yang telah di kurangi dari biaya biaya yang di gunakan oleh mobil itu. Upah tersebut di berikan tiap bulan oleh Po. Litha & Co. Biaya gaji supir utama yang dikeluarkan oleh Po. Litha & CO untuk satu jenis type mobil non ac sebesar Rp.64.300.000. Dengan demikian maka perhitungan tarif jasa supir utama yang di bebaskan kepada penumpang sebagai berikut:

$$\text{Tarif hari kerja supir} = \frac{\text{total gaji supir se tahun}}{\text{Total kapasitas / volume penumpang yang menggunakan bus setahun}}$$

Total kapasitas / volume penumpang yang menggunakan bus setahun

$$= \frac{\text{Rp. 64.300.000}}{15.840}$$

15.840

$$= \text{Rp. 4.059}$$

Dari Perhitungan di atas menunjukkan tarif jasa supir utama yang akan dibebankan kepada penumpang kelas non ac bus rute Makassar – Makale Tanah Toraja sebesar Rp. 4.059 dengan kapasitas penumpang sebanyak 15.840 di tahun 2018

b. Biaya Gaji Supir Bantu

Berdasarkan data yang telah di peroleh dari Po. Litha & Co yaitu, supir bantu bus mendapat gaji atau upah yang bersifat tidak tetap, upah yang di dapatkan oleh mereka tergantung dari pendapatan bersih yang di dapatkan oleh mobil yang di kendarainya. Pendapatan bersih yang dimaksud adalah pendapatan yang telah di kurangi dari biaya biaya yang di gunakan oleh mobil itu. Upah tersebut di berikan tiap bulan oleh Po. Litha & Co. Biaya gaji supir bantu yang dikeluarkan oleh Po Litha & Co untuk satu jenis type bus non ac sebesar Rp. 40.187.500. Dengan demikian maka perhitungan tarif jasa supir bantu yang di bebaskan ke penumpang dengan perhitungan sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Tarif hari kerja supir bantu} &= \frac{\text{total gaji supir bantu setahun}}{\text{Total kapasitas / volume penumpang yang menggunakan bus setahun}} \\ &= \frac{\text{Rp. 40.187.500}}{15.840} \\ &= \text{Rp. 2.537} \end{aligned}$$

Dari Perhitungan di atas menunjukkan tarif jasa supir bantu yang akan dibebankan kepada penumpang kelas non ac bus rute Makassar– Makale Tanah Toraja sebesar Rp. 2.537 dengan kapasitas penumpang sebanyak 15.840 di tahun 2018.

c. Biaya Gaji Kondektur

Berdasarkan data yang telah di peroleh dari Po. Litha & Co yaitu, kondektur bus mendapat gaji atau upah yang bersifat tidak tetap, upah yang di dapatkan oleh mereka tergantung dari pendapatan bersih yang di dapatkan oleh mobil yang di kendarainya. Pendapatan bersih yang dimaksud adalah pendapatan yang telah di kurangi dari biaya biaya yang di gunakan oleh mobil itu. Upah tersebut di berikan tiap bulan oleh Po. Litha & Co. Biaya gaji kondektur yang dikeluarkan oleh Po Litha & Co untuk satu jenis type bus non ac sebesar Rp. 48.225.000. Dengan demikian maka perhitungan tarif jasa kondektur yang di bebaskan kepada penumpang sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Tarif hari kerja kondektur} &= \frac{\text{total gaji kondektur setahun}}{\text{Total kapasitas / volume penumpang yang menggunakan bus setahun}} \\ &= \frac{\text{Rp. 35.225.000}}{15.840} \\ &= \text{Rp. 3.044} \end{aligned}$$

Dari Perhitungan di atas menunjukkan tarif jasa kondektur yang akan dibebankan kepada penumpang kelas non ac bus rute Makassar– Makale Tanah Toraja sebesar Rp. 3.044 dengan kapasitas penumpang sebanyak 15.840 di tahun 2018

