

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Landasan Teori

1. Biaya

a. Definisi Biaya

Menurut Supriyono (2011 :12) biaya adalah harga perolehan yang dikorbankan atau digunakan dalam rangka memperoleh penghasilan (revenue) yang akan dipakai sebagai pengurang penghasilan. Menurut Firdaus dan Wasilah (2012: 22) biaya didefinisikan sebagai berikut : Pengeluaran - pengeluaran atau nilai pengorbanan untuk memperoleh barang atau jasa yang berguna untuk masa yang akan datang. Baldrice, et. al (2013: 23), mendefinisikan biaya sebagai pengorbanan sumber ekonomi untuk memperoleh barang atau jasa yang diharapkan memberi manfaat sekarang atau masa yang akan datang. Sedangkan menurut Mulyadi (2018: 8), dalam arti luas biaya adalah “pengorbanan sumber ekonomi, yang diukur dalam satuan uang, yang telah terjadi atau yang kemungkinan akan terjadi untuk tujuan tertentu”.

Kesimpulan pengertian biaya dari para ahli diatas adalah pengorbanan ekonomi yang diukur dengan satuan uang dengan maksud untuk mencapai suatu tujuan.

b. Klasifikasi Biaya

Klasifikasi biaya diperlukan untuk mengembangkan data biaya yang dapat membantu pihak manajemen agar mencapai tujuannya. Untuk tujuan perhitungan biaya produk dan jasa, biaya dapat diklasifikasikan menurut tujuan khusus atau fungsi - fungsinya. Menurut Mulyadi (2018:13), biaya dapat diklasifikasikan ke dalam lima macam penggolongan biaya yaitu:

1) Penggolongan biaya menurut objek pengeluaran

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

2) Penggolongan biaya menurut fungsi pokok dalam perusahaan

Dalam perusahaan manufaktur, biaya dapat dikelompokkan menjadi tiga kelompok, yaitu :

a) Biaya Produksi

Merupakan biaya - biaya yang terjadi untuk menggolongkan bahan baku menjadi produk jadi yang siap untuk dijual. Contohnya adalah biaya depresiasi mesin dan peralatan, biaya bahan baku, biaya bahan penolong, biaya gaji karyawan yang bekerja dalam bagian - bagian, baik

yang langsung maupun tidak langsung berhubungan dengan proses produksi.

b) Biaya Pemasaran

Merupakan biaya - biaya yang terjadi untuk melaksanakan kegiatan pemasaran produk. Contohnya adalah biaya iklan, biaya promosi, biaya angkutan dari gudang perusahaan ke gudang pembeli, gaji karyawan bagian - bagian yang melaksanakan kegiatan pemasaran, biaya contoh (sample).

c) Biaya Administrasi dan Umum

Merupakan biaya - biaya untuk mengkoordinasi kegiatan produksi dan pemasaran produk. Contoh biaya ini adalah biaya gaji karyawan bagian keuangan, akuntansi, personalia, dan bagian hubungan masyarakat, dan biaya pemeriksaan akuntan, biaya photocopy.

3) Penggolongan biaya menurut hubungan biaya dengan sesuatu yang dibiayai

Sesuatu yang dibiayai dapat berupa produk atau departemen. Dalam hubungannya dengan sesuatu yang dibiayai, biaya dapat dikelompokkan menjadi dua golongan, yaitu :

a) Biaya Langsung (*Direct Cost*)

Adalah biaya yang terjadi, yang penyebab satu-satunya adalah karena adanya sesuatu yang dibiayai. Jika

sesuatu yang dibiayai tersebut tidak ada, maka biaya langsung ini tidak akan terjadi. Dengan demikian biaya langsung akan mudah diidentifikasi dengan sesuatu yang dibiayai. Biaya produksi langsung terdiri dari biaya bahan baku dan biaya tenaga kerja langsung.

b) Biaya Tidak Langsung (*In Direct Cost*)

Adalah biaya yang terjadinya tidak hanya disebabkan oleh sesuatu yang dibiayai. Biaya tidak langsung dalam hubungannya dengan produk disebut dengan istilah biaya produksi tidak langsung atau biaya overhead pabrik (*factory overhead costs*). Dalam hubungannya dengan departemen, biaya tidak langsung adalah biaya yang terjadi di suatu departemen, tetapi manfaatnya dinikmati oleh lebih dari satu departemen.

