

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Indonesia dikenal sebagai Negara kepulauan yang terdiri dari pulau-pulau. Dengan kondisi geografis seperti ini alat transportasi yang efektif dan efisien untuk menghubungkan antar pulau adalah kapal laut dan pesawat udara. Berdasarkan hasil statistik yang dilakukan oleh Biro Pusat Statistik bahwa dari tahun 2006 sampai 2009 ditemukan bahwa jumlah penumpang dari transportasi udara di beberapa bandar udara lebih banyak dari jumlah penumpang dari transportasi laut dan darat. Beberapa tahun yang lalu pesawat terbang merupakan alat transportasi yang mahal sehingga banyak masyarakat tidak bisa menikmati alat transportasi ini. Di awal tahun 2000an fenomena tersebut sudah tidak terjadi lagi, sekarang masyarakat banyak menggunakan pesawat terbang mengingat selisih harga yang ditawarkan tidak terlalu banyak dengan waktu tempuh yang jauh lebih cepat, jasa angkutan udara lebih menarik perhatian masyarakat.

Fenomena terbaru dari jasa angkutan udara adalah konsep *low cost carrier* dimana maskapai penerbangan menurunkan *operating cost* serendah mungkin. Konsep ini bertujuan agar banyak masyarakat yang beralih ke jasa angkutan udara dan konsep ini berhasil. Banyak maskapai penerbangan yang memperoleh keuntungan dari konsep *low cost carrier* dan akhirnya berdampak positif pada perkembangan industri jasa angkutan udara. Persaingan antara jasa angkutan udara pun terjadi, setiap maskapai penerbangan berusaha menawarkan harga serendah

mungkin tanpa mengurangi aspek keamanan dan kenyamanan yang ditawarkan. Perusahaan jasa penerbangan yang menerapkan *low cost carrier* dalam beberapa tahun terakhir, mengalami pertumbuhan yang sangat pesat dalam hal jumlah penumpang, frekuensi penerbangan, dan rute penerbangan, karena dengan murah nya harga tiket yang disediakan semakin dapat dijangkau masyarakat lapisan bawah.

Perkembangan industri jasa angkutan udara juga berpengaruh pada perkembangan bandar udara. Jumlah penumpang dari tahun ke tahun meningkat, jumlah penerbangan pun mengalami peningkatan. Aktivitas-aktivitas di bandar udara bertambah terus mulai dari jasa aeronatika sampai dengan jasa nonaeronatika. Bandar udara sebagai pengelola jasa kebandarudaraan dan pelayanan lalu lintas udara terus menerus berusaha berbenah diri untuk memberikan pelayanan yang terbaik kepada masyarakat. Melalui tata kelola yang baik, bandar udara dapat memperbaiki pelayanannya. Sebagai bukti, jumlah masyarakat dan perusahaan jasa penerbangan yang menggunakan jasa kebandarudaraan bertambah terus. Hal ini dapat dilihat dari data statistik Departemen Perhubungan dan Badan Pusat Statistik untuk tahun 2006-2009.

Tabel 1.1

Jumlah Penumpang Dalam Negeri dari Transportasi Udara, 2006-2009 (orang)

	Polonia (Medan)	Soekarno Hatta (Jakarta)	Juanda (Surabaya)	Ngurah Rai (Bali)	Hasanudin (Makasar)
2006	1.848.195	9.949.097	3.552.187	1.659.321	1.413.051
2007	2.057.534	11.898.291	3.571.074	1.942.224	1.623.494

2008	1.954.697	11.890.190	3.539.582	2.053.411	1.578.261
2009	2.026.636	13.393.900	4.305.927	2.252.411	1.777.082

Sumber : www.bps.go.id (2010)

Dari data ini, kita dapat melihat terjadi peningkatan dari tahun ke tahun. Contohnya saja Bandar udara Soekarno-Hatta terus memperbaiki pelayanan yang diberikan, terlihat terjadi peningkatan yang cukup besar pada tahun 2006 menuju 2007.