2. Biaya Tenaga Kerja Tidak Langsung

Biaya tenaga kerja tidak langsung yang dimaksud disini adalah upah dan gaji tenaga yang secara tidak langsung terlibat dalam menentukan harga pokok produk di bus, biaya tersebut antara lain:

a. Biaya Gaji Operasional

Berdasarkan data yang telah di peroleh dari Po. Litha & Co berikut, biaya gaji operasional yang di keluarkan Po. Litha & CO pada tahun 2018 sebesar Rp. 1.500.000.000 dengan jam kerja yang di habiskan selama setahun sebanyak 2.005 jam. Perhitungan untuk mengalokasikan biaya gaji operasional ke masing – masing penumpang, sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 \text{Gaji Operasional / Mobil} &= \frac{\text{Jumlah gaji operasional}}{\text{Jumlah seluruh mobil}} \\
 &= \frac{\text{Rp. 1.500.000.000}}{88} \\
 &= \text{Rp. 17.045.454}
 \end{aligned}$$

Jumlah gaji Operasional Makassar – Makale Tanah Toraja

$$\begin{aligned}
 &= \text{Gaji Operasional per mobil} \times \text{Jumlah mobil non ac Makassar – Makale Tanah Toraja} \\
 &= \text{Rp. 17.045.454} \times 6 \\
 &= \text{Rp. 102.272.724}
 \end{aligned}$$

By gaji operasional Makassar – Tanah Toraja

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Jumlah gaji operasional Makassar – Tanah Toraja}}{\text{Jumlah penumpang bus non ac}} \\
 &= \frac{\text{Rp. 102.272.724}}{15.840} \\
 &= \text{Rp. 6.457}
 \end{aligned}$$

Dari Perhitungan di atas menunjukkan biaya gaji operasional yang akan dibebankan kepada penumpang kelas non ac bus rute Makassar – Makale Tanah Toraja sebesar Rp. 6.457 dengan kapasitas penumpang sebanyak 15.840 di tahun 2018.

3. Biaya Overhead

Biaya overhead yang dimaksud adalah biaya-biaya lain yang dikeluarkan atau yang dapat diidentifikasi manfaatnya secara wajar yang tidak termasuk dalam biaya bahan baku dan biaya tenaga kerja langsung dimasukkan ke dalam kelompok biaya overhead, biaya tersebut antara lain:

a. Biaya Administrasi

Berdasarkan data yang telah di peroleh dari Po. Litha & Co berikut, biaya administrasi yang dikeluarkan oleh pihak Po. Litha & Co selama tahun 2018 sebesar Rp. 23.669.000. Perhitungan untuk mengalokasikan biaya administrasi ke masing – masing kelas sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 \text{Biaya administrasi per penumpang} &= \frac{\text{total biaya produksi gabungan Total}}{\text{kapasitas / volume penumpang yang menggunakan bus setahun}} \\
 &= \frac{\text{Rp. 23.669.000}}{15.840} \\
 &= \text{Rp. 1.494}
 \end{aligned}$$

Dari Perhitungan di atas menunjukkan biaya administrasi yang akan dibebankan kepada penumpang kelas non ac bus rute Makassar– Makale Tanah Toraja sebesar Rp. 1.494 dengan kapasitas penumpang sebanyak 15.840 di tahun 2018

b. Biaya laundry

Berdasarkan data yang telah di peroleh dari Po. Litha & Co berikut, biaya laundry yang dikeluarkan oleh pihak Po. Litha & Co selama tahun 2018 sebesar Rp. 72.000.000. penumpang yang dikenakan biaya laundry hanya penumpang pada kelas ac vip dan suspensi jadi penumpang yang menggunakan kelas non ac tidak dikenakan biaya laundry

