FAKTOR-FAKTOR YANG BERPENGARUH TERHADAP NIAT *FRAUD*

DI PERUSAHAAN TRANSPORTASI DARING

TESIS

Diajukan oleh
Faisal Husaini
18919019

PROGRAM PASCASARJANA FAKULTAS BISNIS DAN EKONOMIKA
PROGRAM STUDI MAGISTER AKUNTANSI
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA
2022

PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam penulisan tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam referensi. Apabila dikemudian hari terbukti bahwa pernyataan ini tidak benar maka saya sanggup menerima hukuman/sanksi apapun sesuai peratusan yang berlaku.

Yogyakarta, 12 Desember 2022



Faisal Husaini

Dipindai dengan CamScanner

HALAMAN PENGESAHAN

Yogyakarta, 12 Desember 2022

Telah diterima dan disetujui dengan baik oleh :

Dosen Pembimbing

Drs. Dekar Urumsah,S.Si.,M.Com.,Ph.D.,CFrA.

BERITA ACARA UJIAN TESIS

Pada hari Jumat tanggal 11 November 2022 Program Studi Akuntansi Program Magister, Fakultas Bisnis dan Ekonomika Universitas Islam Indonesia telah mengadakan ujian tesis yang disusun oleh :

FAISAL HUSAINI

No. Mhs. : 18919019

Konsentrasi : Audit Forensik

Dengan Judul:

FAKTOR-FAKTOR YANG BERPENGARUH TERHADAP NIAT FRAUD DI PERUSAHAAN TRANSPORTASI DARING

Berdasarkan penilaian yang diberikan oleh Tim Penguji,

maka tesis tersebut dinyatakan **LULUS**

Penguji I	Penguji II
Drs. Dekar Urumsah, S.Si., M.Com., Ph.D.,CFrA.	Arief Rahman, SIP., SE., M.Com., Ph.D.

Mengetahui

Ketua Program Studi,

Arief Rahman, SE., SIP., M.Com., Ph.D.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, puji syukur penulis haturkan ke hadirat Allah SWT karena dengan izin dan kuasa-NYA tesis yang berjudul "Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Niat *Fraud* di Perusahaan Transportasi Daring" dapat terselesaikan. Sholawat serta salam tercurah kepada junjungan besar kita Nabi Muhammad S.A.W yang telah membawa kita dari zaman yang penuh kegelapan hingga berada di zaman terang benderang seperti sekarang ini. Semoga syafaat beliau sampai kepada kita hingga akhir zaman.

Tesis ini disusun guna memenuhi prasyarat menyelesaikan Program Master (S-2) pada Program Studi Magister Akuntansi Fakultas Bisnis dan Ekonomika Universitas Islam Indonesia.

Adapun dalam penyusunan Tesis ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak, oleh karena itu izinkan penulis menyampaikan rasa hormat dan menghaturkan terima kasih yang sebesar besarnya kepada:

1. Rektor Universitas Islam Indonesia Prof. Fathul Wahid, ST., M.Sc., Ph.D beserta seluruh jajaran pimpinan dan staf akademika.
2. Dekan Fakultas Bisnis dan Ekonomika Universitas Islam Indonesia Johan Arifin, S.E., M.Si., Ph.D. atas kesempatan yang diberikan kepada penulis hingga dapat menimba ilmu di Fakultas tercinta.
3. Bapak Drs. Dekar Urumsah, S.Si., M.Com(IS)., Ph.D., CFrA selaku Ketua Jurusan Akuntansi yang juga selaku dosen pembimbing, atas segala kebaikan, bimbingan, dan arahannya selama ini.

4. Bapak Arief Rahman, SIP., SE., M.Com., Ph.D. selaku Ketua Program Studi Akuntansi Program Magister yang juga selaku dosen penguji, atas segala masukan dan arahannya sehingga menjadi acuan penulis dalam menyelesaikan tesis ini dengan baik.
5. Seluruh dosen yang telah memberikan ilmu yang sangat berharga bagi penulis dan rekan-rekan di Maksi 17. Suatu kesempatan yang luar biasa bertemu dengan dosen-dosen terbaik yang dengan ikhlas mentransfer *knowledge* dan *skill*nya kepada kami.
6. Seluruh admisi yang telah membantu kelancaran proses administrasi dan akademik kami selama menempuh pendidikan di Maksi 17. Pak Taufiq, Mbak Iin, Mbak Tika. Terima kasih atas segala bantuannya.
7. Orang tua tercinta, Bapak Halim dan Ibu Poniyem yang tidak pernah henti-hentinya mendoakan keberhasilan anaknya, semoga selalu dalam lindungan Allah S.W.T.
8. Terimakasih kepada Dewant Kalis dan Ibu Ami atas segala bantuan dari segi materil dan nonmateril semoga Allah senantiasa memberikan keberkahan.
9. Semua responden yang telah berpartisipasi dalam penelitian ini. Semoga Allah membalas kebaikan kalian.
10. Teman-teman seperjuangan di Maksi 17. Ical, Mas Surya, Pak Agus, Bayu, Faruq, Indrawati Usuli, Andi, wiwik, Lia, Fenti, Dinah, Mba Dini, Mba Silvy, Aisyah, Atikah, Desi, Annisa, Mba Linda, Mba Yaya, Bu Rubi, Kalis. Bangga dan beruntung bisa bertemu orang-orang hebat seperti kalian. Semoga Allah mewujudkan semua cita-cita dan harapan kalian. Aamiin..

