

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Landasan Teori

1. Biaya

Menurut Bustami dan Nurlela (2006:04), "Biaya adalah pengorbanan sumber ekonomis yang diukur dalam satuan uang yang telah terjadi atau kemungkinan akan terjadi untuk mencapai tujuan tertentu". Biaya berbeda halnya dengan beban, jika beban merupakan biaya yang telah memberikan manfaat dan telah habis masa pakainya, sedangkan biaya belum habis masa pakainya. Contoh biaya yaitu : Supplies atau aktiva yang belum digunakan oleh perusahaan. Aktiva yang belum digunakan oleh perusahaan merupakan aktiva yang baru dibeli oleh perusahaan namun belum dibuat dioperasikan perusahaan.

Menurut Ahmad dan Abdullah (2009:41), "Biaya adalah pengeluaran – pengeluaran atau nilai pengorbanan untuk memperoleh barang dan jasa yang mempunyai manfaat untuk masa yang akan datang, yaitu melebihi satu periode akuntansi". Biasanya jumlah ini disajikan dalam neraca sebagai elemen-elemen asset dan disajikan dalam laporan laba rugi sebagai elemen yang mengurangi pendapatan.

Menurut Raiborn dan Kinney (2011:34), "Biaya merupakan pengukuran secara moneter dari suatu sumber daya yang dibelanjakan untuk mendapatkan sebuah tujuan seperti membuat barang atau mengantarkan jasa". Obyek untuk

biaya merupakan segala sesuatu yang diinginkan oleh manajemen untuk mengumpulkan maupun mengakumulasikan biaya.

Menurut Carter (2009:30), “Biaya merupakan suatu nilai tukar, pengeluaran, atau pengorbanan yang dilakukan untuk menjamin perolehan manfaat”. Manfaat yang diperoleh yaitu untuk menghasilkan suatu produk dan jasa yang nantinya akan menjadi sumber untuk pendapatan perusahaan.

Dapat disimpulkan bahwa biaya merupakan suatu nilai pengorbanan atau pengeluaran yang harus dikeluarkan oleh suatu perusahaan guna memperoleh manfaat dan pendapatan. Pengorbanan tersebut diukur dengan menggunakan satuan moneter. Pengorbanan untuk memperoleh manfaat umumnya harus dikendalikan agar tidak menimbulkan pemborosan. Peran manajer disinilah yang harus melakukan pengendalian terhadap pengorbanan – pengorbanan yang dilakukan secara efektif dan efisien.

Bagi suatu perusahaan pelayaran, agar kapal-kapalnya dapat terus berlayar dengan menguntungkan maka pendapatannya (*revenue*) harus lebih besar daripada biaya (*cost*) yang dikeluarkan, karena laba (*profit*) diperoleh dari selisih *revenue* dan *cost*.

$$\text{Profit} = \text{Revenue} - \text{Cost}$$

Supaya memperoleh pendapatan besar, maka kapal harus dijalankan seefisien dan seekonomis mungkin. Oleh Karena itu, koordinasi antar bagian dari suatu perusahaan pelayaran harus baik. Selain itu pemakaian bunker harus hemat, karena makin cepat laju kendaraan, makin banyak pemakaian bahan bakarnya.

2. Klasifikasi Biaya

Menurut Raiborn dan Kinney (2011:34), suatu biaya dapat diklasifikasikan sebagai berikut :

- a) Hubungannya dengan Obyek Biaya:
 - i. Biaya langsung (secara tepat dan ekonomis mudah dilacak ke obyek biaya)
 - ii. Biaya tidak langsung (tidak mudah dilacak, harus dialokasikan)
- b) Reaksinya terhadap perubahan aktivitas:
 - i. Biaya variabel (dalam total berubah-ubah)
 - ii. Biaya tetap (dalam total tidak berubah)
 - iii. Biaya campuran (sebagian variable, sebagian tetap)
 - iv. Biaya Bertahap (meningkat pada setiap aktivitas)
- c) Klasifikasinya pada laporan keuangan:
 - i. Biaya belum berakhir (neraca)
 - ii. Biaya telah kadaluarsa (laporan laba rugi)
 - iii. Produk (dapat dipersiapkan) yang terdiri dari biaya primer dan biaya konversi.
 - iv. Biaya Periode (lebih berhubungan dengan fungsi-fungsi bisnis daripada produksi, seperti penjualan dan administrasi)

Berdasarkan dari pemaparan diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa pada umumnya perusahaan manufaktur dan perusahaan jasa juga mengklasifikasikan biaya, dimana perusahaan manufaktur dan jasa memiliki kebijakan membebankan suatu biaya berdasarkan hubungannya dengan obyek biaya serta reaksinya terhadap perubahan aktivitas. Membebankan biaya berdasarkan hubungannya dengan obyek biaya yaitu biaya operasional yang dibagi menjadi dua meliputi biaya operasional langsung dan biaya operasional tidak langsung. Biaya operasional langsung meliputi biaya tetap (*fixed cost*) , biaya variabel (*variable cost*). Biaya operasional tidak langsung meliputi biaya overhead (*overhead cost*) yang mana dalam industri jasa biaya overhead ini misalkan, biaya gaji pegawai kantor pusat, biaya sewa kantor, biaya perlengkapan dan peralatan kantor, biaya kendaraan, dan lain-lain.

3. Perilaku biaya

Menurut Sjahrial dan Purba (2012:19), “Perilaku biaya merupakan tingkah laku yang terjadi dari suatu biaya seiring dengan perubahan aktivitas ataupun keluaran sehingga suatu biaya dapat berubah – ubah sesuai dengan aktivitas yang terjadi dalam suatu rentang waktu tertentu”. Perilaku biaya dapat dibagi menjadi tiga yaitu :

- a) **Biaya Tetap** adalah biaya yang tetap dan tidak berubah dalam suatu rentang waktu yang relevan, hal ini misalkan : biaya gaji staff, biaya depresiasi.
- b) **Biaya Variabel** adalah biaya yang akan berubah secara keseluruhan tergantung terhadap seberapa banyak aktivitas yang dilakukan. Hal ini misalkan : biaya reparasi, biaya tenaga kerja tidak langsung, biaya air.
- c) **Biaya Campuran** adalah suatu biaya yang memiliki dua komponen diatas yaitu tetap dan variable. Hal ini misalkan : biaya listrik.