c. Biaya retribusi terminal

Berdasarkan data yang telah di peroleh dari Po. Litha & Co berikut, biaya retribusi terminal di tanggung langsung oleh pihak Po. Litha & Co, tiket yang di beli oleh penumpang telah termasuk dengan biaya terminal. Retri busi terminal yang dikeluarkan oleh pihak Po. Litha & Co selama tahun 2018 untuk satu jenis bus non ac sebesar Rp.3.550.452. Perhitungan untuk mengalokasikan biaya retribusi terminal ke masing – masing kelas sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{By retribusi terminal per penumpang} &= \frac{\text{total biaya retribusi se tahun}}{\text{Total kapasitas / volume penumpang yang bisa menggunakan bus setahun}} \\ &= \frac{\text{Rp. 3.550.452}}{15.840} \\ &= \text{Rp. 224} \end{aligned}$$

Dari Perhitungan di atas menunjukkan biaya retribusi terminal yang akan dibebankan kepada penumpang kelas non ac bus rute Makassar – Makale Tanah Toraja sebesar Rp. 224 dengan kapasitas penumpang sebanyak 15.840 di tahun 2018

d. Penyusutan Mobil

Berdasarkan data yang telah di peroleh dari Po. Litha & Co berikut, perhitungan biaya penyusutan mobil yang akan di bebaskan kepada penumpang mengambil dasar pada harga beli kendaraan tersebut dan umur ekonomis dari kendaraan itu sendiri. Di khususnya pada mobil non ac pada perusahaan Otomotif Litha & Co memiliki harga beli sebesar Rp. 1.599.000.000 dengan masa ekonomis selama 10 tahun. Nominal pembebanan pada penumpang sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 \text{Penyusutan kendaraan} &= \frac{\text{Harga perolehan}}{\text{Umur ekonomis}} \\
 &= \frac{\text{Rp. 1.599.000.000}}{10 \text{ tahun}} \\
 &= \text{Rp. 159.900.000} \\
 \text{Kapasitas normal} &= \text{jumlah kursi bus} \times \text{jumlah penumpang dalam setahun} \\
 &= 40 \times 396 \\
 &= 15.840 \\
 \text{Pembebanan by penyusutan kepada penumpang} &= \frac{\text{Rp. 159.900.000}}{15.840} \\
 &= \text{Rp. 10.095}
 \end{aligned}$$

Dari Perhitungan diatas menunjukan biaya penyusutan mobil yang akan dibebankan kepada penumpang kelas non ac bus rute Makassar – Makale Tanah Toraja sebesar Rp. 10.095 dengan kapasitas penumpang sebanyak 15.840 di tahun 2018.

e. Biaya STNK

Berdasarkan data yang telah di peroleh dari Po. Litha & Co berikut, biaya STNK yang di keluarkan oleh pihak Po Litha & Co pada

tahun 2018 untuk satu jenis mobil non ac tujuan Makassar – Toraja sebesar Rp.7.100.905. Dengan demikian perhitungan biaya STNK yang di bebaskan kepada penumpang sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Biaya STNK per penumpang} &= \frac{\text{total biaya STNK}}{\text{Total kapasitas / volume penumpang yang menggunakan bus setahun}} \\ &= \frac{\text{Rp. 7.100.905}}{15.840} \\ &= \text{Rp. 448} \end{aligned}$$

Dari Perhitungan di atas menunjukkan biaya stnk yang akan dibebankan kepada penumpang kelas non ac bus rute Makassar – Makale Tanah Toraja sebesar Rp. 448 dengan kapasitas penumpang sebanyak 15.840 di tahun 2018.

f. Biaya Pemeliharaan

Berdasarkan data yang telah di peroleh dari Po. Litha & Co berikut, biaya pemeliharaan yang di keluarkan oleh pihak Po Litha & Co pada tahun 2018 untuk satu jenis mobil non ac tujuan Makassar – Toraja sebesar Rp.94.440.274 dengan kelas mobil non ac.