4) Penggolongan biaya menurut perilakunya dalam hubungannya dengan perubahan volume aktivitas.

Dalam hubungan dengan perubahan volume aktivitas, biaya dapat digolongkan menjadi empat, yaitu :

a) Biaya Variable

Biaya variable adalah biaya yang jumlah totalnya berubah sebanding dengan perubahan volume kegiatannya. Contohnya adalah biaya bahan baku dan biaya tenaga kerja.

b) Biaya Semi Variabel

Biaya semi variable adalah biaya yang berubah tidak sebanding dengan perubahan volume kegiatan. Dalam biaya ini mengandung unsur biaya tetap dan unsure biaya variable.

c) Biaya Semi Fixed

Biaya semi fixed merupakan biaya yang tetap untuk tingkat volume kegiatan tertentu dan berubah dengan jumlah yang konstan pada volume produksi tertentu.

d) Biaya Tetap

Biaya tetap adalah biaya yang jumlah totalnya tetap dalam kisaran volume kegiatan tertentu.

5) Penggolongan biaya atas dasar jangka waktu manfaatnya

Dalam jangka waktu pemanfaatannya biaya digolongkan menjadi 2, yaitu :

a) Pengeluaran modal

Merupakan biaya yang memiliki manfaat lebih dari satu periode akuntansi. Contoh : pengeluaran untuk pembelian aktiva tetap, untuk promosi besar - besaran, untuk reparasi aktiva tetap.

b) Pengeluaran pendapatan

Merupakan biaya yang hanya memiliki manfaat dalam periode akuntansi terjadinya pengeluaran tersebut. Contoh : biaya iklan, biaya tenaga kerja.

Kesimpulan dari klasifikasi biaya diatas adalah penggolongan atas suatu biaya ditentukan atas dasar tujuan yang akan dicapai dengan suatu pengolongan tersebut contohnya : membuat account pengelompokan seperti biaya administasi sehingga semua biaya yang menyangkut tentang administrasi perusahaan masuk ke dalam akun tersebut.

2. Harga Pokok Jasa atau *Cost of Revenue* (COR)

Widia (2018) Perusahaan jasa adalah badan usaha yang di dalam aktivitas bisnisnya menjual jasa sebagai ganti produk dalam perusahaan manufaktur dan dagang. Tipikal jasa yang ditawarkan oleh perusahaan jasa mencakup jasa akuntansi, konsultan, pengiriman paket, dan masih banyak lagi. Namun, apa yang membedakan perhitungan harga pokok penjualan atau HPP perusahaan jasa dengan perusahaan dagang atau manufaktur? Sayangnya, istilah HPP atau COGS tidak dikenal dalam pelaporan keuangan perusahaan jasa. Dalam perusahaan jasa, perhitungan HPP lebih dikenal dengan istilah *Cost of Revenue* (COR).

a. Definisi Harga Pokok Jasa atau *Cost of Revenue* (COR)

Harga pokok jasa merupakan sejumlah biaya awal yang dikeluarkan mulai dari proses awal penggunaan jasa sampai dengan penyerahan jasa. Menurut Radit Umar (2015) pada perusahaan jasa terdapat dua kemungkinan, kemungkinan pertama adalah ketika proses pemberian jasa akan mengkonsumsi bahan baku, tenaga kerja

dan overhead. Apabila ketiga biaya tersebut dikeluarkan oleh perusahaan pemberi kerja, maka perhitungan harga pokok jasa akan meliputi ketiga biaya tersebut.

Kemungkinan yang kedua perusahaan jasa bisa beroperasi tanpa menggunakan bahan baku dan overhead, namun perusahaan pasti menggunakan biaya tenaga kerja. Contoh konsultan hukum, konsultan keuangan, konsultan pajak. Jadi pada perusahaan jasa besarnya harga pokok jasa sebesar biaya – biaya operasional yang dibutuhkan saat menyerahkan jasa . contoh biaya administrasi, upah untuk tenaga kerja.