Menurut Ahmad dan Abdullah (2009:26), “Perilaku biaya merupakan perubahan-perubahan yang terjadi terhadap suatu biaya”. Ditinjau dari perilaku biaya maka biaya-biaya dapat dikategorikan dalam tiga jenis biaya, yaitu :

- a) **Biaya Variabel** adalah biaya-biaya dalam total berubah secara langsung dengan adanya tingkat perubahan tingkat kegiatan atau volume, baik volume produksi maupun penjualan.
- b) **Biaya Tetap** adalah biaya – biaya yang secara total tetap tidak berubah dengan adanya perubahan tingkat kegiatan atau volume dalam batas-batas dari tingkat kegiatan atau volume dalam batas-batas dari tingkat kegiatan relevan atau dalam periode waktu tertentu.
- c) **Biaya Semi Variable** adalah biaya-biaya yang mempunyai atau mengandung unsure tetap atau unsure variable.

Berdasarkan pemaparan dari beberapa ahli mengenai perilaku biaya serta kategori biaya berdasarkan perilakunya, maka peneliti dapat menarik kesimpulan bahwa suatu biaya sama halnya seperti manusia. Dimana suatu biaya dapat memiliki perilaku yang berubah-ubah atau biaya tersebut hanya berperilaku tetap tidak mengalami perubahan pada setiap periodenya. Keperubahan biaya menurut

aktivitasnya inilah yang membuat pihak manajemen sulit dalam melakukan perencanaan untuk menganggarkan suatu biaya pada periode yang akan datang. Hal tersebut membuat pendistribusian anggaran untuk biaya akan tidak optimal.

4. Estimasi Biaya

Menurut Blocher, Chen, Cokins, dan Lin (2007:313), “Estimasi biaya adalah pengembangan hubungan yang jelas antara objek biaya dengan penggerak biayanya (*cost driver*) guna memprediksi biaya”. Estimasi biaya digunakan agar manajemen perusahaan dapat membuat perkiraan biaya yang efisien.

Estimasi biaya memfasilitasi manajemen strategi dengan dua cara utama. Pertama, estimasi biaya membantu memperkirakan biaya dimasa yang akan datang dengan menggunakan penggerak biaya berdasarkan aktivitas, volume, struktural, atau pelaksanaan yang telah diidentifikasi terlebih dahulu. Kedua, estimasi biaya membantu mengestimasi penggerak biaya utama suatu obyek biaya dan mana dari penggerak penggerak biaya ini yang paling berguna dalam memprediksi biaya.

Penggerak biaya merupakan faktor penyebab yang dipakai untuk mengestimasi biaya. Karena penggerak biaya memacu adanya suatu biaya timbul dalam operasional perusahaan. Penggerak biaya (*cost driver*) harus diestimasi untuk menghasilkan suatu biaya yang efisien. Keefisienan suatu biaya menghasilkan dampak positif yaitu terciptanya tarif suatu produk dan jasa yang ekonomis.

Beberapa contoh biaya yang diestimasi dan penggerak biaya yang terkait :

Tabel 2.1 Estimasi Biaya dan Penggerak Biaya

Biaya yang Diestimasi	Penggerak Biaya
Biaya bahan bakar untuk kendaraan	Jarak tempuh
Biaya pemanas ruangan untuk bangunan	Suhu yang dipertahankan dalam bangunan
Biaya pemeliharaan	Jam kerja mesin, jam kerja tenaga kerja langsung
Biaya desain produk	Jumlah desain, perubahan desain

Sumber: Blocher, Chen, Cokins, Lin, (2007:314)

Metode titik tinggi rendah dalam mengestimasi biaya merupakan persamaan aljabar untuk menentukan garis estimasi yang unik antara titik-titik yang tinggi dan titik –titik yang rendah dalam data. Rumus metode titik rendah :

$$Y = a + b \times H$$

Y : Nilai estimasi dari biaya bahan bakar

H: Penggerak biaya , yaitu jarak tempuh

a: Jumlah tetap yang menjadi nilai Y ketika H : 0

b: Kemiringan (slope) dari garis. (b : selisih antara biaya titik tinggi dan titik rendah / selisih penggerak biaya titik tinggi dan titik rendah)

5. Obyek Biaya

Menurut Ahmad dan Abdullah (2009:23), “Objek biaya merupakan suatu dasar yang digunakan untuk melakukan perhitungan biaya. Pada perusahaan banyak hal yang dapat dijadikan obyek biaya, diantaranya : produk, merk, jasa, aktivitas, proyek, departemen, konsumen”.

Menurut Carter (2009:31), “Objek biaya didefinisikan sebagai item atau aktivitas yang biayanya diakumulasikan dan diukur. Pengukuran dan

pengakumulasian biaya atas item menjadi bahan pertimbangan manajemen menentukan harga jual produk dan jasa”. Pengukuran dan pengakumulasian tidak tepat akan berdampak biaya akan mengalami pembengkakan dan kurang efisien.

Berikut merupakan item-item dan aktivitas-aktivitas yang dapat menjadi obyek biaya:

Tabel 2.2 Item dan Aktivitas Obyek Biaya

Item	Aktivitas
Produk	Proses
Batch dari unit-unit sejenis	Departemen
Kontrak	Proyek
Lini produk	Tujuan Strategis

Sumber: Carter (2009:31)

6. Biaya Operasional

Menurut Suyono (2005:143), “Operasional kapal merupakan kegiatan atau aktivitas dari suatu kapal dimulai dari awal bersandar hingga berlayar dan berlabuh dari pelabuhan satu menuju pelabuhan berikutnya”.