Dengan demikian perhitungan biaya pemeliharaan yang di bebaskan kepada penumpang sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Biaya STNK per penumpang} &= \frac{\text{total biaya pemeliharaan}}{\text{Total kapasitas / volume penumpang yang menggunakan bus setahun}} \\ &= \frac{\text{Rp. 94.440.274}}{15.840} \\ &= \text{Rp. 5.962} \end{aligned}$$

Dari Perhitungan di atas menunjukkan biaya pemeliharaan yang akan dibebankan kepada penumpang kelas non ac bus rute

Makassar– Makale Tanah Toraja sebesar Rp. 5.962 dengan kapasitas penumpang sebanyak 15.840 di tahun 2018.

4.2.2 Perhitungan Biaya Semivariabel

Mendesripsikan pemisahan biaya tetap dan biaya variabel dengan menggunakan biaya semivariabel yang dapat menggunakan metode titik tertinggi dan terendah, dalam menghitung taksiran total biaya dengan unsur menurut Riwayadi (2014) sebagai berikut:

1. Biaya Listrik, Telpon, Air

Berdasarkan data yang telah di peroleh dari Po. Litha & Co berikut, biaya penggunaan listrik, telpon, dan air selama setahun yang dikeluarkan oleh Po. Litha & Co sebesar Rp. 77.132.638 untuk mengalokasikan biaya ini ke masing – masing penumpang, maka digunakan metode titik tertinggi dan terendah untuk memisahkan biaya tetap dan biaya variabel, mengingat biaya ini merupakan biaya semivariabel, berikut data yang dibutuhkan :

Untuk biaya Listrik

Metode titik tertinggi dan terendah :

	Jumlah Penumpang	Biaya Listrik
Titik tertinggi	743	Rp. 3.972.894
Titik terendah	410	Rp. 3.135.523
Perbedaan	333	Rp. 837.371

$$\text{Biaya variabel} = \frac{\text{perbedaan biaya}}{\text{Perbedaan}} = \frac{\text{Rp. 837.371}}{333} = 2.516$$

$$\begin{aligned} \text{Elemen Biaya Tetap} &= \text{Biaya Titik tertinggi} - (\text{Biaya Variabel} \times \text{output tertinggi}) \\ &= 3.972.894 - (2.516 \times 743) \\ &= \text{Rp. 2.103.506} \end{aligned}$$

Dari Perhitungan di atas menunjukkan biaya listrik yang akan dibebankan kepada penumpang kelas non ac bus rute Makassar – Makale Tanah Toraja sebesar Rp. 2.516 di tahun 2018.

Untuk Biaya Telpon

Metode titik tertinggi dan terendah :

	Jumlah Penumpang	Biaya Telpon
Titik tertinggi	743	Rp. 2.472.283
Titik terendah	410	Rp. 1.186.076
Perbedaan	333	Rp. 1.186.207

$$\text{Biaya variabel} = \frac{\text{perbedaan biaya}}{\text{Perbedaan penumpang}} = \frac{\text{Rp. 1.186.207}}{333} = 3.562$$

$$\begin{aligned} \text{Elemen Biaya Tetap} &= \text{Biaya Titik tertinggi} - (\text{Biaya Variabel} \times \text{output tertinggi}) \\ &= \text{Rp. 2.472.283} - (3.562 \times 743) \\ &= \text{Rp. 174.419} \end{aligned}$$

Dari Perhitungan di atas menunjukkan biaya telpon yang akan dibebankan kepada penumpang kelas non ac bus rute Makassar – Makale Tanah Toraja sebesar Rp. 3.562 di tahun 2018

Untuk Biaya Air

Metode titik tertinggi dan terendah :