COR adalah total biaya yang timbul dari proses manufaktur dan pengiriman suatu produk atau jasa. Informasi *Cost of Revenue* (COR) muncul di dalam laporan laba rugi perusahaan. Dan pos tersebut disusun sebagai sebuah representasi dari biaya langsung yang terkait dengan produk atau jasa yang perusahaan sediakan. Komponen biaya tidak langsung seperti gaji pegawai tidak termasuk dalam pos COR.

Kesimpulan penentuan harga pokok jasa atau *Cost of Revenue* (COR) adalah dengan cara menjumlah biaya – biaya operasional yang dikeluarkan dari awal permintaan pemberian manfaat atau jasa sampai pada saat pemberian akhir manfaat atau jasa.

- b. Komponen Harga Pokok Jasa atau *Cost of Revenue* (COR)

Menurut Wati Aris Astuti dan Gyan Herliana (2010) sumber pedapatan utama dari jenis usaha jasa pengiriman barang adalah pedapatan jasa pengiriman barang dan pendapatan jasa paking barang. Jika ada pedapatan lain yang sifatnya merupakan pedapatan utama, maka bisa ditambahkan juga sesuai kebutuhan. Dalam dua sumber pedapatan yang dijelaskan diatas maka harga pokoknya juga harus ada dua yaitu harga pokok pengiriman barang dan harga pokok jasa paking barang. Sub account dari harga pokok jasa pengiriman barang adalah :

- 1) Uang makan supir
- 2) Gaji/ upah supir dan kurir
- 3) Tenaga kerja angkut
- 4) Service dan maintenance kendaraan
- 5) Penyusutan kendaraan
- 6) Biaya lain-lain yang terkait langsung dengan pengiriman barang

Ada beberapa jasa pengiriman yang tidak melakukan pengangkutan sendiri melainkan menggunakan jasa angkutan lain, maka biaya yang dikeluarkan untuk membayar ongkos angkut tersebut menjadi komponen harga pokok dengan nama Ongkos Angkut. Adapun Sub account dari Harga Pokok Jasa *Packing* Barang adalah:

- 1) Bahan baku packing
- 2) Bahan perlengkapan *packing*

- 3) Tenaga kerja *packing*
- 4) *Overhead packing* lainnya

Sedangkan biaya lain-lain yang tidak terkait langsung bisa dimasukkan ke dalam kelompok biaya administrasi dan umum.

Lalu, apa saja komponen yang termasuk dalam COR? Berikut pembahasan lebih lanjut:

- 1) Komponen yang termasuk dalam COR

- a) Biaya Bahan Baku

Perusahaan jasa biasanya tidak mengenal komponen ini. Namun beda halnya jika menjalankan perusahaan berbasis “produk”.

- b) Biaya Tenaga Kerja Langsung (BTKL)

BTKL harus dimasukkan ke dalam komponen COR. Contoh BTKL adalah ketika perusahaan mempekerjakan pekerja lepas (*freelancer*) dalam suatu proyek khusus. Upah yang dibayarkan pada jenis pekerja tersebut masuk ke dalam BTKL.

- c) Biaya Pengiriman

Sebagai contoh jika perusahaan menjalankan bisnis Kantor Akuntan Publik (KAP) dan ada keperluan mengirimkan beberapa dokumen penting ke klien, biaya pengiriman dokumen tersebut masuk ke komponen COR.

Atau biaya transportasi seperti bensin juga bisa masuk ke komponen biaya ini.

d) Komisi Penjualan atau Biaya *Marketing*

Segala biaya yang berkaitan dengan pemasaran jasa bisnis akan masuk ke komponen komisi penjualan atau biaya marketing. Salah satu contoh konkritnya adalah biaya iklan. Atau prosentase pembagian upah kepada karyawan pemasaran yang bertugas mempromosikan bisnis jasa perusahaan ke khalayak umum juga masuk ke dalam jenis biaya ini.

