BAB III
PELAKSANAAN KULIAH KERJA PRAKTEK

3.1. Bidang Pelaksanaan Kerja Praktek

3.1.1. Pengertian Harga Pokok

Menurut Mulyadi bahwa arti sempit biaya adalah sebagai pengorbanan sumber ekonomi untuk memperoleh aktiva. Pengorbanan sumber ekonomi untuk memperoleh aktiva ini disebut dengan istilah harga pokok.

Dalam pembuatan produk terdapat dua kelompok biaya, yaitu biaya produksi dan biaya nonproduksi. Biaya produksi merupakan biaya-biaya yang dikeluarkan dalam pengolahan bahan baku menjadi produk, sedangkan biaya nonproduksi merupakan biaya-biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan nonproduksi, seperti kegiatan pemasaran atau kegiatan administrasi dan umum. Biaya produksi membentuk harga pokok produksi yang digunakan untuk menghitung harga pokok produk jadi dan harga pokok pada akhir periode akuntansi masih dalam proses. Biaya produksi ditambahkan pada harga pokok untuk menghitung harga pokok.

Biaya dapat dipandang sebagai titik tolak dalam penetapan harga perawatan. Peranan yang dapat dimainkan oleh faktor biaya tergantung pada keadaan. Jika produk dibuat berdasarkan order bukan menjadi komponen persediaan, maka peranan biaya atau harga pokok akan menjadi lebih penting. Selanjutnya, bila persaingan lemah atau bila perusahaan merupakan penguasa harga maka informasi biaya akan memainkan peranan penting. Elastisitas permintaan mempengaruhi pertimbangan biaya, dimana (1) suatu permintaan yang

tidak elastis mungkin akan menyebabkan biaya menjadi faktor yang lebih penting, (2) biaya pada berbagai tingkat volume harus dipelajari untuk memaksimalkan laba.

Adapun bidang pelaksanaan kerja praktek yang telah penulis laksanankan di SBU Aircraft Services pada PT. Dirgantara Indonesia yaitu di bagian *Finance* dengan mengambil topik penentuan harga pokok perawatan pesawat terbang. Demikian pula halnya dengan PT. DI Bandung yang bergerak dalam pembuatan dan perawatan pesawat terbang tentunya tidak terlepas dari kebutuhan akan adanya suatu prosedur penentuan harga pokok perawatan itu sendiri.

Pesawat-pesawat jenis produksi PT. DI adalah NC-212, CN-235, N-250, BO-105, BELL-412 dll, dengan jenis pesawat dengan berbagai macam bentuk yang berbeda. Maka diperlukan fungsi khusus yang menangani masalah perawatan pesawat dan komponen pendukungnya setelah pesawat tersebut di serahkan ke pembeli (customer).

Divisi Aircraft Services salah satu fungsi yang berada di PT. DI yang mempunyai peranan untuk merawat pesawat dan komponen-komponen pendukungnya, dengan jumlah yang demikian banyak maka diperlukan suatu prosedur penentuan harga pokok dalam proses perawatan dan perbaikan pesawat serta komponen pendukung milik customer.

3.1.2. Tujuan Harga Pokok

Tujuan atau manfaat harga pokok perawatan proses yang dihitung untuk jangka waktu tertentu adalah :

1) Menentukan harga pokok perawatan
2) Memantau biaya perawatan
3) Menghitung laba atau rugi periodik

3.1.3. Metode Harga Pokok

metode penentuan harga pokok perawatan adalah cara menghitung unsur-unsur biaya kedalam harga pokok perawatan. Dalam memperhitungkan unsur-unsur biaya ke dalam harga pokok perawatan menurut Mulyadi terdapat dua pendekatan yaitu :

1) Full Costing

Full costing merupakan metode penentuan harga pokok perawatan yang memperhitungkan semua unsur biaya perawatan kedalam harga pokok perawatan, yang terdiri dari biaya bahan baku (material), biaya tenaga kerja langsung dan biaya overhead pabrik, baik yang berperilaku variabel maupun tetap. Dengan demikian harga pokok perawatan menurut metode full costing terdiri dari unsur biaya perawatan yaitu : biaya bahan material, biaya tenaga kerja langsung, biaya overhead pabrik variabel dan biaya overhead tetap. Harga pokok perawatan yang dihitung dengan pendekatan full costing terdiri dari unsur-unsur di atas ditambah dengan biaya nonperawatan (biaya administrasi dan umum).

