

## Faktor-faktor yang berpengaruh terhadap niat *fraud* di perusahaan transportasi daring: model konseptual

Faisal Husaini, Dekar Urumsah

Universitas Islam Indonesia

e-mail: faisalhusaini1317@gmail.com; dekar.urumsah@uii.ac.id

---

### Abstrak

*Pandemi Covid-19 mengakibatkan banyak munculnya kebijakan-kebijakan baru yang bertujuan untuk bertahan menghadapi pandemi baik itu dari instansi pemerintah maupun entitas bisnis yang dirasa tepat, kurang tepat dan bahkan mungkin mengindikasikan potensi fraud dalam kebijakan tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk mengusulkan model konseptual untuk mengeksplorasi sebuah kebijakan yang dibuat oleh sebuah entitas bisnis perusahaan transportasi daring yang di dalamnya terdapat beberapa unsur perubahan atas kebijakan tersebut yaitu insentif, pembagian order, batas waktu insentif dan sistem level yang mengindikasikan potensi fraud di dalamnya. Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode kerangka penelitian konseptual, kerangka penelitian konseptual digambarkan sebagai seperangkat ide dan prinsip luas yang diambil dari penyelidikan bidang yang relevan dan digunakan untuk menyusun dan mengusulkan kerangka model untuk penelitian selanjutnya. Teori yang digunakan dalam penelitian ini yaitu teori fraud triangle yang akan dihubungkan dengan unsur-unsur yang berubah atas kebijakan insentif, pembagian order, batas waktu insentif dan sistem level di perusahaan transportasi daring pada masa pandemi. Model konseptual ini diharapkan memberi gambaran terjadinya sebuah fraud dan diharapkan menjadi tambahan referensi yang berkaitan dengan teori fraud dan fraud triangle untuk melakukan penelitian selanjutnya.*

*Kata Kunci: Niat Fraud, Covid-19, Fraud Triangle Theory.*

DOI: [10.20885/ncaf.vol5.art31](https://doi.org/10.20885/ncaf.vol5.art31)

---

### PENDAHULUAN

Pandemi Covid-19 tidak hanya mengakibatkan dampak penurunan tingkat konsumsi masyarakat yang mempengaruhi ekonomi namun juga mengakibatkan banyaknya perubahan kebijakan baik itu kebijakan yang dibuat oleh pemerintah maupun entitas bisnis untuk bertahan menghadapi pandemi (Kementerian Keuangan Republik Indonesia, 2020). Salah satu perusahaan terdampak pandemi Covid-19 di Indonesia adalah perusahaan yang bergerak pada bidang jasa transportasi daring atau dalam jaringan yaitu PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa yang menggunakan sistem kemitraan dalam aktifitas bisnisnya (Infojek, 2021).

Selama masa pandemi Covid-19 PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa mengubah kebijakan yang berkaitan dengan pendapatan mitra pengemudi transportasi daring untuk bertahan menghadapi pandemi (Infojek, 2021). Namun perubahan kebijakan yang dilakukan oleh perusahaan transportasi daring ini menuai respon yang berbeda untuk setiap wilayah operasional perusahaan tersebut, khususnya di Daerah Istimewa Yogyakarta respon atas perubahan kebijakan yang berkaitan dengan pendapatan mitra pengemudi transportasi daring tersebut yaitu berupa aksi demo yang dilakukan oleh Paguyuban Gojek Pengemudi Jogja (PAGODJA) dengan membawa aspirasi diantaranya perubahan sistem insentif, meniadakan jenjang level, menaikkan tarif, memperbaiki sistem pembagian order dan mengembalikan skema batas waktu insentif seperti semula (Radarijogja, 2022). Dengan adanya fenomena perubahan kebijakan dan respon yang ada mengindikasikan terdapat potensi atau niat *fraud* dalam kebijakan tersebut.

*Fraud* merupakan suatu kegiatan atau tindakan kejahatan yang dilakukan secara sengaja oleh oknum-oknum tertentu untuk kepentingan pribadi maupun kelompok yang merugikan pihak lain (Dewitasari, 2019). Kasus *fraud* kini kian marak terjadi di berbagai kalangan dengan berbagai macam motif yang mendasarinya, berbagai kalangan tersebut antara lain kalangan profesional, organisasi swasta dan

sektor publik (ACFE, 2008). Secara umum penyebab terjadinya *fraud* dijelaskan dalam *fraud triangle theory* yang dikemukakan oleh Cressey (1954) dengan menjelaskan penyebab terjadinya *fraud* yaitu *pressure*, *opportunity* dan *rationalization* yang selanjutnya disebut sebagai tekanan, kesempatan dan rasionalisasi. Safitri (2019) menyatakan sebelum terjadi *fraud* akan terdapat niat yang muncul sebagai alasan yang mendasari sebuah tindakan dilakukan.