2) Komponen yang Tidak Termasuk dalam COR

a) Biaya Gaji Karyawan Tetap

Jenis biaya ini jelas tidak secara langsung terikat dengan pendapatan perusahaan. Karena setiap bulan Anda pasti menggaji karyawan tetap dengan nominal yang sama dan sudah ditentukan ketika mengadakan kontrak kerja, walaupun perusahaan sedang mengalami keuntungan ataupun kerugian.

b) Biaya Sewa

Biaya ini juga sama dengan biaya gaji karyawan tetap. Biaya ini cenderung akan selalu dibebankan tiap bulan dengan nominal yang sama.

c) Biaya Utilitas

Contoh dari jenis biaya ini adalah biaya listrik, air, telepon, dan lain sebagainya. Prinsipnya sama, walaupun tingkat penjualan perusahaan sedang naik atau turun, jenis biaya ini akan tetap muncul selama perusahaan Anda masih beroperasi.

Kesimpulan komponen harga pokok jasa adalah kumpulan-kumpulan biaya yang menjadi beban suatu jasa yang dihasilkan dalam proses pemberian jasa yang menjadi dasar untuk menentukan harga jual suatu jasa.

3. Penetapan tarif (*pricing*)

Menurut Lasse (2017:79) bagi penyedia jasa transport, tarif adalah harga produk atau jasa yang ditawarkan pengangkut kepada konsumen, sedangkan bagi pemakai jasa, tarif adalah ongkos yang harus dibayar untuk mendapatkan pelayanan. Pentarifan adalah suatu kebijakan perusahaan pengangkutan menetapkan besarnya harga produk atau jasa yang dijual kepada pemakai jasa. Kebijakan pembentukan tarif jasa pengangkutan terdiri dari : (1) *cost of service pricing*, (2) *Value of service pricing*, dan (3) *charging what the traffic will bear* dengan pemakaran berikut ini.

a. *Cost of service pricing* adalah pendekatan pembentukan tarif atas dasar ongkos – ongkos yang harus dikeluarkan penyedia jasa yang

menghasilkan produksi pelayanan jasa transportasi ditambah keuntungan, atau “*is a build up approach where the carrier establishes a rate based on the cost of providing the service plus profit margin*”. Tarif ditentukan dengan berpedoman pada semua ongkos yang besarnya sangat ditentukan oleh tujuh faktor determinasi.

Secara ekonomi ongkos – ongkos pengangkutan ditentukan 7 (tujuh) faktor, yaitu :

- 1) Jarak trayek, yakni panjang perjalanan yang harus ditempuh dari tempat asal (*origin*) ke tujuan (*destination*) menjadi faktor penentu terutama pemakaian sumber daya energi (BBM) dan waktu tempuh.
- 2) Volume angkutan, yakni beban muatan yang menjadi faktor penentu terhadap kecepatan (*traveling speed*) dan efisiensi *space* kendaraan.
- 3) Berat jenis, yakni berat spesifik untuk tiap – tiap jenis barang, normalnya dinyatakan dalam satuan tonase atau berat per satuan kubik. Benda dengan berat jenis yang benar akan segera mencapai tonase maksimum, tetapi ruang muatan masih tersisa.
- 4) Pemakaian ruang, yakni ruang yang dibutuhkan guna menempatkan barang, normalnya dinyatakan dalam satuan kubik per satuan berat. Benda dengan kubikasi besar per satuan berat, akan cepat memenuhi ruang muatan, tetapi tonase masih dibawah kapasitas.

- 5) Bongkar muat, yakni metode pemuatan dan pembongkaran muatan dari atas kendaraan angkut berikut dengan peralatan angkatnya, metode dan peralatan khusus yang disyaratkan, ongkosnya tinggi.
 - 6) Risiko diperjalanan, yakni memungkinkan kejadian yang merugikan sehingga pengangkut dituntut membayar ganti rugi oleh pemilik.
 - 7) Muatan arah sebaliknya, yakni moda kendaraan ketika pulang, jika dalam perjalanan kembali dari *destination* ke *origin* kosong ataupun kurang, ongkosnya tertutupi atau dibebankan atas trayek pergi dari *origin* ke *destination*.
- b. *Value of service pricing* adalah pendekatan pembentukan tarif sesuai nilai yang layak diberikan pada kualitas jasa transportasi yang tersedia. Besaran tarif via pendekatan *value of service* ditentukan elastisitas permintaan jasa angkutan tersebut. Jika elastisitas permintaan jasa kecil, maka nilai jasa yang ditawarkan akan menjadi tinggi, tetapi bila elastisitas besar karena persaingan ketat, maka nilai jasa angkutan tidak akan bergerak naik.
- c. *Charging what the traffic will bear*, adalah pendekatan pembentukan tarif angkutan dengan besaran yang paling menguntungkan (*profit maximization*) pada volume kargo tentu dengan memperhitungkan :
- 1) Elastisitas permintaan jasa yang dimaksud, dan

- 2) Tarif dapat menutup seluruh komponen biaya, terutama *variable costs* sebagai *prime costs*.