	Jumlah Penumpang	Biaya Air
Titik tertinggi	743	Rp. 2.121.260
Titik terendah	410	Rp. 1.001.213
Perbedaan	333	Rp. 1.120.047

$$\begin{aligned}
 \text{Biaya variabel} &= \frac{\text{Perbedaan biaya}}{\text{Perbedaan penumpang}} \\
 &= \frac{\text{Rp. 1.120.047}}{333} \\
 &= \text{Rp. 3.363}
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{Elemen Biaya Tetap} &= \text{Biaya Titik tertinggi} - (\text{Biaya Variabel} \times \text{output tertinggi}) \\
 &= \text{Rp. 2.121.260} - (3.363 \times 743) \\
 &= \text{Rp. 377.449}
 \end{aligned}$$

Dari Perhitungan di atas menunjukkan biaya air yang akan dibebankan kepada penumpang kelas non ac bus rute Makassar – Makale Tanah Toraja sebesar Rp. 3.363 di tahun 2018.

4.2.3 Perhitungan Harga Jual Tiket

Sebelum menentukan harga jual tiket bus non ac pada rute Makassar – Makale Tanah Toraja maka terlebih dahulu mendeskripsikan penentuan besarnya % *mark up* dengan menggunakan metode *cost plus pricing* pendekatan *full costing*, dalam menentukan harga jual tiket dilakukan dengan menambahkan biaya produksi dengan besarnya *mark up* yang telah dihitung dengan pendekatan ROI. Untuk menentukan *Mark up* dilakukan dengan menambah return yang diinginkan atas aktiva yang ditanamkan dengan biaya non produksi kemudian dibagi dengan biaya produksi.

Besarnya presentase ROI dihitung dengan cara laba bersih operasi dibagi dengan besarnya investasi. Aktiva yang ditanamkan pada tahun 2018 sebesar Rp. 416.000.000 dan besarnya laba bersih operasional tahun 2018 sebesar Rp.1.633.898.200. rumus perhitungan ROI menurut Mulyadi (2015) sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{ROI} &= \frac{\text{Laba bersih usaha}}{\text{Aktiva bersih operasional}} \times 100\% \\ &= \frac{\text{Rp. 1.633.898.200}}{\text{Rp. 416.000.000}} \times 100\% \\ &= 25\% \end{aligned}$$

Setelah mendeskripsikan penentuan besarnya % ROI, maka di peroleh besarnya % ROI yaitu sebesar 25%, untuk mendeskripsikan perhitungan penentuan besarnya % *mark up* menurut kajian teori metode *cost plus pricing* pendekatan *full costing* menurut Mulyadi (2015) dengan rumus:

$$\begin{aligned} \% \text{ Mark Up} &= \frac{(\text{ROI} \times \text{Investasi}) + \text{total biaya non produksi}}{\text{Biaya produksi}} \\ \% \text{ Mark up} &= \frac{(25\% \times \text{Rp. 1.633.898.200}) + \text{Rp. 1.527.220.134}}{\text{Rp. 2.237.491.179}} \\ &= \frac{\text{Rp. 1.118.745.589}}{\text{Rp. 2.237.491.179}} \times 100\% \\ &= 50\% \end{aligned}$$

Setelah mendeskripsikan penentuan besarnya % *mark up*, maka di peroleh besarnya *mark up* yaitu sebesar 50%, setelah diketahui besarnya %

mark up selanjutnya dapat mendeskripsikan perhitungan penentuan harga jual tiket bus non ac pada Po Litha & Co .

4.3 Pembahasan Penelitian

Berdasarkan hasil analisis data yang telah dilakukan, maka penulis memberikan pembahasan sebagai berikut:

1. Penentuan Harga Pokok Tiket

Setelah dilakukan analisis Perhitungan penentuan harga pokok, selanjutnya mendeskripsikan penentuan harga pokok per tiket menurut kajian teori metode pendekatan *full costing* menurut Mulyadi (2016) dapat dilihat pada Tabel 4.7