Untuk menjamin agar usaha perusahaan mampu menghasilkan laba, maka manajemen perusahaan perlu mengurangi biaya secara signifikan dalam jangka panjang melalui perencanaan dan pengendalian biaya yang baik. Dalam melakukan pengendalian biaya, manajemen perusahaan harus dapat menentukan biaya produknya dengan akurat. Hal ini dilakukan dengan cara mengumpulkan informasi-informasi biaya yang terjadi di perusahaan. Informasi tentang biaya-biaya yang terjadi dalam suatu perusahaan sangat penting artinya dalam pengambilan keputusan yang dilakukan oleh manajemen perusahaan. Dengan kata lain informasi yang akurat mutlak diperlukan supaya pengambilan keputusan yang dilakukan oleh pihak manajemen tidak salah arah. Supaya dapat menghasilkan informasi-informasi biaya yang akurat dan relevan, maka dalam memproses semua data-data biaya perusahaan diperlukan metode yang tepat.

Sebelumnya perusahaan banyak menggunakan pendekatan tradisional dalam perhitungan harga pokoknya. Sistem biaya tradisional hanya membebankan biaya pada produk sebesar biaya dalam pembentukan rangkaian nilai. Oleh karena itu, dalam sistem tradisional, biaya produk terdiri dari tiga elemen yaitu : (1) biaya bahan

baku (BBB), (2) biaya tenaga kerja langsung (BTKL), (3) biaya *overhead* pabrik (BOP) (Blocher,1995:90). BBB dan BTKL merupakan biaya langsung sehingga tidak menimbulkan masalah pembebanan pada produk. Pembebanan BBB dan BTKL dapat dilakukan secara akurat dengan menggunakan pelacakan langsung atau pelacakan *driver*. Namun, pembebanan BOP menimbulkan masalah. Menurut Bambang (2005:78) pendekatan tradisional cenderung akan membebankan biaya *overhead* yang lebih tinggi terhadap produk yang volume produksinya lebih banyak dibanding produk lain yang diproduksi lebih sedikit. Untuk perusahaan yang beroperasi dalam lingkungan bisnis yang sudah maju yang ditandai dengan persaingan yang keras, perbaikan terus-menerus, total kendali mutu, kepuasan konsumen dan teknologi maju, suatu perusahaan harus menerapkan sistem akuntansi biaya yang dapat menghasilkan perhitungan harga pokok yang akurat. Sistem akuntansi biaya lama yang dahulunya dapat berfungsi dengan baik, kini tidak dapat dipertahankan lebih lama karena dapat menghasilkan distorsi biaya (Bambang, 2005:78). Sistem akuntansi biaya yang digunakan untuk membebankan biaya harus diubah dengan sistem yang cocok dengan lingkungannya yaitu dengan menggunakan *activity based-costing*. *Activity-based costing* bertujuan untuk meningkatkan ketepatan biaya produk dan jasa dengan menggolongkan biaya berdasarkan aktivitas yang dilakukan untuk menghasilkan produk. (Meyliana, 2005).

Activity-based costing (ABC) merupakan sistem biaya berbasis aktivitas dimana manajemen perusahaan dapat melakukan pengurangan biaya dalam jangka panjang dengan cara pengelolaan aktivitas (Hongren,2002:31). Sistem ABC menggunakan *cost driver* dalam jumlah yang jauh lebih banyak dibandingkan dengan sistem tradisional yang hanya menggunakan satu atau dua *cost driver*

berdasarkan unit (Bambang,2005:95). Akibatnya, sistem ABC meningkatkan ketelitian pembebanan biaya. Sistem ABC tidak hanya meningkatkan ketelitian pembebanan biaya, namun juga menyediakan informasi tentang biaya berbagai aktivitas sehingga memungkinkan manajemen memfokuskan diri pada aktivitas-aktivitas yang memberikan peluang untuk melakukan penghematan biaya dengan cara: menyederhanakan aktivitas, melaksanakan aktivitas dengan lebih efisien, meniadakan aktivitas yang tidak bernilai tambah, dan sebagainya. Sistem ABC ini didukung dengan adanya proses yang terus menerus, perbaikan produk memungkinkan perusahaan memperoleh keuntungan dari kompetisi (Bambang,2005:112). Mengingat tuntutan zaman, sudah waktunya perusahaan-perusahaan di Indonesia menerapkan sistem ABC.