Kebijakan penetapan yang laian. Menurut Johan dan Sons (2012 : 288) Variasi lain pada tarif biaya - plus adalah tarif waktu dan material, Di bawah pendekatan ini, perusahaan menetapkan dua cara penetapan tarif, satu untuk tenaga kerja yang digunakan pada pekerjaan dan lain untuk material. Tingkat tenaga kerja termasuk waktu tenaga kerja langsung dan biaya karyawan lainnya. Biaya material didasarkan pada biaya bagian langsung dan bahan yang digunakan serta biaya pemuatan material untuk yang terkait biaya overhead. Harga waktu dan bahan secara luas digunakan dalam industri jasa, terutama perusahaan profesional seperti akuntansi publik, hukum, insinyur, dan perusahaan konsultan, serta perusahaan konstruksi, bengkel, dan percetakan.

Untuk menggambarkan situasi penetapan harga waktu dan material, asumsikan data berikut untuk **Lake Holiday Marina**, toko perbaikan perahu dan motor.

Tabel 2.1
Marina Lake Holiday
Biaya yang Dianggarkan untuk Tahun 2014

	Biaya waktu	Biaya pemuatan material *
Upah dan tunjangan mekanik	\$ 103.500	
Gaji dan tunjangan manajer bagian		\$ 11.500
Gaji dan tunjangan karyawan kantor	20.700	2.300
Overhead lainnya (persediaan, depresiasi, pajak properti, iklan, utilitas)	26.800	14.400
Total biaya yang dianggarkan	\$ 151.000	\$ 28.200

* Biaya pemuatan material tidak termasuk biaya faktor material.

Menggunakan penetapan waktu dan bahan melibatkan tiga langkah: (1) menghitung perbiaya tenaga kerja jam, (2) menghitung biaya untuk mendapatkan dan menyimpan bahan, dan (3) menghitung biaya untuk pekerjaan tertentu.

LANGKAH 1: HITUNG TINGKAT KETENAGAKERJAAN.

Langkah pertama untuk penentuan harga waktu dan material adalah menentukan biaya untuk waktu kerja. Biaya untuk waktu kerja dinyatakan sebagai tarif per jam kerja. Tingkat ini termasuk (1) biaya tenaga kerja langsung karyawan, termasuk tarif per jam atau gaji dan tunjangan tambahan; (2) penjualan, administrasi, dan biaya overhead serupa; dan (3) penyisihan untuk laba atau ROI yang diinginkan per jam waktu karyawan. Di beberapa industri, seperti bengkel untuk mobil dan kapal, tarif tenaga kerja per jam yang sama dibebankan terlepas dari karyawan mana yang melakukan pekerjaan. Di industri lain, tarif yang dibebankan disesuaikan dengan klasifikasi atau tingkat karyawan. Kantor akuntan publik, misalnya, akan mengenakan tarif berbeda untuk layanan asisten, senior, manajer, atau mitra; sebuah firma hukum akan mengenakan tarif yang berbeda untuk pekerjaan paralegal, rekanan, atau mitra.

Ilustrasi 8-14 menunjukkan perhitungan biaya per jam untuk Lake Holiday Marina selama tahun 2014. Marina menganggarkan 5.000 jam

kerja tahunan pada tahun 2014, dan ia menginginkan margin laba \$8 per jam kerja.