Tekanan sering dikaitkan dengan tekanan yang bersifat finansial dan non-finansial, Safitri (2019) menyatakan bahwa niat *fraud* dipengaruhi oleh tekanan yang berupa masalah keuangan yang sedang dihadapi dan keadaan politik yang tidak menentu. Namun Sherly (2021) menyatakan bahwa niat *fraud* terjadi tidak berdasarkan tekanan ekonomi namun terjadi karena adanya tekanan yang berasal dari lingkungan kerja yang kurang baik. Hasil penelitian Akbar (2017) menemukan bahwa tekanan berpengaruh positif terhadap *fraud* pelaporan keuangan di perusahaan manufaktur di Indonesia. Tekanan dalam penelitian ini dikaitkan dengan tekanan finansial yang sedang dihadapi oleh perusahaan dimana perusahaan transportasi daring harus membayar insentif kepada mitra pengemudi transportasi daring ditengah pandemi dan saat tingkat konsumsi masyarakat yang mempengaruhi perekonomian sedang menurun.

Kesempatan sering dikaitkan dengan adanya keleluasaan dalam melakukan suatu hal atas lemahnya sebuah sistem (Didi, dkk., 2018). Menurut Ulfah & Nuraina (2017), kesempatan adalah peluang yang memungkinkan terjadinya *fraud*. Hasil penelitian Agustina & Pratomo (2019) menemukan bahwa kesempatan berpengaruh positif signifikan terhadap *fraud* pelaporan keuangan paada perusahaan sektor pertambangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Dalam penelitian ini kesempatan dikaitkan dengan sistem pembagian order dan batas waktu insentif. Sistem pembagian order merupakan sebuah sistem yang dibuat dan dikendalikan oleh perusahaan transportasi daring sehingga dimungkinkan adanya manipulasi didalamnya yang menyulitkan mitra pengemudi dalam mendapatkan insentif karena tidak ada yang mengawasi atas sistem tersebut. Kemudian batas waktu insentif yang dirubah menjadi lebih singkat dari 24 jam menjadi 12 jam akan sangat terasa bahwa hal ini merupakan kesempatan bagi perusahaan untuk dapat mempersulit mitra pengemudi transportasi daring dalam mendapatkan insentif dan mengakibatkan kewajiban perusahaan membayar insentif semakin sedikit.

Rasionalisasi muncul sebagai akibat dari kepercayaan diri yang menganggap bahwa apa yang dilakukannya bukan merupakan tindakan yang salah. Zulaikha & Hadiprajitno (2016) menyatakan bahwa rasionalisasi merupakan pembenaran terhadap tindakan yang dilakukan dengan mengesampingkan tindakan tersebut benar atau salah. Hasil penelitian Kirana & Ramantha (2020) menemukan bahwa rasionalitas berpengaruh positif terhadap *fraud* pelaporan keuangan. Dalam penelitian ini rasionalisasi dikaitkan dengan sistem level dikarenakan hal tersebut menjadi pembenaran atas semakin sedikitnya insentif yang akan diterima oleh mitra pengemudi transportasi daring.

Berdasarkan penjelasan yang telah diuraikan, penulis termotivasi untuk melakukan penelitian yang berkaitan dengan niat *fraud* atau perilaku *fraud* dikarenakan berdasarkan literatur sebelumnya kebanyakan meneliti mengenai *fraud* yang dilakukan oleh karyawan kepada perusahaan (Safitri (2019); Sherly (2021)), *fraud* oleh pegawai instansi pemerintahan (Zulaikha & Hadiprajitno (2016); Didi, dkk. (2019)), mitra pengemudi transportasi daring kepada perusahaan (Indah, dkk. (2020); Yuliana, dkk. (2019)), namun sangat terbatas penelitian tentang niat *fraud* atau perilaku *fraud* yang dilakukan oleh perusahaan terhadap karyawannya atau perusahaan terhadap mitranya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengeksplorasi mengenai unsur-unsur yang berubah dari kebijakan insentif, sistem pembagian order, batas waktu insentif, sistem level yang dibuat oleh perusahaan transportasi daring selama pandemi apakah terdapat niat *fraud* didalam kebijakan tersebut dengan cara menghubungkan unsur-unsur tersebut kepada konsep *fraud triangle theory*.

## TINJAUAN LITERATUR

### *Fraud Triangle Theory*

Definisi *fraud* menurut black law dictionary dikutip oleh Suryana & Sadeli, (2015) adalah kesengajaan atas salah pernyataan terhadap suatu kebenaran atau keadaan yang disembunyikan dari sebuah fakta material yang dapat mempengaruhi orang lain untuk melakukan perbuatan atau tindakan yang merugikan, biasanya

merupakan kesalahan namun dalam beberapa kasus (khususnya dilakukan secara sengaja) memungkinkan merupakan suatu kejahatan.