Komponen biaya merupakan salah satu hal yang harus diperhatikan dalam operasional kapal. Komponen biaya operasional kapal meliputi biaya pembelian dan pemasangan (memperhitungkan berapa lama umur pemakaiannya yang dapat dinyatakan dalam depresiasi per tahun), biaya pemeliharaan (memperhitungkan harga dari suku cadang dan angkutannya ke kapal dan ongkos pemasangan, biaya operasi (memperhitungkan harga pemakaian minyak bahan bakar untuk mesin induk, generator dan minyak pelumas serta jumlah awak mesin untuk menjalankannya). Dapat disimpulkan bahwa biaya operasional merupakan pengorbanan yang diukur dengan satuan moneter untuk kegiatan operasional suatu perusahaan manufaktur atau jasa yang mana pengorbanan tersebut dilakukan

untuk mendapatkan nilai manfaat serta nantinya menghasilkan pendapatan untuk perusahaan.

Menurut Suyono (2005:156), dalam mengoperasikan kapal terdapat biaya secara keseluruhan yang harus dihitung. Biaya keseluruhan operasional tersebut meliputi:

- a) *Fixed Cost* : Biaya untuk perwira dan ABK, asuransi, reparasi dan perawatan, perbekalan (penyimpanan dan perlengkapan), biaya administrasi, bunga dan depresiasi.
- b) *Variabel Cost* : Beban bahan bakar/minyak/air/dan sebagainya, beban muat dan bongkar barang, beban pelabuhan.

Beban untuk liner pada kapal dipengaruhi oleh berbagai beban tambahan dan penyesuaian yang disebut *surcharges* dan *adjustment factors*. Hal tersebut disebabkan oleh keadaan yang berubah secara cepat, misalnya kurs mata uang, kenaikan harga bbm, peperangan, dan keadaan politik yang buruk menyebabkan perusahaan pelayaran menanggung variasi beban yang harus ditutup, seperti *currency adjustment factor* (CAF), *bunker adjustment factor* (BAF), dan *port congestion surcharges* agar tidak rugi.

7. Biaya Overhead

Menurut Raiborn dan Kinney (2011:52), “Biaya overhead merupakan biaya produksi tidak langsung untuk memproduksi sebuah produk atau menyediakan sebuah jasa”. Biaya overhead ini tidak memasukkan unsur biaya tenaga kerja langsung maupun biaya bahan baku langsung. Namun biaya bahan baku tidak langsung ataupun tenaga kerja tidak langsung.

Suatu biaya overhead dapat menjadi suatu biaya variable atau tetap tergantung terhadap perlakuan dalam merespon perubahan jumlah produksi maupun perubahan-perubahan dalam setiap aktivitasnya. Biaya overhead merupakan unsur biaya yang mendapatkan perhatian lebih besar daripada biaya langsung. Biaya overhead variabel meliputi biaya bahan baku tidak langsung, tenaga kerja tidak langsung (dengan perhitungan upah dihitung/jam kerja), operator untuk mesin pengangkat barang, dan para pekerja lainnya yang membantu suatu proses produksi, perakitan dan/atau jasa, pelumas untuk pemeliharaan mesin serta bagian yang variable dari beban fasilitas produk. Sedangkan Biaya overhead tetap meliputi biaya penyusutan garis lurus pada asset pabrik, tenaga kerja tidak langsung meliputi gaji supervisor, biaya asuransi pabrik, serta pajak tanah dan bangunan. Biaya overhead memiliki sebuah komponen biaya yang penting yaitu biaya kualitas.

Biaya kualitas merupakan biaya yang timbul untuk membuat dan menjadikan suatu produk dan jasa mempunyai nilai yang lebih dimata penmat produk dan jasa. Biaya kualitas membuat suatu produk dan jasa memiliki standart kualitas yang tinggi. Semakin baik tingkat standart kualitas produk dan jasa maka semakin mempertinggi kemampuan perusahaan untuk menghasilkan pendapatan dan memperoleh laba yang signifikan. Biaya Kualitas terdiri dari biaya pencegahan (terjadi untuk memperbaiki kualitas dengan menghalangi kerusakan produk dan terjadinya proses yang tidak benar), Biaya penilaian (biaya yang terjadi untuk menemukan beberapa kesalahan yang tidak dieliminasi melalui pencegahan), Biaya kesalahan (biaya yang ditimbulkan dari internal perusahaan

misalkan pengejaan ulang atau barang sisa dan ditimbulkan dari pihak eksternal perusahaan misalkan garansi, dan pengaduan).

8 Metode Perhitungan Biaya

Metode perhitungan biaya merupakan cara untuk menganalisis biaya yang terjadi selama perusahaan beroperasi. Perusahaan menggunakan metode yang berbeda-beda dalam menganalisis biaya agar menciptakan biaya yang efisien, tepat, dan sebagai bahan pertimbangan manajemen membuat keputusan untuk penjualan yang akan datang. Perusahaan pada bidang perbankan melakukan analisis biaya operasional menggunakan analisis rasio biaya operasional (BOPO), yang mana analisis menggunakan rasio ini digunakan untuk mengetahui sejauh mana tingkat efisiensi biaya operasional dalam mempengaruhi pendapatan. Semakin rendah nilai BOPO, maka semakin baik manajemen bank dalam mengendalikan biaya operasional secara efisien. Efisiensi biaya membuat bank akan lebih optimal memperoleh keuntungan. Berikut ini adalah analisis perhitungan rasio biaya operasional (BOPO) :

$$\text{BOPO} = \frac{\text{Biaya Operasional}}{\text{Pendapatan Operasional}} \times 100\%$$

Metode perhitungan lain yang diterapkan oleh perusahaan non perbankan dalam menganalisis biaya dan saat ini sedang populer yaitu :

- a) Analisis *cost volume profit* (CVP)
- b) Analisis *activity based costing* (ABC)

Menurut Hansen dan Mowen (2009:175), analisis *activity based costing* (ABC) merupakan metode perhitungan biaya berdasarkan aktivitas yang

dilakukan oleh perusahaan dengan menelusuri secara langsung biaya pada aktivitas kemudian pada produk serta menekankan hubungan sebab akibat penggerak biaya. Penekanan hubungan sebab akibat pada penggerak biaya inilah merupakan kelebihan dari perhitungan *activity based costing* daripada perhitungan tradisional. Karena pada perhitungan tradisional perusahaan mengabaikan hubungan sebab akibat.