Sebelumnya sudah pernah dilakukan penelitian mengenai *activity-based costing*. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Shynty Astri Rahmayani (2004) mengenai analisis perbandingan metode tradisional dan pendekatan *activity based costing* dalam penentuan tarif jasa pelayanan di RS DR. Hasan Sadikin Bandung menyatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara tarif jasa pelayanan yang ditetapkan dengan metode tradisional dan tarif jasa pelayanan yang ditetapkan dengan pendekatan *activity based costing*. Satuan unit penelitian dalam penelitian ini adalah tarif untuk tiap jasa pelayanan. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh unit pelayanan yang terdapat pada Perjan RS Dr. Hasan Sadikin Bandung. Terdapat dua variabel dalam penelitian ini yaitu: (1) variabel X_1 adalah penentuan tarif jasa pelayanan berdasarkan metode *traditional costing* yang diperoleh dengan cara membuat daftar perhitungan tarif jasa dengan metode *traditional costing*; (2) variabel X_2 yaitu penentuan tarif jasa pelayanan berdasarkan pada laporan perhitungan biaya

per bulan yang dikeluarkan rumah sakit. Perjan RS Dr. Hasan Sadikin sampai saat ini masih menggunakan metode tradisional dalam menetapkan tarif jasa pelayanannya. Dalam metode ini hanya digunakan satu *cost driver* yaitu jam tenaga kerja langsung sebagai dasar pengalokasian biaya *overhead*, kemudian ditambah dengan biaya langsung untuk menerapkan tarif jasa pelayanan. Akibat yang ditimbulkan adalah ada beberapa tarif jasa yang mengkonsumsi sumber daya yang relatif banyak, tarif yang ditetapkan terlalu rendah (contohnya tindakan ganti balutan dimana dalam metode *traditional costing* dibebankan sebesar Rp 20.000,00 padahal seharusnya menurut metode *activity-based costing* sebesar Rp. 24.558,00). Bila Perjan RS Dr. Hasan Sadikin menggunakan pendekatan *activity-based costing*, dapat menghasilkan tingkat tarif jasa yang lebih akurat dan kompetitif. Selain itu metode ini menggunakan lebih banyak *cost driver*, dimana dengan *cost driver* yang lebih banyak ini biaya-biaya yang dikeluarkan dapat diperinci dan ditelusuri ke aktivitas hingga ke jasa yang ditawarkan sehingga informasi biaya yang lebih rendah yang telah dikeluarkan menjadi lebih akurat dan tidak terdistorsi. Adapun *cost driver* yang digunakan untuk jenis jasa di poliklinik bedah digestif dari aktivitas penerimaan pasien adalah jumlah pasien. Untuk aktivitas anamnesa, *cost drivernya* jam kerja langsung.

Selain itu penelitian yang dilakukan Okvie Fauzan (2005) mengenai perbedaan penetapan harga pokok produk dengan menggunakan metode konvensional dan metode *activity based costing* pada perusahaan ABC menyatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara harga pokok produk pesanan konvensional dengan harga pokok produk pesanan ABC. Data penelitian yang digunakan penelitian ini

dari suatu populasi target yaitu harga pokok produk pesanan selama bulan April 2003 sampai April 2004, berupa daftar biaya produksi menggunakan metode konvensional yang kemudian dikonversi menjadi metode *activity-based costing*. Jumlah data penelitiannya adalah 21 pesanan. Dengan menggunakan metode *activity-based costing* total biaya produksi menjadi Rp. 42.472.605,52 sedangkan menurut pendekatan tradisional sebesar Rp. 58.115.775. Terdapat penurunan biaya produksi sebesar Rp. 15.643.169,48, penurunan ini terjadi karena pada metode *activity-based costing* pembebanan biaya overhead lebih teliti dan membentuk pusat biaya yang lebih banyak sehingga dapat diikuti dengan teliti ke pusat biaya yang mengkonsumsinya. Kemudian biaya *overhead* dari pusat biaya dialokasikan ke produk, biaya *overhead* sebesar Rp. 6.055.530,52 adalah total dari *batch level* dan *facility level* yang terdapat dari *batch level material handling, cutting, film, sablon, jahit, finishing* dan *facility level*. Perbedaan total biaya bahan baku disebabkan perhitungan bahan baku pada metode tradisional memasukkan biaya jahit dan sablon sebagai komponen bahan baku, sedangkan pada metode *activity-based costing* jahit dan sablon merupakan biaya *overhead batch level*.