Cressey, (1954) menyatakan bahwa motivasi individu untuk melakukan fraud disebabkan oleh tiga unsur utama yaitu *pressure*, *opportunity* dan *rationalization*. *Pressure* adalah dorongan yang menyebabkan seseorang melakukan *fraud*, contohnya hutang atau tagihan yang menumpuk, gaya hidup mewah, ketergantungan narkoba dan terkadang datang dari tekanan atasan. *Opportunity* adalah peluang yang memungkinkan *fraud* terjadi. Biasanya disebabkan karena internal kontrol suatu organisasi yang lemah, kurangnya pengawasan, dan/atau penyalahgunaan wewenang. *Rationalization* menjadi elemen penting dalam terjadinya *fraud*, dimana pelaku mencari pembenaran atas tindakannya. Misalnya hahwasanya tindakannya untuk membahagiakan keluarga dan orang-orang yang dicintainya, masa kerja pelaku cukup lama dan dia merasa seharusnya berhak mendapatkan lebih dari yang telah dia dapatkan sekarang, perusahaan telah mendapatkan keuntungan yang sangat besar dan tidak mengapa jika pelaku mengambil bagian sedikit dari keuntungan tersebut.

### Insentif

Mangkunegaran, (2013) mengemukakan bahwa insentif adalah suatu bentuk motivasi yang dinyatakan dalam bentuk uang atas dasar kinerja yang tinggi dan juga merupakan rasa pengakuan dari pihak organisasi terhadap kinerja karyawan dan kontribusi terhadap organisasi. Handoko, (2008) menjelaskan fungsi utama dari pemberian insentif adalah untuk memberikan tanggung jawab dan dorongan kepada karyawan. Insentif menjamin bahwa karyawan akan mengarahkan usahanya untuk mencapai tujuan organisasi. Sedangkan tujuan utama pemberian insentif adalah untuk meningkatkan produktifitas kinerja perusahaan.

### Insentif Perusahaan Transportasi Daring

Insentif perusahaan transportasi daring merupakan pendapatan tambahan selain ongkos kirim yang diberikan oleh perusahaan transportasi daring kepada mitra pengemudi transportasi daring dengan aturan terpenuhinya syarat poin yang telah diatur oleh perusahaan transportasi daring (Infojek, 2021). Kebijakan insentif dan poin sebelum pandemi adalah sebagai berikut:

**Tabel 1.** Tabel Poin dan Insentif Sebelum Pandemi

Hari	Jumlah Poin / Insentif	Catatan
Senin - Minggu	1. 14 Poin = Rp. 15.000 2. 16 Poin = Rp. 25.000 3. 20 poin = Rp. 40.000	Dalam satu hari yang sama pengemudi menyelesaikan order dengan total poin 20 poin, maksimal bonus yang akan di terima adalah Rp. 80.000/hari. Jangka waktu untuk menyelesaikan 20 poin tersebut adalah 24 jam.

Sumber : Gojek Indonesia, (2015)

Dari tabel di atas terlihat bahwa mitra pengemudi transportasi daring akan mendapatkan pendapatan tambahan dari insentif sebesar Rp. 15.000 untuk 14 poin, Rp. 25.000 untuk 16 poin dan Rp. 40.000 untuk 20 poin. Jadi, apabila mitra pengemudi berhasil mengumpulkan 14 poin saja pada rentang waktu 24 jam maka pendapatan tambahan mitra pengemudi tersebut hanya Rp. 15.000. Namun apabila mitra pengemudi tersebut berhasil mengumpulkan poin sebanyak 16 poin dalam rentang waktu 24 jam maka pengemudi tersebut akan mendapatkan insentif sebesar Rp. 15.000 + Rp. 25.000 = Rp. 40.000 . Kemudian apabila mitra pengemudi berhasil mengumpulkan 20 poin untuk rentang waktu 24 jam maka mitra pengemudi akan mendapatkan insentif sebesar Rp. 40.000 + Rp. 40.000 = Rp. 80.000. Setiap pekerjaan memiliki nilai poin berbeda diantaranya untuk pekerjaan jasa pesan antar makanan memiliki nilai 1,5 poin, untuk jasa antar penumpang dan barang memiliki nilai 1 poin (Infojek, 2021).