Menurut Hansen dan Mowen (2009:4), “Analisis *cost volume profit* (CVP) merupakan alat yang sangat berguna bagi manajemen untuk perencanaan dan pengambilan keputusan karena menekankan keterkaitan antara biaya, harga, dan kuantitas yang terjual serta mengandung semua informasi keuangan perusahaan”. Metode penggunaan analisis ini terkenal dapat mengatasi banyak isu misalkan menentukan jumlah unit yang harus terjual, menentukan titik impas, serta bagaimana dampaknya terhadap laba apabila kenaikan harga diberlakukan. Hal lain yang mengagumkan adalah penggunaan analisis *cost volume profit* membuat manajer dapat melakukan analisis sensitivitas yaitu dengan melakukan pengujian terhadap dampak yang akan timbul dari berbagai tingkat harga atau biaya terhadap laba.

9. Penelusuran Biaya di Industri Jasa

Kemampuan untuk menganalisa dan menelusuri elemen biaya adalah sangat penting untuk manajer dalam mengambil sebuah keputusan di industri jasa, sama halnya dengan industri manufaktur. Saat mengambil keputusan rutin mengenai penetapan harga, tender serta penghilangan atau penambahan suatu jasa, mengetahui biaya dari berbagai jasa yang berbeda merupakan suatu hal yang teramat penting dalam lingkungan kompetitif manapun, dan kemampuan untuk

menelusuri biaya merupakan dasar dalam menghitung biaya dari suatu jasa seperti halnya dalam menghitung biaya dari barang hasil manufaktur.

Contoh paling sederhana dan umum ditemukan dalam bisnis hotel. Menu jasa layanan kamar biasanya memasukkan pernyataan seperti "Tambahan biaya antar yang akan dibebankan pada setiap pesanan." Mengapa tidak menyesuaikan harga pada daftar dari semua item menu supaya cukup untuk menutupi biaya pengantaran, daripada membebankan biaya antar secara terpisah? Alasannya adalah bahwa diperlukan alokasi yang arbriter untuk menghitung biaya antar yang harus ditambahkan kesetiap item.

10. Tarif

Menurut Siregar (2012:31) "Tarif merupakan harga jual pelayanan atas jasa transportasi yang menentukan besarnya penerimaan perusahaan jasa transportasi dan menunjukkan jumlah biaya yang harus dibayar oleh pengguna jasa transportasi". Jadi dapat disimpulkan bahwa tarif merupakan nominal dalam satuan moneter yang dibebankan kepada pengguna jasa pelayanan untuk dapat menikmati fasilitas pelayanan yang bermacam-macam mulai dari transportasi, penyeberangan, tempat pariwisata, pendidikan, jalan tol.

Menurut Mardiasmo (2009:27), "bahwa perusahaan yang dibawah oleh pemerintah baik BUMN dan BUMD menarik tarif untuk pelayanan tertentu baik secara langsung dan tidak langsung. Beberapa pelayanan publik yang dikenakan tarif misalkan : transportasi publik, penyediaan air bersih, energi dan listrik".

Pembebanan tarif pelayanan publik kepada konsumen dilakukan oleh pemerintah pada dasarnya karena efisiensi ekonomi, prinsip keuntungan, serta adanya barang privat dan barang public. Efisiensi ekonomi merupakan suatu

mekanisme pembebanan tarif yang dilakukan pemerintah karena keterbatasan sumber daya alam, dengan adanya perlakuan tarif maka setiap individu diharapkan berpikir ekonomis dan tidak boros. Prinsip keuntungan merupakan keinginan pemerintah dalam menjalankan suatu usaha mengalami keuntungan untuk menambah pendapatan negara, namun keuntungan yang diperoleh pemerintah tidak boleh maksimal. Karena pemerintah merupakan penyedia layanan publik yang mana harus memperhatikan kondisi masyarakatnya, maka dari itu pemerintah lebih baik menetapkan harga dibawah full cost, memberikan subsidi, atau gratis bagi masyarakat dengan perekonomian tertentu.

11. Dasar Kebijaksanaan Penentuan Tarif

Menurut Siregar (2012:34), “terdapat tiga pendekatan dalam melaksanakan kebijaksanaan penentuan tarif angkutan, yaitu perhitungan tarif berdasarkan biaya operasi, perhitungan tarif berdasarkan nilai jasa transportasi, serta perhitungan tarif berdasarkan prinsip *what the traffic will bear*”. Tarif berdasarkan biaya operasi merupakan penentuan tarif yang mana didapat dari perhitungan biaya operasi per satuan. Biaya operasi ini dikelompokkan menjadi empat jenis biaya, yaitu : biaya tetap (*fixed cost*), biaya variabel (*variabel cost*), biaya umum dan biaya khusus. Tarif berdasarkan nilai jasa transportasi merupakan penentuan tarif yang mana didapat dari bagaimana reaksi dan nilai dari pemakai jasa transportasi. Jika pemakai jasa transportasi memberikan nilai yang tinggi terhadap pelayanan transportasi, maka tingkat tarif ditetapkan tinggi. Sedangkan apabila pengguna jasa memberikan penilaian rendah, maka tarif yang ditetapkan rendah. Tarif berdasarkan *what the traffic will bear* merupakan pengenaan tarif atas barang atau kelompok barang tertentu.

12. Sistem Tarif

Dalam sistem tarif dikenal beberapa jenis tarif yang dikenakan bagi konsumen sebagai pengguna jasa. Menurut Suyono (2005:157), jenis tarif tersebut meliputi:

- a) **Based Rate** adalah tarif yang berlaku antara pelabuhan utama (*base port*) yang disinggahi secara langsung. *Shipment* untuk *outport* yang tidak disinggahi secara langsung akan dilayani melalui *transshipment* dari *base port* atau kalau muatan menncapai jumlah minimum tertentu (*minimum inducement*), maka pelabuhan itu akan disinggahi secara langsung. Outport dikenakan biaya tambahan (*additional freight*) dengan kemungkinan *range additional* atau *outport additional*.
- b) **Class rate** adalah tarif yang dikenakan pada penumpang atau barang yang mempunyai sifat dan jenis yang sama dan dikelompokan dalam satu kelas. Setiap kelas mempunyai tarif tersendiri dan semua penumpang atau barang yang termasuk dalam kelas yang sama akan mempunyai tarif yang sama.
- c) **Commodity rate** adalah tarif yang dikenakan untuk setiap jenis atau komoditas barang yang mempunyai tarif tersendiri.
- d) **Valuation Scale** adalah tarif untuk menghitung muatan yang didasarkan atas harga barang per ton/m³. Dimana kenaikan harga barang akan mengakibatkan kenaikan muatan.
- e) **Lump sum freight** adalah muatan yang dihitung berdasarkan atas unit atau sejumlah unit tertentu.
- f) **Ad Valorem** adalah tarif yang dihitung berdasarkan persentase tertentu atas harga barang, yang berkisar antara 2 atau 3 persen. Biasanya diberlakukan pada barang barang yang bernilai tinggi.
- g) **Minimum freight** adalah *freight* minimum yang harus dibayar per B/L oleh pemilik barang dan jumlahnya bukan berdasarkan ton/m³ barang.
- h) **Additional freight (Surcharge)** adalah tarif yang dikenakan pada barang yang mempunyai volume atau berat melebihi normal.

13. Penetapan Tarif Pelayanan

Pemerintah harus menentukan beban yang pantas dan wajar untuk menentukan tarif yang akan dikenakan kepada konsumen. Aturan tarif yang biasa dipakai adalah bahwa beban (*charge*) dihitung sebesar total biaya untuk menyediakan pelayanan (*full cost recovery*). Namun pemerintah akan mengalami beberapa kendala dalam menentukan total biaya untuk tarif pelayanan publik.

Menurut Mardiasmo (2009:115), kendala untuk penentuan total biaya dalam pelayanan publik :

- a) Tidak dapat mengetahui secara tepat berapa biaya total
- b) Sulit mengukur jumlah yang dikonsumsi
- c) Tidak memperhitungkan kemampuan masyarakat untuk membayar
- d) Apakah hanya biaya operasi langsung atau juga perlu memperhitungkan biaya modal (*capital cost*).

Maka dari itu diperlukan suatu identifikasi biaya dengan tepat untuk setiap jenis pelayanan. Biaya overhead harus dibebankan secara proporsional serta harus mengidentifikasi biaya-biaya yang tersembunyi. Selain itu untuk mengatasi kesulitan dimana kemampuan masyarakat dari golongan menengah kebawah yang tidak mampu membayar yaitu dengan memberikan diskriminasi harga atau produk untuk menghindari subsidi. Pemerintah juga memasukan segala unsur biaya bukan hanya biaya operasi dan pemeliharaan namun juga biaya pergantian barang modal yang sudah usang serta biaya penambahan kapasitas. Sehingga dapat diketahui dengan pasti total biaya yang sesungguhnya.

14. Argumen terhadap Pembebanan Tarif Pelayanan

Menurut Mardiasmo (2009:112), pembebanan langsung atas pelayanan publik dilakukan karena alasan sebagai berikut :

- a) Suatu jasa baik barang publik atau privat tidak diberikan kepada semua orang sehingga tidak adil apabila dibebankan kepada pajak.
- b) Suatu pelayanan mungkin membutuhkan suatu sumber daya yang mahal atau langka sehingga konsumsi publik harus didisiplinkan.
- c) Terdapat variasi dalam konsumsi individual yang lebih berhubungan dengan pilihan daripada kebutuhan, misalkan : penggunaan fasilitas rekreasi.
- d) Suatu jasa untuk operasi komersial yang menguntungkan untuk memenuhi kebutuhan domestic, misalkan : air, listrik, telepon.

- e) Pembebanan untuk skala permintaan publik atas suatu jasa dan jenis dan standart pelayanan tidak dapat ditentukan secara tegas.

Pembebanan langsung atas pelayanan publik juga harus mempertimbangkan bagaimana situasi dan kondisi perekonomian Indonesia. Pertimbangan tersebut dilakukan agar tidak memberatkan golongan menengah kebawah. Karena meskipun pemerintah ingin mendapatkan keuntungan atas harga yang telah ditetapkan, pada dasarnya pemerintah pemilih atas suara rakyat. Jadi harus memperhatikan kritik, saran dan keluhan dari rakyat atas pelayanan publik.

Terlepas dari kasus barang langsung atau murni, terdapat beberapa argumen yang menentang pembebanan tarif pelayanan. Menurut Mardiasmo (2009:113), argumen yang menentang :

- a) Terdapat kesulitan administrasi dalam menghitung biaya pelayanan
- b) Yang miskin tidak mampu membayar.

Kesulitan administrasi dalam menghitung pelayanan yaitu karena penetapan tarif mensyaratkan dalam menghitung tarif untuk pelayan publik diperlukan adanya sistem pencatatan dan pengukuran yang handal. Dan pembebanan tarif bagi golongan miskin dengan kesenjangan ekonomi dan pendapatan yang lebar. Apabila pemerintah melakukan subsidi atau pelayanan gratis mempunyai dampak penyediaan pelayanan gratis dan subsidi mungkin sia – sisa dan kurang efektif karena mungkin akan menguntungkan golongan kaya yang melakukan tindakan kecurangan atau korupsi.

15. Kapal

Menurut kamus besar bahasa Indonesia kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dan sebagainya). Suatu kapal memiliki besar ukuran yang berbeda – beda tergantung dengan jenis serta fungsi

dari kapalnya. Menurut Suyono (2005:121), "Besarnya kapal dinyatakan dalam ton register. Untuk ukuran besarnya kapal dikenal dengan istilah *Gross register ton* (GRT) dan *Net Register Ton* (NRT)".

Gross Register Ton (GRT) merupakan jumlah dari semua ruangan kapal yang tertutup atau yang dapat ditutup secara kedap air, baik yang berada di bawah geladak maupun yang di atasnya (*deck line*). Sedangkan *Net Register Ton* (NRT) merupakan ruangan yang tersedia untuk barang dan penumpang, atau juga daya angkut kapal yang dinyatakan dalam volume. NRT merupakan GRT dikurangi dengan ruang bangker dan air, ruang kemudi, ruang mesin dan terowongan poros (*shaft tunnel*), ruang nahkoda dan anak buah kapal (abk), ruang jangkar, ruang air ballast, ruang perbekalan.