2) Variabel Costing

Variabel costing merupakan metode penentuan harga pokok perawatan yang hanya memperhitungkan biaya perawatan yang berperilaku variabel kedalam harga pokok perawatan yang terdiri dari biaya : biaya

bahan material, biaya tenaga kerja langsung dan biaya overhead pabrik. Harga pokok perawatan dihitung dengan pendekatan variabel costing terdiri dari unsur-unsur diatas ditambah dengan biaya nonperawatan variabel (biaya administrasi dan umum variabel).

3.2. Teknis Pelaksanaan Kuliah Kerja Praktek

Dalam melaksanakan kuliah kerja praktek penulis harus dapat memperhatikan hal-hal yang nantinya akan menjadi suatu permasalahan bagi penulis. Dimana dalam hal ini penulis hanya akan membandingkan antara materi yang telah diterima di bangku kuliah dengan praktek kerja lapangan yang sebenarnya terjadi di dunia kerja.

Adapun teknis pelaksanaan pengumpulan data dalam penyusunan laporan praktek kerja lapangan ini dilakukan dengan menggunakan teknis sebagai berikut :

a. Studi kepustakaan

   Dilakukan dengan mempelajari buku-buku yang ada hubungannya dengan masalah yang dibahas.

b. Observasi langsung

   Dilakukan dengan mengadakan observasi langsung ke lapangan pada bagian yang berhubungan dengan masalah yang dibahas.

c. Wawancara

   Penulis mengadakan wawancara langsung dengan pembimbing di perusahaan dalam bidang yang berhubungan dengan masalah yang dibahas.

d. Studi Dokomentasi

Melakukan pengamatan atas dokumen-dokumen yang dipakai dalam kegiatan pada masalah yang bersangkutan.

3.3. Pembahasan Hasil Pelaksanaan Kuliah Kerja Praktek

3.3.1. Penentuan Harga Pokok Perawatan

Seperti telah dikemukakan sebelumnya bahwa Divisi Aircraft Services tidak memproduksi komponen-komponen pesawat, tetapi menjadi pusat perawatan dan perbaikan berbagai jenis pesawat. Jenis pesawat (program) tersebut adalah : BO-105, NBK-117, CN-212, CN-235, AS-330, NAS-332, NBELL-412, BUFFALO dan nonprogram. Oleh sebab itu dalam penetuan harga pokok dibahas penentuan harga pokok perawatan.

Metode perhitungan harga pokok pada Divisi Aircraft Sevices menggunakan *predetermind rate*, baik untuk perhitungan *Direct labor, Overhead Cost* maupun General dan Administrasi. Sedangkan untuk perhitungan beban material dengan metode moving average. Selisih perhitungan harga pokok aktual dan *predetermind rate*, dialokasikan ke laba/rugi berjalan.

Metode *predetermind rate* atau penentuan biaya produksi ditentukan dimuka yang bertujuan adalah untuk mengendalikan biaya. Manajemen memerlukan data biaya, baik mengenai sifat maupun jumlahnya, sebelum perawatan dilakukan atau sebelum kontrak disetujui. Harga perawatan perlu dihitung lebih dahulu untuk penetapan harga perawatan, tujuan penyediaan sumber-sumber keuangan yang dibutuhkan guna melaksanakan perawatan atau pengendalian biaya.

Perhitungan beban material digunakan metode *moving average*. Dalam metode ini persediaan material yang ada di gudang dihitung harga pokok rata-ratanya dengan cara membagi harga pokok dengan jumlah satunannya. Setiap terjadi pembelian yang pokok persatuannya berbeda dengan harga pokok rata-rata persediaan yang ada di gudang, harus dilakukan perhitungan harga pokok rata-rata persatuan yang baru.