Namun, saat pandemi kebijakan tersebut tidak diberlakukan lagi dan diubah menjadi pembulatan pendapatan dengan penjelasan sebagai berikut:

**Tabel 2.** Tabel poin dan insentif saat pandemi hingga saat ini

Level	Pendapatan Minimum / Hari
Basic	Rp 100.000 jika mencapai 1.700
Silver	Rp 135.000 jika mencapai 2.100 poin
Gold	Rp 185.000 jika mencapai 2.600 poin
Platinum	Rp 250.000 jika mencapai 3.200 poin

Sumber : Gojek Indonesia, (2021)

Dari tabel di atas terlihat bahwa mitra pengemudi transportasi daring akan mendapatkan pendapatan minimum harian dari ongkos kirim ditambah insentif sebesar Rp. 100.000 untuk 1.700 poin, Rp. 135.000 untuk 2.100 poin, Rp. 185.000 untuk 2600 poin, dan Rp. 250.000 untuk 3.200 poin. Jadi, apabila mitra pengemudi berhasil mengumpulkan target poin berdasarkan level masing-masing mitra pengemudi maka akan mendapatkan pembulatan pendapatan sebesar yang telah disebutkan. Setiap pekerjaan memiliki nilai poin berbeda diantaranya untuk pekerjaan jasa pesan antar makanan memiliki nilai 150 poin, untuk jasa antar penumpang dan barang memiliki nilai 100 poin (Infojek, 2021).

Perbedaan berkaitan dengan poin dan insentif dari kebijakan sebelum pandemi dan sesudah pandemi adalah terletak pada besaran insentif yang diberikan oleh perusahaan kepada mitra pengemudi transportasi daring. Pada kebijakan insentif yang lama besaran insentif yang diterima adalah tetap untuk setiap target poin, namun pada kebijakan yang baru insentif yang diterima berdasarkan level dan akumulasi dari ongkos kirim. Sebagai contoh adalah jika seorang mitra pengemudi transportasi daring yang berada pada level basic dengan pembulatan pendapatan minimum per hari Rp. 100.000 dengan target poin yang harus diselesaikan adalah 1.700 poin dengan asumsi pekerjaan yang diselesaikan sebanyak 10 pekerjaan dan ongkos kirim yang diperoleh adalah Rp.85.000, maka mitra pengemudi hanya mendapatkan insentif dari perusahaan sebesar Rp.15.000 saja sehingga terakumulasi Rp. 100.000. Berbeda dengan kebijakan sebelum pandemi, jika mitra pengemudi berhasil mengumpulkan poin sebesar 16 Poin dengan total penyelesaian pekerjaan sebanyak 10 pekerjaan dan ongkos kirim yang diperoleh adalah Rp.85.000, maka mitra pengemudi akan tetap mendapatkan insentif yang dibayarkan oleh perusahaan sebesar Rp. 40.000 dan jika di globalkan yaitu pendapatan mitra pengemudi sebesar Rp. 125.000 dan pada kebijakan yang lama tidak ada pembatasan penyelesaian pekerjaan karena total penyelesaian pekerjaan dan ongkos kirim tidak mempengaruhi insentif yang harus dibayarkan perusahaan kepada mitra pengemudi (Infojek, 2021).

Insentif dikaitkan dalam penelitian ini sebagai tekanan karena terdapat indikasi niat *fraud* yang dilakukan oleh perusahaan transportasi daring dikarenakan terlihat bahwa pada masa pandemi perusahaan mengalami tekanan berupa harus membayar insentif yang sama setiap harinya kepada setiap mitra pengemudi sehingga tercetuslah kebijakan yang mengatur besaran insentif yang baru.

### **Pembagian Order**

Pembagian order adalah sebuah sistem yang dibuat oleh perusahaan transportasi daring bertujuan untuk dapat menyebarkan permintaan orderan dari pelanggan kepada seluruh pengemudi (Infojek, 2021). Pada kebijakan sebelum pandemi pembagian order diberikan kepada mitra berdasarkan jarak terdekat dari pesanan tersebut dilakukan. Misalkan untuk layanan pesan antar makanan, maka order tersebut akan diberikan kepada mitra yang berada dekat dengan rumah makan yang akan di pesan oleh pelanggan, begitu pula untuk layanan antar jemput penumpang dan barang.

Perbedaan yang terlihat yaitu order akan diberikan kepada mitra pengemudi secara acak dan tidak berdasarkan jarak terdekat yang akan berpengaruh pada ongkos kirim yang semakin mahal jika order tersebut diberikan kepada mitra yang berada jauh dari lokasi penjemputan dan biaya operasional mitra pengemudi akan meningkat dikarenakan tidak jarang mitra pengemudi mendapatkan order yang jaraknya lebih dari 2 Km. dari lokasi penjemputan (Infojek, 2021). Pembagian order dikaitkan dengan peluang atau kesempatan pada penelitian ini dikarenakan terdapat indikasi terjadinya manipulasi pembagian order yang dapat menyulitkan mitra pengemudi dalam menyelesaikan target poin dan mendapatkan insentif yang lebih baik dikarenakan pada kebijakan yang baru ongkos kirim berdasarkan jarak antar dan jemput sebuah layanan akan mempengaruhi akumulasi pendapatan.