Penelitian juga telah dilakukan oleh Ariyanti Yuliana (2007) mengenai penerapan *activity based costing* sebagai alat bantu untuk meningkatkan keakuratan pembebanan biaya dalam perhitungan harga pokok pada PT Gopek Cipta Utama menyatakan bahwa informasi biaya produksi yang dihasilkan oleh PT Gopek Cipta Utama kurang akurat. Salah satu penyebab ketidakakuratan tersebut adalah perusahaan menggunakan pembebanan tunggal, yaitu hanya menggunakan satu *cost driver* saja. Hal ini mengakibatkan produk-produk yang volume produksi dan aktivitasnya tinggi menerima pembebanan biaya overhead yang tinggi juga. Ariyanti

Yuliana (2007) menyarankan penggunaan *activity-based cost system* dalam perhitungan harga pokok produksi. Penelitian lain oleh Kartika Dewi Arifin (2006) mengenai perhitungan biaya produk yang dijalankan Pandan Wangi *Coffe Shop* pada Hotel Santika menyatakan bahwa perhitungan biaya produk menurut pihak manajemen untuk Nasi Goreng Santika, Sop Buntut goreng dan *Sphagetty Bolonaise* adalah Rp14,137 , Rp11,557 dan Rp 15,470, Sedangkan menurut *activity-based costing* adalah Rp13,496, Rp 12,779 dan Rp15,715. Dapat dilihat bahwa selama ini perhitungan biaya produk Nasi Goreng Santika terlalu tinggi sebesar Rp 641 sedangkan perhitungan biaya produk Sop Buntut Goreng dan *Sphagetty Bolonaise* justru terlalu rendah masing-masing sebesar Rp1,222 dan Rp245. Oleh karena proporsi biaya produksi tidak langsung dari keseluruhan biaya produksi yang terjadi tidaklah terlalu besar (13,58%), maka perbedaan yang terjadipun tidaklah signifikan. Berdasarkan hasil yang diperoleh, penulis menyarankan bahwa manajemen belum perlu menerapkan *activity-based costing* untuk memperhitungkan biaya produknya. Lain lagi hasil penelitian yang dilakukan oleh Miragea Susantie (2006) mengenai penerapan *activity-based costing* pada PT Telkom diketahui bahwa pada praktiknya, PT Telkom memiliki beberapa perbedaan yang cukup signifikan dengan perusahaan lainnya. Beberapa perbedaan tersebut diantaranya, yaitu penggunaan desain *activity-based costing model top down fully distributed cost, OROS software, network element, biaya interkoneksi*, serta bentuk informasi yang dihasilkan *activity-based costing* bagi PT Telkom bermanfaat untuk *product costing, cost control, dan management decision support*. Berdasarkan hasil penelitian, penulis menyarankan agar PT Telkom tetap mempertahankan sistem *activity-based costing* untuk menentukan biaya produk.

Jika melihat hasil-hasil penelitian diatas, penggunaan sistem *activity-based costing* dapat menghasilkan harga pokok yang lebih akurat yang tentunya membantu manajemen untuk meningkatkan nilai produk dan nilai proses dengan membuat keputusan yang lebih baik tentang desain produk, mengendalikan biaya secara lebih baik dan membantu perkembangan proyek-proyek yang meningkatkan nilai.