Seluruh pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu hingga selesainya penulisan tesis ini. Penulis haturkan terima kasih, semoga Allah senantiasa melimpahkan berkah, rahmat dan hidayah kepada Bapak, Ibu dan saudara-saudara sekalian.

Penulis menyadari dalam penulisan tesis ini masih ada hal-hal yang belum sempurna, untuk itu kritik dan saran yang bersifat membangun sangat penulis harapkan. Akhirnya, penulis berharap tesis ini dapat memberikan manfaat bagi kita semua terutama untuk pengembangan Akuntansi kedepan.

Yogyakarta, 12 Desember 2022

Penulis

Faisal Husaini

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL i
PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME ii
HALAMAN PENGESAHAN iii
HALAMAN BERITA ACARA UJIAN iv
KATA PENGANTAR v
DAFTAR ISI viii
DAFTAR TABEL xi
DAFTAR GAMBAR xii
DAFTAR LAMPIRAN xiii
ABSTRAK xiv
ABSTRACT xv
BAB I PENDAHULUAN 1
1.1 Latar Belakang 1
1.2 Rumusan Masalah 7
1.3 Tujuan Penelitian 7
1.4 Manfaat Penelitian 8
1.5 Sistematika Penulisan 9
BAB II KAJIAN TEORITIS 11
2.1 Definisi Fraud 11
2.2 Teori *Fraud Triangle* 12
2.3 *Theory of Planned Behavior* 14
2.4 Insentif 16
2.4.1.Pengertian Insentif 16
2.4.2.Tujuan Pemberian Insentif 16
2.4.3.Bentuk-bentuk Insentif. 17
2.4.4.Insentif Perusahaan Transportasi Daring 18
2.4.5.Pembagian Pesanan Layanan Perusahaan Transportasi Daring (Pembagian Order) 19

2.4.6.Batas Waktu Insentif Perusahaan Transportasi Daring.....20
2.4.7.Sistem Level Perusahaan Transportasi Daring 20
2.5 Niat *Fraud*.....12
2.6 Penelitian Terdahulu 24
2.7 Perumusan Hipotesis.....31
2.7.1.Insentif Terhadap Niat Berbuat *Fraud* Dalam Kebijakan Insentif Perusahaan Transportasi Daring.....31
2.7.2.Pembagian Order Terhadap Niat Berbuat Fraud Dalam Kebijakan Insentif Pada Perusahaan Transportasi Daring....32
2.7.3.Batas Waktu Insentif Terhadap Niat Berbuat *Fraud* Dalam Kebijakan Insentif Pada Perusahaan Transportasi Daring....34
2.7.4.Sistem Level Terhadap Niat Berbuat *Fraud* Dalam Kebijakan Insentif Pada Perusahaan Transportasi Daring 35
2.8 Kerangka Berpikir.....37
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....38
3.1. Populasi dan Sampel 38
3.2 Sumber dan Teknik Pengumpulan Data.....39
3.3 Definisi Operasional dan Pengukuran Variabel Penelitian.....40
3.3.1. Insentif (INF) 40
3.3.2. Pembagian Order (PO).....41
3.3.3. Batas Waktu Insentif (BWI).....42
3.3.4. Sistem Level (SL) 44
3.3.5. Niat *fraud*.....45
3.4 Teknik Analisis Data.....46
3.5 Uji Kualitas Data.....47
3.5.1. Model Pengukuran (*Outer Model*).....47
1. Uji Validitas.....47
2. Uji Reliabilitas 48
3.5.2. Model Struktural (*Inner Model*).....48
1. Uji *Collinearity Assessment* (Hubungan Antar Variabel).....48
2. Uji Koefisien Determinasi (R-Square).....49