### **Batas Waktu Insentif**

Batas waktu insentif merupakan batas waktu yang diatur oleh perusahaan transportasi daring kepada mitra pengemudi transportasi daring untuk menyelesaikan misi poin yang ditentukan oleh perusahaan dalam rentang waktu tertentu untuk mendapatkan insentif (Gojek Indonesia, 2015).

Pada saat sebelum pandemi, mitra pengemudi memiliki rentang waktu selama 24 jam untuk menyelesaikan misi poin harian sebanyak 20 poin yaitu dari pukul 00.00 hingga 23.59, sedangkan setelah pandemi mitra pengemudi transportasi daring hanya diberi rentang waktu selama 12 jam yaitu dari pukul 08.00 sampai 20.00 untuk menyelesaikan misi poin berdasarkan level mitra masing-masing (Infojek, 2021). Hal ini juga dikaitkan dengan kesempatan/peleluang yang akan mempengaruhi niat *fraud* perusahaan transportasi daring karena pada kebijakan yang baru terdapat waktu yang lebih singkat dalam menyelesaikan misi poin harian untuk mendapatkan insentif yang merupakan sebuah peluang perusahaan untuk mengurangi membayar insentif kepada mitra pengemudi.

### **Sistem Level**

Sistem level perusahaan transportasi daring merupakan tingkatan yang diberikan oleh perusahaan kepada mitra pengemudi transportasi daring. Sistem level ini mulai berlaku pada saat pandemi awal tahun 2020 karena sebelum pandemi tidak ada sistem level (Infojek, 2021). Sistem level dibagi kedalam empat level diantaranya basic, silver, gold dan platinum dan sistem level akan di evaluasi setiap bulan oleh perusahaan transportasi daring berdasarkan kinerja mitra dan sistem level juga berhubungan dengan pembulatan pendapatan atau pendapatan minimum harian (Infojek, 2021).

Sistem level menjadi rasionalisasi dalam penelitian ini dikarenakan dengan merasionalkan pendapatan minimum harian pada masa pandemi sekarang ini. Sistem level dianggap relevan sebagai proksi mewakili variabel rasionalisasi karena adanya sikap pembenaran terhadap tindakan yang dilakukan yang tercermin dari anggapan bahwa pendapatan minimum harian dapat membantu mitra pengemudi transportasi daring untuk menghadapi pandemi.

## **METODE PENELITIAN**

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kerangka penelitian konseptual. Kerangka penelitian konseptual digambarkan sebagai seperangkat ide dan prinsip luas yang diambil dari penyelidikan bidang yang relevan dan digunakan untuk menyusun presentasi selanjutnya (Reichel & Ramey, 1987).