Tabel 4.7

**Penentuan Harga Pokok Tiket Non Ac Transportasi Bus
Pada Rute Makassar – Makale Tanah Toraja**

Elemen Biaya	Jenis Biaya	Jumlah
Biaya langsung		
Biaya bahan bakar minyak	BBB	Rp. 23.750
		Rp. 23.750
Biaya tenaga kerja langsung		
Gaji supir	BTKL	Rp. 4.059
Gaji supir bantu	BTKL	Rp. 2.537
Gaji kondektur	BTKL	Rp. 3.044
		Rp. 9.640
Biaya tenaga kerja tidak langsung		
Gaji operasional	BTKTL	Rp. 6.457
		Rp. 6.457
Biaya overhead		
Biaya Laundry	BOP TETAP	-
Biaya terminal	BOP VARIABEL	Rp. 224
Biaya penyusutan mobil	BOP TETAP	Rp. 10.095
Biaya stnk	BOP TETAP	Rp. 448
Biaya administrasi	BOP TETAP	Rp. 1.494
Biaya pemeliharaan	BOP TETAP	Rp. 5.962
Total by Listrik, air, tlp	BOP TEAP	Rp. 9.441
		Rp. 27.664
Harga pokok tiket non ac rute Makassar – Makale Tanah Toraja		Rp. 67.511

Sumber: Data diolah, 2019

Dengan menggunakan teori akuntansi biaya, yaitu dengan terlebih dahulu mengklasifikasikan semua biaya yang di konsumsi oleh produk kedalam tiga bagian, yakni biaya bahan baku, biaya tenaga kerja langsung, dan biaya overhead. Membagi semua biaya baik biaya langsung maupun tidak langsung kepada penumpang, maka berdasarkan perhitungan tersebut di peroleh harga pokok tiket non ac pada Po. Litha & Co sebesar Rp. 67.511 dengan tujuan Makassar – Makale Tanah Toraja.

2. Penentuan Harga Jual Tiket

Dengan menggunakan metode *cost plus pricing* pendekatan *full costing* menurut Mulyadi (2015), dalam menentukan harga jual tiket dilakukan dengan menambahkan biaya produksi dengan besarnya *mark up* yang telah dihitung dengan pendekatan ROI.

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan sebelumnya, harga jual tiket diperoleh dari biaya produksi ditambah dengan *mark up* dibagi dengan volume produksi, sebelum mengetahui berapa % *mark up*, terlebih dahulu mengetahui besarnya % ROI yaitu sebesar 25% dengan cara laba bersih operasional dibagi dengan besarnya investasi. Aktiva yang ditanamkan pada tahun 2018 sebesar Rp. 416.000.000 dan besarnya laba bersih operasional tahun 2018 sebesar Rp.1.633.898.200, setelah ROI ditentukan maka dapat diketahui besarnya % *mark up* yaitu sebesar 50% dengan cara menambah return yang diinginkan atas aktiva yang ditanamkan dengan biaya non produksi kemudian dibagi dengan biaya produksi.

Setelah mengetahui besarnya % ROI dan besarnya % *mark up* maka selanjutnya dapat diketahui besarnya penentuan harga jual tiket bus non ac rute Makassar – Makale Tanah Toraja dengan menggunakan kajian teori metode *cost plus pricing* pendekatan *full costing* menurut Mulyadi (2015) dengan langkah-langkah sebagai berikut:

$$\begin{aligned}\text{Harga Jual} &= \text{Harga Pokok} + (\% \text{ mark up} \times \text{Harga Pokok}) \\ &= \text{Rp. } 67.511 + (50\% \times \text{Rp. } 67.511) \\ &= \text{Rp. } 67.511 + \text{Rp. } 33.756 \\ &= \text{Rp. } 101.278\end{aligned}$$

Dari Perhitungan di atas menunjukkan besarnya penentuan harga jual tiket kepada penumpang kelas non ac bus rute Makassar – Makale Tanah Toraja sebesar Rp. 101.278 di tahun 2018. Dengan demikian terdapat selisih antara perhitungan harga jual tiket bus non ac yang dilakukan penulis dengan tarif yang selama ini diterapkan Po. Litha & CO, dimana tarif yang diterapkan selama ini yaitu sebesar 120.000 dibandingkan dengan perhitungan harga pokok berdasarkan pendekatan teoritis yang dilakukan penulis, dengan selisih Rp.18.723 per tiket.