Tabel 2.2

Marina Lake Holiday

Perhitungan Berdasarkan Waktu untuk Tahun 2014

Lake Holiday Marina				
Per Jam	Total Biaya	÷	Total Jam	= Biaya per Jam
Tingkat tenaga kerja per jam untuk perbaikan				
Upah dan tunjangan mekanik	\$ 103.500	÷	5.000	= \$ 20,70
Biaya overhead				
Gaji dan tunjangan karyawan kantor	20.700	÷	5.000	= 4,14
Overhead lainnya	26.800	÷	5.000	= 5,36
Total biaya per jam	\$ 151.000	÷		\$ 30,20
Margin keuntungan				8,00
Tarif dibebankan per jam kerja				\$ 38,20

Ilustrasi 8-14 perhitungan tingkat biaya waktu.

Marina mengalikan tingkat ini \$ 38,20 dengan jumlah jam kerja digunakan pada pekerjaan tertentu untuk menentukan biaya tenaga kerja untuk pekerjaan itu.

LANGKAH 2: HITUNG BIAYA BEBAN BAHAN.

Biaya untuk bahan biasanya termasuk harga faktur dari setiap bahan yang digunakan pada pekerjaan tersebut ditambah biaya pemuatan material. Biaya pemuatan material mencakup biaya pembelian,

menerima, menangani, dan menyimpan bahan, ditambah margin laba yang diinginkan bahannya sendiri. Biaya pemuatan material dinyatakan sebagai persentase dari total perkiraan biaya komponen dan bahan untuk tahun tersebut. Untuk menentukan persentase ini, perusahaan melakukan hal berikut: (1) Ini memperkirakan total tahunan biaya untuk membeli, menerima, menangani, dan menyimpan bahan. (2) Membagi ini jumlah dengan total perkiraan biaya bagian dan bahan. (3) Ini menambahkan yang diinginkan margin keuntungan pada bahan itu sendiri.

Ilustrasi 8-15 menunjukkan perhitungan biaya pemuatan material yang digunakan oleh Lake Holiday Marina selama 2014. Marina memperkirakan bahwa total faktur biaya suku cadang dan bahan yang digunakan pada tahun 2014 adalah \$ 120.000. Keinginan marina Margin keuntungan 20% dari biaya faktur komponen dan bahan.

Tabel 2.3

Marina Lake Holiday

Perhitungan Berdasarkan Material untuk Tahun 2014

	Biaya Pemuatan Material		Total biaya faktur, suku cadang, dan bahan	=	Presentase Pemuatan Material
Biaya Overhead					
Gaji dan tunjangan bagian manajer	\$ 11.500	÷			
Gaji karyawan kantor	2.300	÷			
	<u>\$ 13.800</u>		\$ 120.000	=	11,50%
Overhead lainnya	14.400	÷	120.000	=	12,00%
	<u>\$ 28.200</u>		120.000	=	23,50%
Margin keuntungan					<u>20,00%</u>
Tarif dibebankan perjam kerja					<u>43,50%</u>

Ilustrasi 8-15 perhitungan biaya pemuatan material

Biaya pemuatan material marina pada pekerjaan tertentu adalah 43,50% dikemukakan oleh biaya bahan yang digunakan pada pekerjaan. Misalnya, jika marina digunakan \$100 bagian, biaya pemuatan material tambahan adalah \$ 43,50.

LANGKAH 3: HITUNG BIAYA UNTUK PEKERJAAN TERTENTU

Biaya untuk pekerjaan tertentu adalah jumlah (1) biaya tenaga kerja, (2) biaya untuk bahan, dan (3) biaya pemuatan material. Misalnya, Danau Liburan Marina menyiapkan kutipan harga untuk memperkirakan biaya untuk memperbaiki perahu ponton 28 kaki. Lake Holiday Marina memperkirakan pekerjaan itu akan membutuhkan 50 jam tenaga kerja dan \$3.600 di bagian dan bahan. Ilustrasi 8-16 menunjukkan penawaran harga Marina.