Dalam penelitian ini, peneliti ingin mengetahui bagaimana penerapan *activity-based costing* pada perusahaan jasa khususnya pada jasa kebandarudaraan di Bandar Udara Husein Sastranegara. Sistem *activity-based costing* sudah banyak dilakukan oleh perusahaan jasa lain seperti hotel, restaurant, dan rumah sakit namun jarang kita mengetahui bagaimana penerapannya pada bandar udara. Bandar udara menyediakan jasa yang berbeda dengan perusahaan lain. Bandar udara menyediakan jasa penerbangan (aeronatika) dan bukan penerbangan (non aeronatika). Bisnis bandar udara sendiri bersifat padat *capital* yang tingkat pengembalian modal yang lama dan memiliki profitabilitas yang rendah. Sementara aktivitas tersebut menuntut untuk lebih ekspansif dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan dengan tarif yang kompetitif. Selama ini kita mungkin hanya pernah menggunakan jasa kebandarudaraan tanpa mengetahui aktivitas dan jasa apa saja yang diberikan oleh bandar udara. Kita hanya mengetahui bandar udara sebagai tempat *landing* dan *take-off* pesawat tanpa pernah memikirkan aktivitas-aktivitas dan biaya-biaya apa saja yang terjadi sebelum pesawat *take-off* dan sesudah pesawat *landing*. Padahal sebenarnya banyak sekali aktivitas dan biaya yang terjadi dan bisa kita ketahui contohnya saja aktivitas pelayanan jasa penerbangan. Berupa pelayanan dalam memberikan panduan selama penerbangan. Panduan dilakukan ketika pesawat hendak *take off* hingga pesawat terbang selama dalam teritorial *flight information*

region (FIR) bandara tersebut. Bea dikenakan berdasarkan *route unit*. Dari contoh aktivitas di atas peneliti tertarik untuk mengetahui penerapan sistem *activity-based costing* pada perusahaan kebandarudaraan terutama di Bandar Udara Husein Sastranegara. Bandar Udara Husein Sastranegara merupakan bandar udara yang melayani keberangkatan dalam dan luar negeri. Bandar udara yang dibangun Belanda pada masa kolonial ini memiliki daya tampung 360.858 orang/tahun (www.angkasapura2.co.id). Adapun jenis pelayanan yang diberikan dibagi menjadi 3 jenis yaitu: (1) pelayanan aeronatika yang meliputi pengendalian lalu lintas udara, fasilitas telekomunikasi penerbangan, fasilitas navigasi udara, fasilitas pendaratan visual dan pelayanan meteorologi; (2) pelayanan non aeronatika yang meliputi sewa ruang, gudang, tanah, pas bandara dan sewa gudang cargo; (3) pelayanan lainnya yang antara lain pelayanan bongkar muat penerbangan. Melalui layanan yang disediakan bandar udara memperoleh pendapatan dari aeronatika (antara lain: pendapatan pendaratan, penempatan, pelayanan penerbangan dan pelayanan penumpang) maupun non aeronatika (antara lain: sewa ruang, gedung, tanah, listrik, dan pemasangan reklame). Dengan mengetahui penerapan *activity-based costing* pada aktivitas-aktivitas kebandarudaraan, tentunya dapat memberikan gambaran pada Bandar Udara Husein Sastranegara untuk dapat mengambil keputusan mengenai penyediaan pelayanan baik itu kepada maskapai penerbangan ataupun pada penumpang pesawat. Melalui penerapan sistem *activity-based costing* yang baik diharapkan perusahaan dapat menghasilkan pelayanan jasa yang bermutu demi kepuasan konsumen. Suatu pengkajian sistem *activity-based costing* juga dapat meyakinkan manajemen bahwa mereka harus mengambil sejumlah langkah untuk menjadi lebih kompetitif. Sebagai hasilnya, mereka dapat berusaha untuk

meningkatkan mutu sambil secara simultan memfokus pada mengurangi biaya. Oleh karena itu peneliti tertarik untuk melakukan penelitian berjudul Penerapan *Activity-Based Costing* dalam Penentuan Biaya Produk di Perusahaan Jasa Pengelolaan Kebandarudaraan (Studi Kasus Pada PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung)

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian di atas maka permasalahan dalam penelitian ini dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Bagaimanakah cara menghitung tarif penyediaan pelayanan jasa penerbangan di Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung dengan menggunakan metode *activity-based costing*?
2. Bagaimanakah bentuk informasi yang dihasilkan *activity-based costing* bagi PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Husein Sastranegara?