Dalam penentuan tarif tiket yang diberikan oleh Po. Litha & CO kepada konsumen, Po Litha & Co menggunakan perhitungan Tradisional dalam menentukan tarif tiket seperti jarak tempuh kendaraan x total biaya yang telah digolongkan : jumlah kursi, setelah mendapatkan hasilnya pihak Po Litha & Co juga melihat harga pasar yang akan di berikan kepada konsumen. Perusahaan ini hanya melihat keadaan pesaing yang tujuan usahanya sama dengan perusahaan yang mereka jalankan. Menaikan tarif ketika melihat pasaran sedang meningkat dan banyak yang ingin menggunakan bus ini, contohnya di hari raya besar. Tarif yang diberikan kepada konsumen oleh Po. Litha &Co biasanya di naikkan 20% dari harga normal, faktor lain yang membuat harga berubah yaitu perubahan harga bahan bakar. Perusahaan di bidang jasa seperti ini berapapun penumpang yang akan menggunakan jasanya, maka bus akan tetap di jalankan sesuai

rute yang ada. Pendapatan yang besar untuk perusahaan seperti ini yaitu pada hari raya besar dan hari libur panjang.

Adapun pendapatan Po. Litha & Co selain penjualan tiket yaitu pendapatan dari pengiriman barang antar daerah, dengan adanya pendapatan dari pengiriman barang, ini juga bisa menjadi faktor bertambahnya aktivitas pendapatan atau laba pada Perusahaan. Penetapan harga untuk barang yang akan di kirim tergantung berat dan isi dari kiriman tersebut. Hanya dengan melihat barang yang akan di kirim, pihak Po Litha & Co bisa langsung memberikan harga untuk biaya pengiriman barang tersebut. Tarif yang diberikanpun berbeda-beda, pihak Po. Litha & Co juga memiliki resi pengiriman untuk barang yang akan di kirim dengan menggunakan jasa transportasi Litha.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan pada bab sebelumnya maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Hasil perhitungan harga pokok tiket Po. Litha & Co dengan tujuan Makassar – Makale Tanah Toraja yang di dapatkan dengan menggunakan metode *full costing* yaitu sebesar **Rp. 67.511**
2. Hasil perhitungan harga jual tiket bus non ac rute Makassar – Makale Tanah Toraja pada Po. Litha & Co yang didapatkan dengan menggunakan metode *full costing* pendekatan *plus pricing* yaitu **Rp.101.278**
3. Harga jual tiket yang di berlakukan oleh Po. Litha & Co dengan tujuan Makassar – Makale Tanah Toraja sebesar **Rp.120.000**
4. Terdapat selisih antara harga jual tiket yang di berlakukan Po. Litha & Co dengan tujuan Makassar – Makale yaitu sebesar **Rp.18.723**, disebabkan karna adanya pendapatan dari pengiriman barang yang bisa menjadi faktor bertambahnya aktivitas pendapatan atau laba pada Perusahaan

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan sebelumnya, maka penulis mengajukan saran agar pihak manajemen Po. Litha & Co untuk memulai mempertimbangkan perhitungan harga pokok dan harga jual tiket transportasi bus dengan menggunakan metode *full costing* pendekatan *plus pricing* sebagai dasar pengambilan keputusan dalam menetapkan harga jual tiket bus.