Tarif overhead dapat dihitung setelah taksiran biaya overhead dan tingkat produksi telah ditentukan. Tarif biaya overhead biasanya ditetapkan dalam satuan uang atau presentase tertentu dari hasil perawatan. Pada Divisi Aircraft Services PT. DI dasar penetapan tarif yang digunakan sebagai faktor pembagi adalah jam kerja langsung produktif, berdasarkan jam kerja sesungguhnya yang dicapai oleh suatu divisi. Data mengenai jam kerja langsung produktif diperoleh setiap bulan.

Total biaya dihitung untuk setiap program dengan cara menjumlahkan unsur-unsur beban material, upah langsung dan beban overhead dengan formulasi sebagai berikut :

Beban Material	Rp. xx
Upah Langsung	Rp. xx
Beban Overhead	Rp. xx
Total	Rp. xx

Perhitungan beban material digunakan metode *moving average*. Dalam metode ini persediaan material yang ada di gudang dihitung harga pokok rata-ratanya dengan cara membagi harga pokok dengan jumlah satunannya. Setiap terjadi pembelian yang pokok persatuannya berbeda dengan harga pokok rata-rata persediaan yang ada di gudang, harus dilakukan perhitungan harga pokok rata-rata persatuan yang baru.

Tarif overhead dapat dihitung setelah taksiran biaya overhead dan tingkat produksi telah ditentukan. Tarif biaya overhead biasanya ditetapkan dalam satuan uang atau presentase tertentu dari hasil perawatan. Pada Divisi Aircraft Services PT. DI dasar penetapan tarif yang digunakan sebagai faktor pembagi adalah jam kerja langsung produktif, berdasarkan jam kerja sesungguhnya yang dicapai oleh suatu divisi. Data mengenai jam kerja langsung produktif diperoleh setiap bulan.

Total biaya dihitung untuk setiap program dengan cara menjumlahkan unsur-unsur beban material, upah langsung dan beban overhead dengan formulasi sebagai berikut :

Beban Material	Rp. xx
Upah Langsung	Rp. xx
Beban Overhead	Rp. xx
Total	Rp. xx

Sebagai contoh harga pokok perawatan yang diperoleh dari ketiga unsur beban upah langsung, beban material langsung dan beban overhead perprogram periode 01 Januari 1998 s/d 31 Desember 1998, disajikan pada tabel berikut :

Rekapitulasi Laporan Harga Pokok Per Program Divisi Aircraft services periode 01 Januari 1998 s/d 31 Desember 1998

PGM	BEBAN MATERIAL (Rp)	UPAH LANGSUNG (Rp)	BEBAN OVERHEAD (Rp)	TOTAL (Rp)
AS	1,088,675,259.05	39,418257.04	292,216,611.02	1,420,310,127.11
BF	477,214,691.83	5,842,062.34	265,423,683.68	748,480,437.85
BH	6,073,570,194.93	39,856,261.24	1,105,596,158.59	7,219,022,614.76
BK	871,292,658.90	255,039.54	336.285,159.75	1,207,832,858.19
BO	1,328,024,250.98	21,983,576.50	173,997,663.42	1,524,005,490.90
CN	13,690,111,746.50	111,781,849.13	3,233,832,445.62	17,035,726,041.25
CS	4,125,326,062.41	30,874,431.78	660,634,136.79	4,816,834,630.98
NS	9,877,899.28	32,083,840.14	29,582,899.10	71,544,638,52
XX	163,728,109.68	66,750.26	18,377,685.40	182,172,545.34
TOTAL	**27,827,820,873.56**	**282,162,067.97**	**6,115,946,443.37**	**34,225,929,384.9**

Unsur biaya tenaga kerja yang termasuk dalam harga pokok pada Divisi Aircraft services dikelompokkan menjadi beberapa bagian, yaitu biaya tenaga kerja diakitkan dengan overhead, biaya tenaga kerja dikaitkan dengan material dan biaya tenaga kerja langsung. Oleh sebab itu biaya tenaga kerja langsung walaupun secara kuantitatif kurang berperan dalam penentuan harga pokok, namun secara kualitatif dan operasional sangat menentukan dalam prosedur penentuan harga pokok dalam perawatan di Divisi Aircraft services.