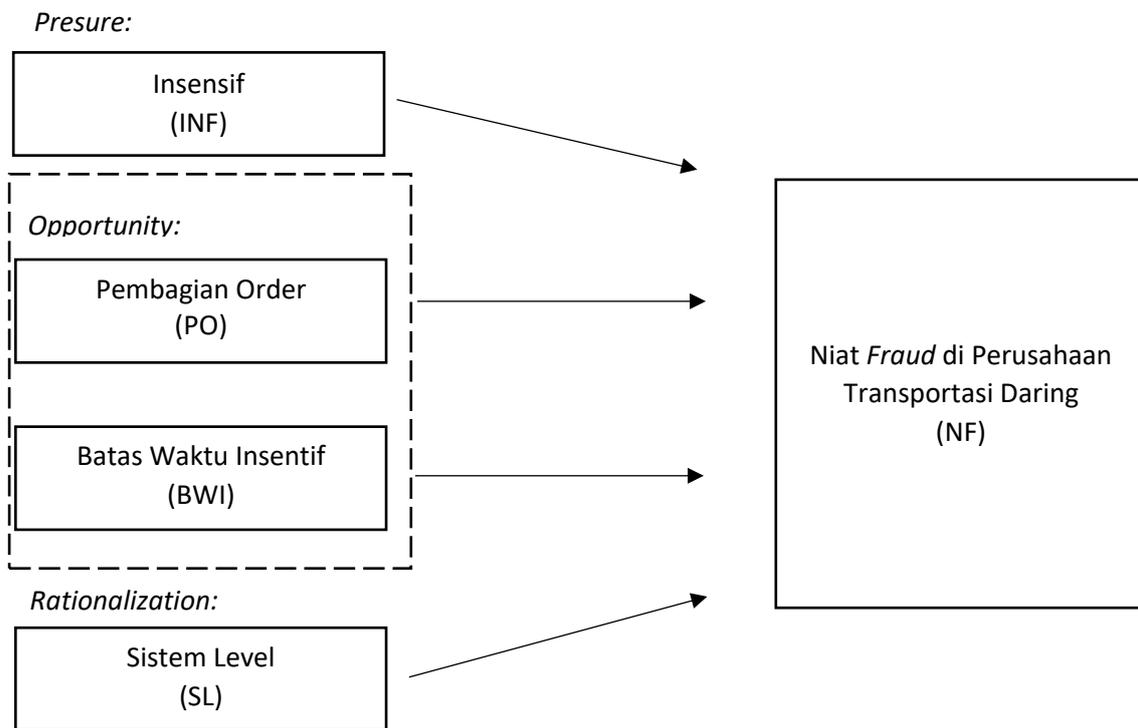
Terdapat empat langkah dalam melaksanakan metode penelitian konseptual (Mamahit & Urumsah, 2018). Pertama, pemilihan topik penelitian. Dalam pemilihan topik, penting bagi para peneliti memilih topik yang sesuai dengan bidang spesialisasinya. Kedua, tinjauan literatur. Setelah memilih topik, langkah selanjutnya adalah meninjau literatur yang relevan untuk mengumpulkan informasi. Dalam meninjau literatur, hendaknya menggunakan sumber dari jurnal yang terkenal dan dapat diandalkan. Literatur dan informasi yang relevan adalah kunci dari suksesnya penelitian. Ketiga, identifikasi variabel spesifik. Dalam mengidentifikasi variabel spesifik, hendaknya variabel yang dipilih sesuai dengan studi penelitian yang dilakukan. Variabel tersebutlah yang nantinya akan membantu dalam memberikan ruang lingkup baru serta membantu dalam mengidentifikasi keterkaitan variabel dengan penelitian yang dilakukan. Keempat, membangun kerangka penelitian, Kumpulan variabel dari artikel ilmiah serta informasi relevan yang telah didapat sebelumnya, digunakan untuk membangun kerangka penelitian. Referensi dalam membangun kerangka penelitian didasarkan pada pernyataan masalah atau tujuan penelitian. Hal tersebut yang nantinya akan dijawab pada penelitian yang dilakukan yang belum dijawab peneliti lainnya guna mengurangi kesenjangan pengetahuan serta menyediakan informasi yang relevan dan benar.

Tahapan yang dilakukan dalam penelitian ini dimulai dengan menentukan topik penelitian dilanjutkan dengan tinjauan literatur dari berbagai sumber terkait. Selanjutnya menentukan variabel yang digunakan berdasarkan tinjauan literatur sebelumnya dan tahap terakhir mengusulkan model konseptual.

## Usulan Model Faktor-Faktor yang Berpengaruh Terhadap Niat *Fraud* di Perusahaan Transportasi Daring

Tinjauan literatur terdahulu memperlihatkan bahwa sebagian besar penelitian yang dilakukan berkaitan dengan isu-isu *fraud* dan niat *fraud* yang sifatnya umum kaitannya dengan *fraud* yang dilakukan oleh pejabat daerah maupun karyawan suatu instansi (Didi, dkk., (2018); Sherly, (2021); Zulaikha & Hadiprajitno (2016); Safitri (2019)). Masih sangat terbatas penelitian serupa dilakukan di Indonesia dengan mengaitkan dengan kondisi atau peristiwa tertentu, oleh karena itu peneliti mencoba menggunakan model penyebab terjadinya *fraud* dalam *fraud triangle theory* yang akan diproksikan kedalam item-item perubahan kebijakan yang dibuat oleh perusahaan transportasi daring. Model konseptual yang diusulkan terdapat dalam Gambar 1.

**Gambar 1.** Usulan Model Faktor-Faktor yang Berpengaruh Terhadap Niat *Fraud* di Perusahaan Transportasi Daring.



Gambar 1 memperlihatkan bahwa model yang diusulkan terdiri dari indikator yang berpengaruh pada niat *fraud* di perusahaan transportasi daring yaitu *pressure* diproksikan oleh insentif, *opportunity* diproksikan oleh pembagian order dan batas waktu insentif, *rationalization* diproksikan oleh sistem level. Diharapkan model yang diajukan dapat mengeksplorasi faktor-faktor yang mempengaruhi niat *fraud* di perusahaan transportasi daring.