3. Uji *Goodness of Fit* (GoF) 49
4. Uji Signifikansi (Uji-t) 49
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....50
4.1 Hasil Pengumpulan Data 50
4.2 Evaluasi Model.....54
4.2.1. Evaluasi Model Pengukuran (*Outer Model*) 54
4.2.1.1 Uji Validitas Konvergen 54
4.2.1.2 Uji Validitas *Diskriminant*.....55
4.2.1.3 Uji Reliabilitas 58
4.2.2 Evaluasi Model Struktural (*Inner Model*) 59
4.2.2.1 Hasil Uji Koefisien Determinan (*R-Square*).....59
4.2.2.2 Hasil Uji-t 59
4.3 Pembahasan.....62
4.3.1 Pengaruh Insentif Terhadap Niat *Fraud* 62
4.3.2 Pengaruh Pembagian Order Terhadap Niat *Fraud* 63
4.3.3 Pengaruh Batas Waktu Inssentif Terhadap Niat *Fraud* 64
4.3.4 Pengaruh Sistem Level Terhadap Niat *Fraud*.....64
BAB V PENUTUP.....66
5.1 Kesimpulan 66
5.2 Kontribusi Penelitian.....67
5.3 Implikasi Praktis 67
5.4 Keterbatasan Penelitian.....68
5.5 Saran.....69
DAFTAR PUSTAKA 70
LAMPIRAN 1 KUESIONER PENELITIAN 73
LAMPIRAN 2 TABULASI DATA PENELITIAN.....79
LAMPIRAN 3 DIAGRAM MODEL (PLS Algoritm) 99
LAMPIRAN 4 DIAGRAM MODEL (Bootstrapping) 101

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Tabel poin dan insentif sebelum pandemi.....18

Tabel 2.2 Tabel kebijakan insentif setelah pandemi 19

Tabel 2.3 Tabel sistem level setelah pandemi.....23

Tabel 2.3 Tabel penelitian terdahulu yang berkaitan dengan niat *fraud*.....25

Tabel 3.1 Tabel item pertanyaan untuk mengukur variabel insentif.....42

Tabel 3.2 Tabel item pertanyaan untuk mengukur variabel pembagian order 43

Tabel 3.3 Tabel item pertanyaan untuk mengukur variabel batas waktu insentif.....44

Tabel 3.4 Tabel item pertanyaan untuk mengukur variabel sistem level.....46

Tabel 4.1 Responden Menurut Jenis Kelamin.....50

Tabel 4.2 Responden Menurut Status Perkawinan.....51

Tabel 4.3 Responden Menurut Lama Bekerja.....51

Tabel 4.4 Responden Menurut Pendidikan 52

Tabel 4.5 Responden Menurut Pendapatan.....53

Tabel 4.6Validitas Konvergen Awal dan Akhir.....54

Tabel 4.7 Nilai *Fornel-Larker Criterion*.....56

Tabel 4.8 Nilai loading silang *(cross loading)* 57

Tabel 4.9 Uji Reliabilitas 58

Tabel 4.10 Hasil Pengujian *R-Square* 59

Tabel 4.11 Hasil Uji-t.....61

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 *Theory of planned behavior* 16

Gambar 2.2 Kerangka pikir penelitian 39

Gambar 4.1 Pengujian Hipotesis 60

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Kuisioner Penelitian

Lampiran 2 Tabulasi Data Penelitian

Lampiran 3 Diagram Model (PLS Algorithm) - Awal

Lampiran 4 Diagram Model (PLS Algorithm) - Akhir

Lampiran 5 Diagram Model (Bootstrapping) - Awal

Lampiran 6 Diagram Model (Bootstrapping) - Akhir

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan melihat faktor-faktor yang berpengaruh terhadap niat *fraud* di perusahaan transportasi daring berdasarkan teori *fraud triangle* dan *theory of planned behavior* dengan menggunakan persepsi dari mitra pengemudi perusahaan transportasi daring atas kemungkinan adanya niat *fraud* yang dilakukan oleh perusahaan transportasi daring dari perubahan kebijakan insentif, pembagian order, batas waktu insentif dan sistem level pada saat pandemi *Covid-19*. Masing-masing faktor diwakili oleh proksi insentif sebagai tekanan, pembagian order sebagai kesempatan, batas waktu insentif sebagai kesempatan, sistem level sebagai rasionalisasi, dan niat *fraud*. Pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan metode *snowball sampling*, dan diperoleh total 248 responden dari mitra pengemudi transportasi daring di Daerah Istimewa Yogyakarta. Data dianalisis dengan metode kuantitatif deskriptif, yang diuji menggunakan Partial Least Square (PLS). Hasil penelitian menemukan bahwa niat *fraud* dipengaruhi oleh instif, pembagian order, batas waktu insentif dan sistem level.