DAFTAR PUSTAKA

- Rohmah, Ainur. 2013. *Perhitungan Harga Pokok Produksi Berdasarkan metode Harga Pokok Pesanan Untuk Efisiensi Harga Produk*. (http://eprints.dinus.ac.id/8717/1/jurnal_13280.pdf). Diunduh 15 Agustus 2019).
- Arikunto, S. 2013. *Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Gayatri, Gadis Ayu. 2014. *Perhitungan Harga Pokok Tiket Bus Fa Litha & Co*. Skripsi S1. Makassar: Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin.
- Harnanto. 2017. *Akuntansi Biaya: konsep dan Metodologi Penggolongan Biaya Elemen Biaya Produksi, Perhitungan Harga Pokok Produk*. BPFE Yogyakarta.
- Hasrul, Muh. 2013. *Penentuan Harga Pokok dan Biaya Tiket Transportasi Bus Pada Perusahaan Otomotif (PO) Bintang Prima*. Skripsi S1. Makassar: Fakultas Ekonomi dan Ilmu-ilmu Sosial Universitas Fajar.
- Mulyadi. 2016. *Akuntansi Biaya Edisi Lima*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN.
- Mulyadi. 2015. *Akuntansi Biaya Edisi Lima*. Yogyakarta: Sekolah Tinggi Manajemen YKPN.
- Riwayadi. 2014. *Akuntansi Biaya Pendekatan Tradisional dan Kontemporer*. Jakarta: Salemba Empat.
- Rizkiana, Galih. 2017. *Perhitungan Harga pokok Produksi Dalam Menentukan Harga Jual (Studi Penerapan Metode Full Costing pada Usaha Kecil Konfensi Wazha67)*. Skripsi S1. Makassar: Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin.
- Siregar, dkk. (Ed). 2013. *Akuntansi Biaya Edisi Dua*. Jakarta: Salemba Empat.
- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Suryabata, Sumadi. 2013. *Metode Penelitian*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Wati Aris Astuti & Gyan Herliana. 2011. *Analisis Perhitungan Harga Pokok Jasa Pengiriman Untuk Penetapan Tarif Pengiriman Paket Internasional tujuan Jepang Di PT POS Indonesia*. (<https://jurnal.unikom.ac.id/s/data/jurnal/volume-11-1/03-miu-11-1-wati.pdf/pdf/03-miu-11-1-wati.pdf>). diunduh 11 Agustus 2019)
- Yusuf, A Muri. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan Penelitian Gabungan*. Jakarta: Prenadamedia Group.

**L
A
M
P
I
R
A
N**

Pertanyaan Wawancara

A. Gambaran umum perusahaan

1. Sejarah berdirinya
2. Visi dan misi
3. Struktur organisasi

B. Lain- lain

1. Ada berapa tipe jenis mobil bus dan apa saja fasilitasnya?
2. Berapa harga jual tiket bus rute makassar – makale tanah toraja yang perusahaan telah tetapkan pada tahun 2018?
3. Apa – apa saja biaya yang digolongkan untuk menentukan harga pokok tiket bus pada tahun 2018?
4. Berapa jumlah unit per tipe mobil bus pemberangkatan rute Makassar – Tanah Toraja pada tahun 2018?
5. Berapa jumlah total perjalanan per tipe bus rute makassar – makale tanah toraja pada tahun 2018?
6. Berapa jumlah kapasitas per tipe mobil bus rute makassar – makale tanah toraja pada tahun 2018?
7. Berapa biaya pemeliharaan per tipe mobil bus rute makassar – tanah toraja pada tahun 2018?
8. Berapa biaya pembayaran listrik, air, dan telpon yang telah dilakukan oleh perusahaan pada tahun 2018 rute makassar – makale tanah toraja?
9. Faktor apa saja yang mempengaruhi perusahaan dalam menentukan tarif harga jual tiket bus pada tahun 2018?

Kantor Pusat Perusahaan Otomotif (Po) Litha & Co



Perwakilan Pusat Transportasi Bus pada Perusahaan Otomotif (Po) Litha & Co