### Definisi Operasional Variabel dan Pengukuran Variabel

#### Insentif

Insentif dalam hal ini menjadi sebuah tekanan dikarenakan perusahaan pada saat pandemi harus membayarkan insentif kepada mitra pengemudi transportasi daring dimana pada saat pandemi daya beli masyarakat menurun dan memilih berhemat untuk tidak membelanjakan uangnya menggunakan jasa transportasi daring. Dari hal tersebut maka perusahaan harus meminimalkan pengeluaran pembayaran insentif yang harus diberikan kepada pengemudi transportasi daring supaya tetap mendapatkan keuntungan bagi manajemen perusahaan jasa transportasi daring dan mendapatkan kepercayaan dari investor. Tuanakotta (2010) menjelaskan bahwa tekanan muncul ketika terdapat kebutuhan yang

mendesak tetapi tidak dapat diceritakannya kepada orang lain. Abdullahi & Mansor (2015) menyatakan bahwa tekanan finansial maupun non finansial dapat memotivasi untuk melakukan *fraud*.

### Pembagian order

Pembagian order dikaitkan dengan kesempatan dikarenakan terdapat celah dalam sistem yang dibangun dan dikendalikan oleh perusahaan dan sangat rentan sekali dalam terjadinya manipulasi. Dalam hal ini mitra hanya dapat menunggu orderan masuk dari pelanggan melalui mekanisme atau sistem yang dibuat oleh perusahaan transportasi daring dan tidak memiliki gambaran secara jelas tentang bagaimana order tersebut bisa diterimanya. Farah dan Rahmawati, (2021) menyatakan adanya kesempatan dalam lemahnya sebuah pengendalian internal berpengaruh terhadap niat melakukan fraud. Selain itu Zulaikha dan Hadipajitno (2016) menyatakan peluang yang terjadi dari lemahnya sistem dan prosedur berpengaruh positif signifikan terhadap fraud.

### Batas waktu insentif

Batas waktu insentif menjadi sebuah kesempatan dalam niat *fraud* dikarenakan terdapat peluang untuk melakukan *fraud* atas waktu insentif yang semakin singkat dari 24 jam menjadi 12 jam yang mengindikasikan lemahnya sebuah sistem yang dibuat. Dalam hal ini batas waktu yang singkat sangat merugikan mitra pengemudi transportasi daring dalam mendapatkan insentif dan mengakibatkan kewajiban perusahaan membayar insentif semakin sedikit. Kesempatan atau peluang sering dikaitkan dengan adanya keleluasaan dalam melakukan suatu hal atas lemahnya sebuah sistem (Didi, dkk., 2018). Mansor (2015) menyatakan kesempatan berpengaruh positif terhadap *fraud*, hal ini dikarenakan lemahnya pengendalian internal suatu instansi. Selain itu Zulaikha dan Hadipajitno (2016) menyatakan peluang yang terjadi dari lemahnya sistem dan prosedur yang lemah berpengaruh positif signifikan terhadap tindakan penyimpangan *fraud*.

### Sistem level

Zulaikha & Hadiprajitno (2016) menyatakan bahwa rasionalisasi merupakan pembenaran terhadap tindakan yang dilakukan dengan mengesampingkan tindakan tersebut benar atau salah. Dalam penelitian ini sistem level dikaitkan sebagai rasionalisasi dikarenakan dalam sistem level terdapat sikap pembenaran dari perusahaan transportasi daring dengan dalih pembulatan pendapatan dalam sistem level yang ada akan membantu mitra pengemudi transportasi daring dalam menghadapi pandemi namun dirasa kurang adil bagi mitra pengemudi dikarenakan hal tersebut menjadi pembenaran atas semakin sedikitnya insentif yang akan diterima oleh mitra pengemudi transportasi daring. Pada penelitian Utami, dkk. (2019) yang menyatakan bahwa individu dengan rasionalisasi tinggi menunjukkan niat *fraud* yang lebih besar daripada mereka dengan rasionalisasi rendah atas sebuah tindakan.

**Tabel 3.** Pengukuran Definisi Operasional Variabel

No	Variabel	Definisi	Item	Referensi
1	Insentif (Tekanan)	Kondisi yang dapat mendorong melakukan <i>fraud</i> .	Tekanan keuangan Keuntungan moneter Manipulasi Kebutuhan Keuangan	Albrecht dkk. (2008)
2	Pembagian Order dan Batas Waktu Insentif (Kesempatan)	Kondisi yang dapat dimanfaatkan terhadap situasi yang ada untuk melakukan <i>fraud</i>	Pengawasan internal yang lemah Ketidak mampuan menilai kualitas kinerja Kurangnya akses informasi	Cressey (1953); Lokanan & Sharma (2018)
3	Sistem Level (Rasionalisasi)	Pembenaran atas sebuah tindakan.	Tidak ada pihak yang dirugikan Keputusan yang sangat penting	Albrecht dkk. (2008)
4	Niat <i>Fraud</i>	Landasan awal atas sebuah tindakan.	Adanya kepentingan	Zulaikha & Hadiprajitno (2016)

## SIMPULAN

Penelitian ini berkontribusi pada kumpulan pengetahuan yang ada tentang niat *fraud* dengan mengembangkan model yang berkaitan dengan faktor-faktor niat *fraud*. Pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya menunjukkan pentingnya peran *pressure*, *opportunity* dan *rationalization* terhadap terjadinya *fraud* sebuah instansi. Model ini memberikan gambaran kepada seluruh pihak terkait tentang bagaimana *fraud* terjadi dan dapat memprediksi *fraud* terjadi sehingga gejala-gejala kecurigaan yang ada mengenai suatu kebijakan suatu instansi pemerintah maupun perusahaan swasta dapat dibuktikan secara akademik.