Kapal yang mempunyai ukuran besar memiliki fasilitas yang lebih banyak. Sehingga membutuhkan biaya operasi yang lebih tinggi dibanding kapal kecil.

16. Perusahaan Jasa Pelayaran

Menurut Herry (2013:2), "Perusahaan jasa merupakan perusahaan yang tidak menjual barang tetapi menjual jasa kepada pelanggan". Contoh perusahaan jasa yaitu perusahaan yang bergerak dalam bidang pelayanan transportasi (jasa angkut), pelayanan kesehatan (rumah sakit), jasa konsultan, telekomunikasi.

Menurut Suyono (2005:25), "Usaha pelayaran merupakan usaha dibidang pengoperasian kapal-kapal untuk berlayar mengelilingi samudera yang mana kapal tersebut baik milik pribadi maupun sewa (*charter*)". Usaha pelayaran ini sebagai penghubung agar tetap terjalinnya interaksi bagi penduduk antar pulau. Interaksi yang dimaksud adalah untuk tujuan bisnis, berkunjung, bahkan berwisata.

Jenis pelayaran yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran yaitu pelayaran niaga. Pelayaran niaga merupakan suatu usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan pada angkutan air maupun laut demi kepentingan mengangkut muatan penumpang dan barang dari suatu tempat menuju tempat lain. Untuk mendapatkan pelayanan jasa, para penumpang kapal akan dikenakan tarif sesuai dengan kelas yang ditawarkan oleh perusahaan. Kelas yang ditawarkan oleh perusahaan umumnya adalah kelas ekonomi, bisnis, serta vip.

Pelayaran Niaga umumnya dibagi menjadi dua kategori yaitu pelayaran nasional (*domestic*) dan pelayaran internasional. Pelayaran Nasional merupakan pelayaran yang dimiliki serta dikelola oleh suatu negara dalam melayani trayek atau jaringan pelayaran di dalam wilayah teritorial negara tersebut, baik pelayaran antar pulau, yang lazim disebut *domestic shipping*. Sedangkan pelayaran internasional merupakan kegiatan pelayaran yang dilaksanakan dalam perairan antar negara yaitu perairan internasional yang menghubungkan antara suatu negara dengan negara lain. Kedua jenis pelayaran tersebut tidak memiliki banyak perbedaan karena kapal yang digunakan secara fisik hampir sama.

17. Fungsi Manajemen

Manajemen merupakan pihak yang merencanakan, mengendalikan dan memberikan keputusan terkait dengan kegiatan dan operasional perusahaan. Manajemen ini memiliki peran penting bagi perusahaan, karena manajemen yang baik akan memberikan dampak terhadap kemajuan perusahaan. Secara umum manajemen perusahaan digolongkan menjadi tiga tingkat, yaitu:

- a) Kelompok manajemen atas (*top manajemen*), contohnya : Direktur atau direksi perusahaan, manajer bagian.

- b) Kelompok manajemen tengah (*middle manajemen*), contohnya : kepala departemen, manajemen cabang, kepala divisi.
- c) Kelompok manajemen bawah (*lower manajemen*), contohnya: mandor, kepala tim.

Ketiga kelompok manajemen diatas memerlukan data biaya yang tersajikan secara sistematis dalam melaksanakan fungsi manajemen. Fungsi manajemen yang diketahui umum meliputi : perencanaan (proses menentukan tujuan dan mengatur strategi untuk jangka pendek maupun panjang), pengorganisasian (kerangka kerja penentuan aktivitas dan tugas pokok suatu individu atau kelompok serta proses pertanggungjawaban), pengarahan (proses pengarahan pelaksanaan dan pemberian motivasi), pengendalian(proses menilai, memeriksa, memonitor laporan atas kegiatan yang telah direnakan apakah menyimpang atau tidak).

Suatu manajemen perusahaan memiliki peranan dalam mengarahkan dan menetapkan suatu kebijakan serta pengambilan keputusan untuk setiap program kegiatan atau aktivitas yang terjadi pada perusahaan. Sebelum mengambil suatu keputusan manajemen perusahaan harus memikirkan dan menganalisis secara cermat atas dampak yang dihasilkan nantinya. Maka dari itu peranan dari manajemen perusahaan sangatlah penting bagi keberlangsungan hidup perusahaan.

18. Kebijakan Pemerintah

Keputusan yang dikeluarkan oleh pemerintah mengenai bahan bakar minyak tertulis dalam Peraturan Menteri ESDM (Permen) No. 39 Tahun 2014 yang berisi sama dengan Peraturan Menteri ESDM (Permen) No. 04 Tahun 2015

terkait bahan bakar minyak jenis solar pada pasal 2. Peraturan Menteri ESDM No. 39 Tahun 2014 pada pasal 3 berisi ketentuan lain memutuskan per tanggal 01 Januari 2015 jenis bahan bakar minyak jenis tertentu solar per liternya ditetapkan Rp.7250 per liter. Peraturan Menteri ESDM No. 39 Tahun 2014 kini telah diubah menjadi Peraturan Menteri (Permen) No.4 tahun 2015. Namun terdapat perbedaan pada Peraturan Menteri ESDM No 39 Tahun 2014 dengan Peraturan Menteri No.04 Tahun 2015 yaitu pasal 3 yang awalnya ada pada Permen tahun 2014 telah dihapuskan pada Permen tahun 2015

Peraturan Menteri ESDM No.4 tahun 2015 tersebut secara rinci memutuskan pada pasal 2 bahwa harga jual eceran jenis bbm tertentu berupa minyak solar (gas oil) di titik serah, untuk setiap liter ditetapkan dengan formula sesuai harga dasar ditambah pajak pertambahan nilai yaitu 10% dan pajak bahan bakar kendaraan bermotor yaitu 5% dikurangi dengan subsidi paling banyak Rp. 1000. Harga dasar yang diambil dalam perhitungan dihitung berdasarkan rata-rata harga indeks pasar dan nilai tukar rupiah terhadap dollar amerika dengan kurs beli bank Indonesia. Maka dapat disimpulkan bahwa Peraturan Menteri ESDM No.04 tahun 2015 berisikan tentang harga bahan bakar minyak mengalami kenaikan karena harga rata-rata minyak dunia mengalami kenaikan dan masih berfluktuasi serta masih melemahnya nilai tukar rupiah dalam satu bulan terakhir bulan Maret 2015.