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian yang dilakukan oleh penulis sehubungan dengan identifikasi masalah di atas adalah untuk:

1. Untuk mengetahui penerapan *activity-based costing* di PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Husein Sastranegara dalam kaitannya dengan penentuan tarif jasa aeronatika.

2. Untuk mengetahui bentuk informasi yang dihasilkan *activity-based costing* bagi PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Husein Sastranegara yang akan berpengaruh pada tarif jasa aeronatika.

1.4 Kegunaan Penelitian

Dari informasi yang dapat dikumpulkan sebagai bahan penelitian, penulis berharap agar hasil penelitian ini dapat bermanfaat bagi berbagai pihak terutama:

1. Bagi perusahaan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan referensi dan masukan dalam bentuk sumbangan pemikiran yang berguna bagi perusahaan dalam penentuan biaya produk.

2. Bagi penulis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan mengenai sistem *activity-based costing* sebagai bahan perbandingan antara teori yang dipelajari di bangku kuliah dengan penerapannya pada PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung.

3. Bagi pembaca

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan mengenai penerapan *activity-based costing* dalam industri jasa, khususnya jasa pengelola kebandarudaraan. Selain itu, hasil penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi sumber informasi dan bahan perbandingan untuk penelitian serupa di masa yang akan datang jika mengambil tema *activity based-costing*.

1.5 Rerangka Pemikiran

Bandar udara sebagai pengelola jasa kebandarudaraan dan pelayanan lalu lintas udara dari tahun ke tahun terus berupaya untuk mencapai tujuannya yaitu memenuhi laba yang ditargetkan dan memberikan pelayanan yang terbaik bagi masyarakat. Salah satu strategi yang dilakukan manajemen untuk dapat memenuhi tujuannya itu bandar udara melakukan pengurangan biaya yang signifikan dalam jangka panjang, misalnya saja biaya peremajaan dan perbaikan mesin (seperti mesin x-ray). Dalam melakukan pengendalian biaya, manajemen harus mampu menentukan biaya produknya secara akurat. Untuk dapat menentukan keakuratan biaya tersebut, manajemen juga harus mengetahui kegiatan-kegiatan yang dilakukan bandar udara.

Dalam sistem tradisional hanya digunakan *driver-driver* aktivitas berlevel unit untuk membebankan BOP pada produk. *Driver* aktivitas berlevel unit menurut Supriyono (1999:263) adalah faktor-faktor yang menyebabkan perubahan biaya sesuai dengan perubahan unit produk yang diproduksi. Penggunaan *driver* biaya berlevel unit untuk membebankan BOP pada produk menggunakan asumsi bahwa overhead yang dikonsumsi oleh produk mempunyai korelasi yang sangat tinggi dalam jumlah unit yang diproduksi. Supriyono (1996:267) juga menyatakan ada tiga faktor yang menyebabkan sistem biaya tradisional tidak mampu membebankan BOP secara teliti pada produk yaitu: (1) produk yang dihasilkan beberapa jenis, (2) BOP berlevel non-unit jumlahnya relatif besar, (3) diversitas produk-produk relatif tinggi. Ketiga faktor tersebut mengharuskan manajemen untuk mengganti sistem biaya tradisional dengan sistem ABC.