Tabel 2.4

Marina Lake Holiday

Waktu dan Bahan Penawaran Harga

	Biaya waktu	Biaya pemuatan material
Pekerjaan: Marianne Perino, memperbaiki perahu ponton sepanjang 28 kaki		
Biaya tenaga kerja: 50 jam @ \$ 38,20		\$ 1.910
Biaya material		
Biaya bagian dan bahan	\$ 3.600	
Biaya pemuatan material (43,5% x \$ 3.600)	1,566	5,166
Total harga tenaga kerja dan material		\$ 7.076

Termasuk dalam kutipan harga \$ 7.076 untuk perbaikan kapal adalah biaya tenaga kerja, biaya overhead, biaya bahan, penanganan bahan dan biaya penyimpanan, dan margin keuntungan pada tenaga kerja dan bagian. Lake Holiday Marina menggunakan jam kerja sebagai dasar untuk meningkatkan tingkat waktu. Perusahaan lain, seperti toko mesin, toko cetakan plastik, dan percetakan, mungkin menggunakan jam mesin.

Kesimpulan penentuan tarif adalah kebijakan perusahaan dalam menentukan besarnya harga produk atau jasa yang dijual kepada pemakai jasa. kebijakan tarif sendiri dapat dihitung berdasarkan metode – metode yang dapat dipilih dan disesuaikan oleh kepentingan perusahaan.

4. Istilah Penting

1. Servis Besar

- a. *Overhaul* adalah pemeriksaan yang dilakukan secara teliti, dilakukan pembongkaran agar tau komponen – komponen yang harus diperbaiki. contoh : Servis sasis pecah, matahari menipis, gardan dsb.
- b. Suku cadang dan bodi adalah pemeliharaan armada bagian luar atau yang tampak. Contoh : ban, veleg, marset, bak besi, dsb.

2. Servis Kecil

- a. Penggantian oli adalah proses pemeliharaan mesin.

- b. Servis cek rutin adalah perbaikan ringan yang dilakukan setiap hari. contoh : cek ban, lampu, stater.
3. Ritase adalah pengiriman barang dari lokasi A ke lokasi B dan truk langsung kembali ke garasi atau titik muat berikutnya.
4. Tonase adalah berat angkut suatu armada.
5. Biaya Operasional Langsung adalah biaya yang dapat dikenali secara langsung dan digunakan untuk penyerahan jasa secara langsung.
6. Biaya Operasional Tidak Langsung adalah biaya gabungan atau biaya *overhead* untuk penyerahan jasa.

B. Penelitian yang Relevan

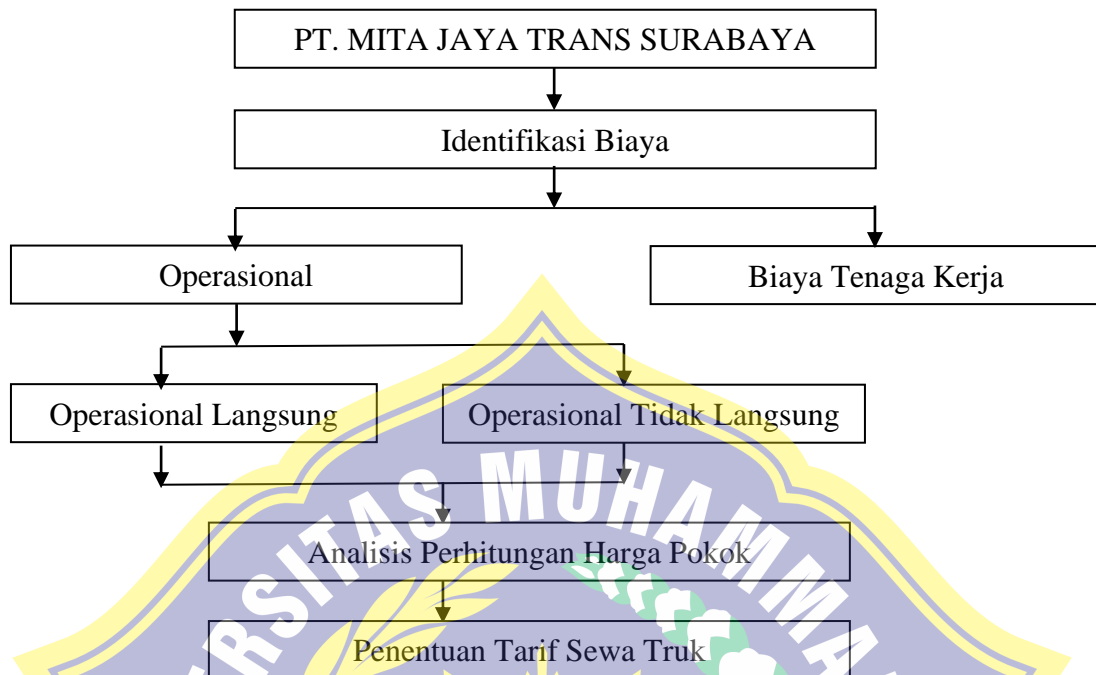
Beberapa penelitian yang cukup relevan dengan penelitian yang akan dilakukan, dijelaskan pada table berikut ini :