3.3.2. Sistem Informasi Perawatan dan Perbaikan Komponen Pendukung Pesawat Terbang jenis Produksi PT. Dirgantara Indonesia Bandung

Sistem informasi perawatan dan perbaikan komponen pendukung pesawat terbang jenis produksi PT. Dirgantara Indonesia Bandung merupakan bagian dari sistem informasi manajemen perawatan pesawat terbang PT. Dirgantara Indonesia Bandung khususnya Divivi aircraft Services yang memberikan dukungan terhadap operasi pesawat terbang yang dioperasikan oleh customer.

Sistem informasi ini terdiri dari kumpulan interaksi antara manusia dan potensi lainnya, untuk menghasilkan informasi yang berguna bagi manajemen dalam menunjang customer secara langsung di dalam kegiatan pengoperasian dan perawatan komponen pendukung pesawat terbang.

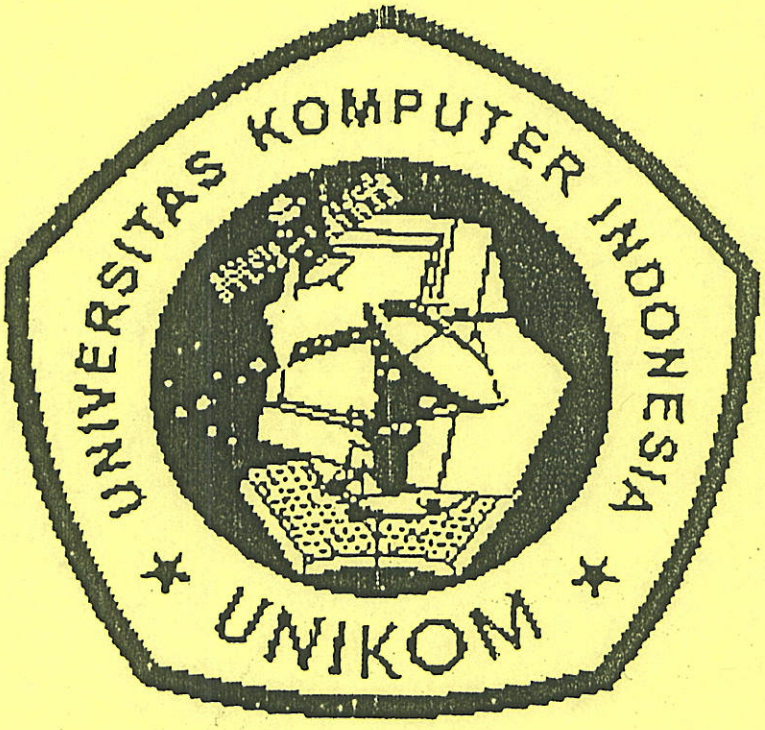
Di dalam sistem informasi perawatan dan perabaikan komponen pendukung pesawat terbang ini tersedia informasi sebagai berikut :

a) Jenis komponen pendukung yang dapat di rawat dan diperbaiki Divisi Aircraft Services yaitu : Jenis-jenis komponen pesawat terbang dari berbagai jenis produksi. PT. Dirgantara Indonesia yang dapat dirawat dan diperbaiki untuk mendukung operasionalnya pesawat terbangnya.
b) Status perawatan dan perbaikan komponen yaitu : Komponen pendukung yang sedang menjalani proses perawatan atau perbaikan.
c) *Man Hours* yaitu : Waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan suatu proses perawatan atau perbaikan suatu komponen pendukung.

d) *Material consumption* yaitu : Pemakaian material yang dipakai untuk mengganti yang rusak dalam proses perawatan dan perabaikan.

e) *Stock level material* yaitu : Persediaan material yang tersedia di gudang.

f) *Order* yaitu : Perintah mengerjakan perbaikan atau perawatan suatu komponen.


UNIVERSITAS KOMPUTER INDONESIA
UNIKOM