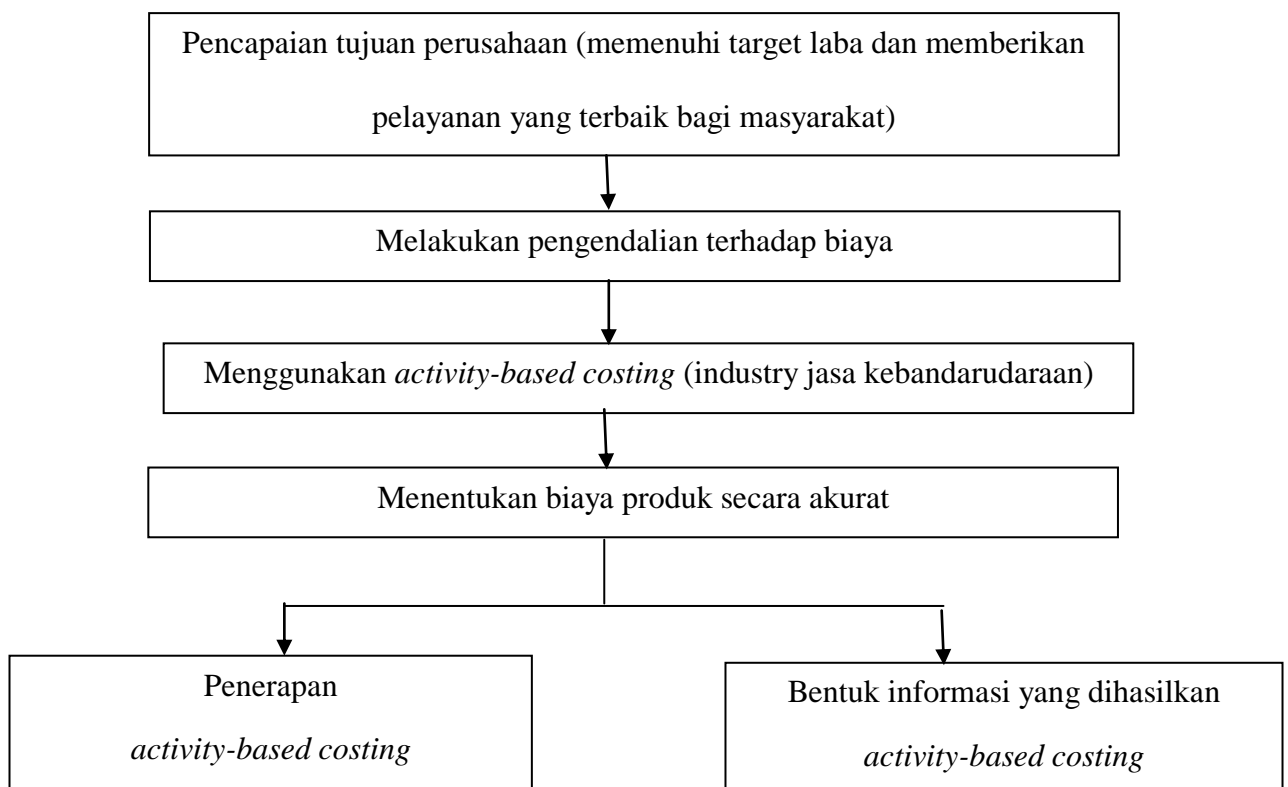
Menurut Blocher (2007:222) *activity-based costing* adalah pendekatan perhitungan biaya yang membebankan biaya sumber daya ke objek biaya seperti produk, jasa, atau pelanggan berdasarkan aktivitas yang dilakukan untuk objek biaya tersebut. Sistem biaya berbasis aktivitas (*activity-based costing*) merupakan suatu sistem yang pertama kali menelusuri biaya ke aktivitas dan kemudian ke produk. Kalkulasi biaya produk tradisional juga meliputi 2 tahap, akan tetapi dalam tahap pertama, biaya ditelusuri ke departemen-departemen, bukan ke aktivitas. Baik dalam kalkulasi biaya tradisional maupun kalkulasi biaya berbasis aktivitas, tahap kedua mencakup menelusuri biaya ke produk (Bambang, 2005:82). Perbedaan utama antara kedua metode tersebut adalah jumlah pemicu biaya yang digunakan. Kalkulasi biaya berbasis aktivitas menggunakan jumlah pemacu biaya yang lebih berbasis volume yang tipikal dalam sistem konvensional. Dalam kenyataannya, pendekatan ABC memisahkan biaya *overhead* kedalam kelompok biaya *overhead*, yaitu setiap kelompok biaya dikaitkan dengan pemicu biaya yang berbeda. Kemudian suatu tarif *overhead* yang ditentukan dimuka dihitung untuk setiap kelompok biaya dan setiap pemacu biaya (Bambang, 2005:84). Sebagai konsekuensinya, metoda ini telah meningkatkan akurasi.