Tabel 2.5
Penelitian yang Relevan

No	NAMA	JUDUL	METODE	Hasil	perbedaan	Persamaan
1	Freytisia mawu (2016)	Tinjauan Tarif Angkutan Umum Dalam Kota Akibat Perubahan Harga Bahan Bakar	Kuantitatif	Meningkatkan harga Bahan Bakar Minyak (BBM) mengakibatkan peningkatnya biaya operasional kendaraan yaitu peningkatan 1,37% harga BBM meningkatkan tarif 0,36% sehingga tarif angkutan yang berlaku saat ini Rp. 3.800 sudah layak jika dihubungkan dengan	Penelitian terdahulu: objek penelitian angkutan (mikrolet) per penumpang Penelitian	Sama – sama menentukan tarif pokok

		Minyak (BBM)		BOK Rp. 522.670,56/ hari tarif ini mendapat keuntungan sebesar Rp. 229,44	yang sekarang : objek penelitian truk per ritase	
2	Handy Nugroho (2015)	Analisis Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan Willingness To Pay (WTP) pada Bus Akap Kelas Executive	Kuantitatif	Hasil dari analisis data harga tarif berdasarkan biaya operasional kendaraan untuk bus rosalia indah kelas eksekutif jurusan solo-jabodetabek adalah sebesar Rp 163.499,91/pnp. Setelah di tambahkan keuntungan 10% maka tarif berdasarkan biaya operasional sebesar Rp 179.849,91/pnp.	Penelitian terdahulu: objek penelitian bus besar per penumpang Penelitian yang sekarang : objek penelitian truk per ritase	Sama – sama menentukan tarif pokok
3	Sandy Prasetya W. (2015)	Evaluasi Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP)	Kuantitatif	Besar tarif berdasarkan biaya operasional kendaraan atau BOK adalah Rp 3.685,80/penumpang, Tarif yang berlaku sekarang (Eksistim) lebih besar dari tarif berdasarkan perhitungan biaya operasional kendaraan (BOK)	Penelitian terdahulu: objek penelitian bus per penumpang Penelitian yang sekarang : objek penelitian truk per ritase	Sama – sama menentukan tarif pokok
4	Emirul Bahar (2011)	Optimasi Biaya Sistem Trasportasi Berbasis Waktu	Kuantitatif	Sistem transportasi bunga krisan sangat dipengaruhi oleh beberapa perubahan parameter yang terlingkup didalamnya. Hasil simulasi model menunjukkan bahwa biaya total pengiriman Bunga krisan dapat diminimumkan melalui kenaikan kapasitas kendaraan angkut dan infestasi teknologi, khususnya yang terkait dengan proses pengiriman Bunga krisan	Penelitian terdahulu: optimasi biaya berdasarkan waktu Penelitian yang sekarang : optimasi biaya berdasarkan ritase	Sama – sama menentukan tarif pokok

C. Kerangka Konseptual



Gambar 2.1

Sumber diolah oleh peneliti

Penelitian ini dimulai dengan melakukan identifikasi biaya sewa, kemudian memisahkan komponen biaya – biayanya, setelah memisahkan komponen – komponen biaya operasional dan biaya tenaga kerja maka penulis dapat melanjutkan ke tahap analisis perhitungan harga pokok yaitu dengan memisahkan komponen – komponen operasional menjadi dua bagian yaitu biaya operasional langsung dan biaya operasional tidak langsung dengan begitu harga pokok akan dapat diketahui, setelah menganalisis perhitungan harga pokok maka perusahaan dapat menentukan tarif sewa truk.