Sehingga semakin lama apabila nilai tukar rupiah semakin tinggi dapat disimpulkan bahwa harga bahan bakar minyak jenis solar akan mengalami kenaikan setiap tahunnya. Kenaikkan yang tinggi bahan bakar minyak membuat perusahaan transportasi harus cermat menerapkan strategi untuk mengatasi

kenaikan bahan bakar minyak. Karena jika biaya operasional yang sebagian besar dihabiskan dari bahan bakar minyak dan tarif yang ditetapkan masih tetap tanpa adanya strategi khusus untukantisipasi dapat dikatakan bahwa pada akhirnya perusahaan akan mengalami kerugian setiap tahunnya.

Peraturan mengenai kenaikan bahan bakar minyak menuai aksi negatif dari berbagai golongan menengah kebawah. Berbagai golongan menengah kebawah melakukan demo karena dampak dari kenaikan bahan bakar minyak memacu adanya kenaikan sembako, transportasi, serta produk dan jasa lainnya. Sedangkan bagi perusahaan peraturan pemerintah tersebut mempengaruhi biaya operasional yang digunakan sebagai pertimbangan dalam penentuan tarif transportasi penumpang khususnya pada jenis usaha transportasi laut.

B. Penelitian Sebelumnya

Penelitian tentang penentuan tarif telah banyak dilakukan, namun dengan menggabungkan pengaruh penetapan tarif terhadap elemen-elemen biaya masih terbatas dilakukan. Beberapa penelitian terdahulu terkait dengan penentuan tarif angkutan dan terkait dengan biaya operasional yaitu :

1. Daniel Pondopotan pada tahun 2013

Penelitian Daniel pondopotan pada tahun 2013 dengan judul “ *activity based costing* (ABC) sebagai alternatif perhitungan biaya pokok jasa angkutan penumpang laut dalam negeri untuk menentukan tarif penumpang laut kelas ekonomi pada PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) Cabang Surabaya” memberikan kesimpulan bahwa metode ABC dapat menjadi alternatif perhitungan

yang tepat daripada menggunakan metode perhitungan biaya pokok tradisional dalam penentuan tarif tiket kapal penumpang kelas ekonomi pada PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) Cabang Surabaya. Penggunaan metode ABC diharapkan biaya dapat lebih terkontrol dan optimal sehingga tarif tiket penumpang kapal kelas ekonomi dapat lebih ekonomis. Tarif yang lebih ekonomis dapat meningkatkan penjualan tiket sehingga pendapatan yang dihasilkan dapat lebih meningkat.

Terdapat beberapa kesamaan dan perbedaan antara penelitian yang dilakukan oleh Daniel Pondopotan dengan penelitian ini. Persamaan yang terdapat dari kedua penelitian yaitu penelitian yang dilakukan oleh Daniel Pondopotan maupun penelitian ini yaitu mendasarkan kepada PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) sebagai obyek penelitian. Selain itu, penelitian yang dilakukan oleh Daniel Pondopotan dengan penelitian ini sama-sama menggunakan metode penelitian kualitatif dengan teknik analisis data model interaktif. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang dilakukan oleh Daniel pondopotan yaitu penelitian ini dimaksudkan untuk menganalisa pengaruh penetapan tarif tiket penumpang kapal PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) Cabang Surabaya terhadap biaya operasional kapal yang tinggi serta menganalisa metode apa yang digunakan terkait dengan penetapan tarif, apakah metode tersebut efektif digunakan serta ketepatan sasaran terhadap penetapan tarif tiket penumpang kapal disaat biaya operasional yang semakin menjulang dan tidak diimbangi dengan pendapatan yang signifikan, sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Daniel Pondopotan memberikan suatu alternatif perhitungan biaya pokok dengan menggunakan metode *activity based costing* (ABC).

2. Ifa Handayani pada tahun 2009

Ifa Handayani pada tahun 2009 mengambil penelitian dengan judul “ analisis efek biaya operasional terhadap profitabilitas industri perbankan konvensional dan non konvensional (syariah), yang memberikan kesimpulan bahwa biaya operasional berpengaruh negative signifikan terhadap profitabilitas bank, yang berarti bahwa semakin rendah rasio biaya operasional (BOPO) mengidentifikasi tingginya tingkat efisiensi bank yang akhirnya dapat meningkatkan profitabilitas (ROA).

Terdapat beberapa persamaan dan perbedaan terhadap penelitian yang dilakukan oleh Ifa Handayani dengan penelitian ini. Persamaan yaitu subyek yang diteliti terdapat kesamaan menganalisis biaya operasional namun ifa handayani memfokuskan biaya operasional dalam mempengaruhi profitabilitas sedangkan penelitian ini memfokuskan terhadap penetapan tarif tiket penumpang kapal terhadap biaya operasional agar efisien. Perbedaan yang terdapat di penelitian ini dengan penelitian yang sebelumnya dilakukan oleh Ifa Handayani yaitu dari sisi obyek yang diteliti, Ifa Handayani menggunakan obyek bank konvensional dan non konvensional, sedangkan penelitian ini menggunakan obyek penelitian yaitu PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) Cabang Surabaya.

C. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual merupakan kerangka berfikir untuk menggambarkan hubungan antara penetapan tarif penumpang kapal PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) Cabang Surabaya dengan Biaya Operasional Kapal.

Penetapan tarif yang ditetapkan oleh perusahaan atas pertimbangan Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) dan kementerian membuat perusahaan kesulitan dalam melakukan perkembangan usahanya. Karena tarif yang ditetapkan tidak dapat berubah dalam periode waktu yang cukup lama, padahal fenomena yang kini terjadi dalam masyarakat pada tahun 2014-2015 yaitu semakin tingginya biaya bahan bakar minyak yang mana bahan bakar minyak merupakan bahan dasar untuk pengoperasian kapal.