Pembahasan mengenai *activity-based costing* yang ada selama ini memang lebih menitikberatkan pada perusahaan manufaktur, namun hanya sedikit yang melakukan pembahasan untuk perusahaan jasa khususnya jasa kebandarudaraan. Di Indonesia sebagian besar jasa kebandarudaraan dikelola oleh PT Angkasa Pura I yang membawahi beberapa bandar udara di kawasan timur Indonesia antara lain bandar Udara Juanda Surabaya dan Ngurah Rai Bali. Selain itu ada juga PT Angkasa Pura II yang membawahi beberapa bandar udara di kawasan barat Indonesia antara

lain bandar udara Soekarno Hatta Jakarta dan Husein Sastranegara Bandung. Bandar udara Husein Sastranegara adalah sebuah bandar udara yang terletak di Kota Bandung, Jawa Barat, Indonesia. Selain untuk melayani masyarakat, bandara ini juga merupakan salah satu pangkalan angkatan udara TNI. Bandar udara ini melayani keberangkatan domestik ke beberapa daerah antara lain Batam, Surabaya dan Bali serta keberangkatan internasional menuju Singapura dan Malaysia. Bandar Udara Husein Sastranegara merupakan salah satu dari beberapa bandar udara yang di bawah pengelolaan PT (Persero) Angkasa Pura II yang belum menerapkan *activity based costing* dalam penentuan biaya produknya. Oleh karena itu, penulis melakukan analisis untuk mendeskripsikan penerapan *activity-based costing* di PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Husein Sastranegara serta bentuk informasi yang dihasilkan *activity-based costing* bagi Bandar Udara Husein Sastranegara.

Gambar 1.1

Rerangka Pemikiran



1.6 Metode Penelitian

Metoda penelitian yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah metoda deskriptif analitis dengan penekanan metode studi kasus. Menurut jogiyanto (2007) dalam Meythi (2009) metode penelitian ini dilakukan dengan mengumpulkan data yang dapat memberikan informasi dan gambaran yang cukup jelas mengenai objek penelitian. Setelah itu, data yang diperoleh dianalisis dan diinterpretasikan sehingga dapat ditarik suatu simpulan umum mengenai perusahaan yang bersangkutan untuk kemudian dijadikan dasar dalam pengajuan saran.

Teknik pengumpulan data yang digunakan oleh penulis pada penelitian ini adalah dengan melakukan:

1. Penelitian Lapangan (*field research*)

Penelitian lapangan dilakukan untuk memperoleh data primer, yaitu suatu cara pengumpulan data dengan mengadakan penyelidikan secara langsung pada perusahaan, antara lain melalui:

- a. Observasi, peneliti melakukan pengamatan langsung pelaksanaan kegiatan perusahaan dalam rangka pengumpulan data yang diperlukan.
- b. Wawancara, peneliti mengadakan wawancara langsung dengan pejabat dan staf yang berwenang dalam perusahaan untuk memberikan penjelasan mengenai data yang diperoleh.
- c. Dokumentasi, peneliti mengumpulkan dan mempelajari data-data dan dokumen-dokumen perusahaan yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.

2. Penelitian Kepustakaan (*library research*)

Penelitian kepustakaan dilakukan untuk memperoleh data sekunder, yaitu pengumpulan data dengan cara mempelajari teori-teori dari buku-buku referensi, bahan-bahan kuliah, dan literatur lainnya yang dapat dijadikan landasan teoritis berkaitan dengan masalah yang diteliti.

1.7 Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan di Bandar Udara Husein Sastranegara yang terletak di JL. Pajajaran no.156. Penulis memperkirakan penelitian akan berlangsung selama kurang lebih dua bulan, mulai bulan Januari 2011.