Penelitian ini secara konseptual mengembangkan model terkait faktor-faktor yang mempengaruhi niat *fraud* atau terjadinya *fraud*. Penelitian selanjutnya diharapkan mampu melangkah lebih jauh dengan menggunakan metode penelitian kuantitatif untuk menguji model serta memverifikasi validitas asumsi yang telah dikembangkan dalam model ini. Penelitian selanjutnya juga diharapkan dapat memberikan wawasan yang dalam dari setiap faktor dan dampaknya pada niat *fraud* ataupun terjadinya *fraud*.

## DAFTAR REFERENSI

- Abdullahi, R., & Mansor, N. (2015). Fraud Triangle Theory and Fraud Diamond Theory. Understanding the Convergent and Divergent for Future Research. *International Journal of Academic Research in Accounting, Finance and Management Sciences*, 5(4).
- Akbar, T. (2017). The Determination of Fraudulent Financial Reporting Causes by Using Pentagon Theory on Manufacturing Companies in Indonesia. *International Journal of Business, Economics and Law*, 14(5), 106-113.
- Albrecht, W. S., & Zimbelman, M. F. (2008). *Fraud Examination, Fifth Edition*. Cengage Learning.
- Cressey, D. B. (1954). A Study in the Social Psychology of Embezzlement. *American Sociological Review*, 19, 362-363.
- Didi, D., & Cahya, I. (2018). Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Kecenderungan Kecurangan (*Fraud*): Persepsi Pegawai Pemerintahan Daerah Kota Bogor. *Jurnal Akuntansi dan Keuangan Indonesia: Vol. 15*. DOI: 10.21002/jaki.2018.01
- Gojek Indonesia. (2015). *Perjanjian Kontrak Mitra*. Diakses 13 Maret, 2022, <https://www.gojek.com/app/kilat-contract/>
- Handoko, T. H. (2008). *Manajemen Personalia Dan Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: BPFE.
- Infojek. (2021). *Informasi Ojek Online*. diakses dari <https://www.infojek.com/program-pendapatan-minimum-gojek/>
- Mamahit, A. I., & Urumsah, D. (2018). The Comprehensive Model of Whistle-blowing, Forensic Audit, Audit Investigation, and Fraud Detection. *Journal of Accounting and Strategic Finance*, 1(02), 153–162.
- Poernomo, H. (2013). Publikasi Badan Pemeriksa Keuangan indonrsia . diakses Pada 20 Maret, 2022,: <http://www.bpk.go.id/web/?p=14466>.
- Radarjogja. (2022). *Berita Radar Jogja*. diakses Pada 24 Maret,2022, : <https://radarjogja.jawapos.com/jogja-raya/2022/03/24/ribuan-ojol-jogjakarta-demo-keluhkan-kecilnya-tarif-jasa/>
- Safitri, F. F. (2019). Pengaruh Pressure, Opportunity dan Rationalization Terhadap Niat Melakukan Fraud dengan Law Enforcement Sebagai Variabel Moderating: Survei Pada Profesi Akuntan. Diakses pada Agustus, 2022,,: <https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/handle/123456789/51044>
- Udayani, A. & Sari, M. M. (2017). Pengaruh Pengendalian Internal Dan Moralitas Individu Pada Kecenderungan Kecurangan Akuntansi. *E-Jurnal Akuntansi Universitas Udayana*, 18(3), 2302-8556.
- Utami, I. (2019). Fraud Intention and Machiavellianism: An Experimental Study of Fraud Triangle. *International Journal of Financial Research*, 10, 1923-4023. doi:10.5430/ijfr.v10n5p269

- Utomo, B., Irianto, G., & Roekhudin. (2021). The Effect Of Individual Intention On Fraud Behavior: Religiosity As Moderating Variable. *Research in Business & Social Science, Volume 10, No. 3*, 369-379.
- Zulaikha & Hadipajitno, P. T. (2016). Faktor-faktor Yang mempengaruhi Procurement Fraud: Sebuah Kajian Dari Perspektif Persepsian Auditor Eksternal. *Jurnal Keuangan dan Akuntansi Indonesia, 13(2)*, 194-220. doi:10.21002/jaki.2016.11