Kenaikan bahan bakar minyak juga telah memacu kenaikan bahan dan biaya operasional kapal lainnya, yaitu : biaya kepelabuhanan, biaya penumpang, serta biaya pemeliharaan kapal. Sehingga dengan tarif yang tetap dalam jangka waktu yang cukup lama membuat manajemen perusahaan dituntut agar meminimalisir kerugian dengan menekan biaya operasional kapal. Apabila biaya operasional kapal tersebut tidak dilakukan penekanan maka akan mengakibatkan kerugian yang cukup besar pada perusahaan. Kerugian yang terus menerus pada perusahaan akan mempengaruhi kredibilitas investor yang ingin menanamkan sahamnya pada perusahaan PT. Pelayaran nasional Indonesia (Persero).

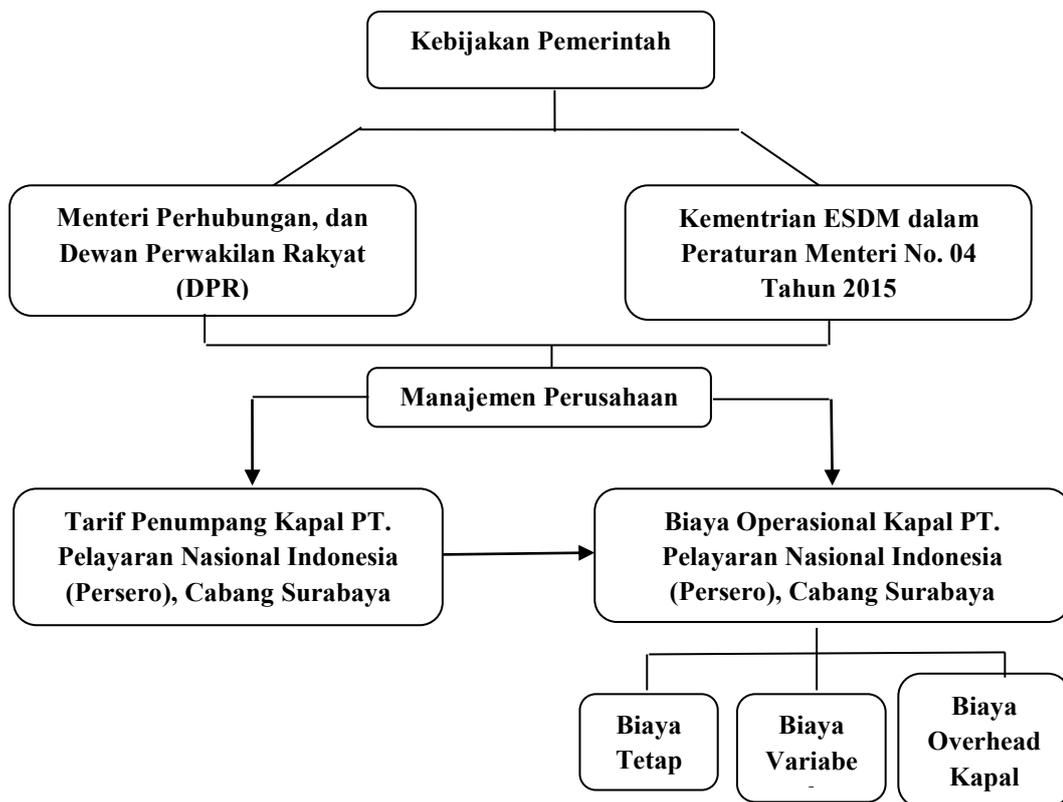
Penekanan biaya operasional dilakukan dengan meminimalisir adanya pemborosan seluruh biaya yang terkandung selama kapal beroperasi. Biaya – biaya tersebut meliputi : Biaya Variabel (*Variabel Cost*), Biaya Tetap (*Fixed Cost*), dan Biaya Overhead (*Overhead Cost*). Untuk melakukan penekanan terhadap biaya maka diperlukan adanya kordinasi yang baik antara pihak manajemen satu dan pihak manajemen lain yang berkaitan dengan operasional kapal. Sehingga biaya untuk operasional kapal PT. Pelayaran Nasional Indonesia

(Persero) Cabang Surabaya diharapkan dapat ditekan lebih rendah dan tidak mengalami kenaikan yang cukup drastis dari tahun ketahun.

Semakin meningkatnya biaya – biaya yang timbul dalam kegiatan operasional namun tidak seimbang dengan penetapan harga pada suatu produk dan jasa akan berdampak secara langsung terhadap penjualan dan profitabilitas perusahaan. Penjualan merupakan tulang punggung perusahaan yang mana merupakan sumber pendapatan perusahaan untuk keberlangsungan hidup perusahaan. Penjualan akan meningkat apabila harga untuk produk dan jasa sesuai dengan keadaan ekonomi masyarakat saat ini. Selain itu penjualan akan meningkat apabila perusahaan melakukan inovasi dan promosi.

Inovasi dan promosi juga merupakan faktor penunjang yang menjadi strategi perusahaan dalam melakukan persaingan sehat menghadapi lawan – lawan yang tangguh pada era globalisasi. Jika perusahaan tidak mampu bersaing dengan membuat strategi – strategi khusus, maka lambat laun perusahaan akan goyah dan mengalami penurunan pendapatan secara berkala yang membuat perusahaan dalam keadaan bahaya bahkan dapat terjadi kepailitan. Penetapan harga produk dan jasa yang sesuai merupakan strategi penetapan harga yang harus diputuskan secara bijak oleh pihak manajemen perusahaan. Strategi dalam menentukan harga didasarkan pada perusahaan dalam melakukan perhitungan yang tepat pada biaya. Perhitungan yang tepat terhadap biaya yaitu dengan melakukan pemilihan biaya yang tepat dan meminimalisir biaya yang berlebih sehingga terciptanya biaya yang efisien.

Dibawah ini merupakan kerangka berpikir yang disajikan untuk membantu memudahkan peneliti dalam menganalisa dan mengupas persoalan yang tengah terjadi pada PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) Cabang Surabaya :



Gambar 2.1 Kerangka Konseptual

(Sumber : Suyono 2005)