Kata Kunci: niat *fraud*, teori *fraud triangle, theory of planned behavior*, transportasi daring

ABSTRACT

This study aims to look at the factors that influence fraudulent intentions in online transportation companies based on the fraud triangle theory and the theory of planned behavior using perceptions from the driver partners of onlie transportation companies on the possibility of fraudulent intentions carried out by online transportation companies from changes in incentive policies, distribution of orders, deadlines for incentives and system levels during the Covid-19 pandemic. Each factor is represented by incentive proxies as pressure, distribution order as opportunity, incentive time limit as opportunity , system level as rationalization, and intention deception. Sampling in this study used the snowball sampling method, and a total of 248 respondents were obtained from transportation driver partners in the Special Region of Yogyakarta. Data were analyzed using descriptive quantitative methods, which were tested using Partial Least Square (PLS). The results of the study found that fraud intentions were influenced by incentives, order of distribution, incentive time limits and system level.

Keywords: fraud intention, fraud triangle theory, planned behavior theory, online transportation

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pandemi *Covid-19* tidak hanya mengakibatkan dampak penurunan pertumbuhan ekonomi sektor usaha namun pandemi *Covid-19* juga mengakibatkan banyaknya perubahan kebijakan perusahaan di seluruh sektor bidang usaha (Kemenkeu, 2020). Bagi Indonesia pandemi ini mempengaruhi perekonomian sehingga menimbulkan masalah sosial masyarakat terutama sektor usaha mikro kecil menengah dan sektor informal juga terpukul. Konsumsi masyarakat yang mempengaruhi ekonomi hampir 60% ikut menurun. Investasi juga ikut melemah, menurunkan kegiatan ekonomi. Sementara, sektor-sektor manufaktur Indonesia yang membutuhkan impor juga mengalami penurunan karena adanya disrupsi *Covid-19* ini (Kemenkeu, 2020)

Salah satu perusahaan terdampak pandemi *Covid-19* adalah perusahaaan yang bergerak di bidang jasa transportasi daring atau dalam jaringan (Infojek, 2021). Salah satu perusahaan transportasi daring yang ada di Indonesia adalah PT Aplikasi Karya Anak Bangsa. Perusahaan transportasi daring karya anak bangsa ini lebih popular dengan nama Gojek Indonesia (Infojek, 2021) Dalam hal ini perusahaan jasa transportasi daring adalah perusahaan yang menyediakan jasa transportasi daring melalui sistem kemitraan. Mitra adalah pihak yang melaksanakan antar-jemput barang dan/atau orang, pesan-antar barang yang sebelumnya telah dipesan konsumen, atau jasa lainnya melalui aplikasi dengan menggunakan kendaraan

bermotor roda dua ataupun roda empat yang dimiliki oleh mitra itu sendiri. Pendapatan mitra diperoleh dari jasa yang digunakan oleh pelanggan dan juga diperoleh dari sistem bonus Insentif yang diterapkan oleh perusahaan dan tujuan dari sistem tersebut yaitu untuk memberikan tambahan pendapatan bagi mitra (GojekIndonesia, 2015)

Beberapa waktu lalu pada tanggal 24 Maret 2022 terdapat aksi demo yang dilakukan oleh beberapa oknum mitra pengemudi transportasi daring di Daerah Istimewa Yogyakarta, demo tersebut dilakukan oleh Paguyuban Gojek Pengemudi Jogja (PAGODJA) yaitu pengemudi transportasi daring (RadarJogja, 2022). Adapun isi tuntutan pada aksi demo tersebut yaitu para mitra menuntut agar adanya perubahan sistem insentif dan penetapan tarif sesuai instruksi pemerintah yaitu Rp. 7.200,- untuk setiap jasa yang diselesaikan, meniadakan jenjang level dan mengembalikan skema bonus atau insentif 24 jam seperti semula (RadarJogja, 2022).

Adanya fenomena perubahan kebijakan sistem bonus atau insentif yang mengakibatkan aksi demo oleh para pengemudi transportasi daring memungkinkan ada hal yang terjadi dalam sistem kemitraan itu sendiri, dan kesalah pahaman satu pihak, atau memang ada kebijakan yang merugikan salah satu pihak. Sedangkan sebuah sistem yang baik adalah sistem yang dapat diterima kedua oleh semua pemangku kepentingan sehingga dapat mengembangkan kompetensi organisasi dan pemangku kepentingan lainnya (Herman, 2020).

Keterlambatan pembahasan sistem yang sudah berlaku dan negosisasi yang tidak tuntas antara para pemangku kepentingan menjadi celah penyimpangan

(Razak, dkk., 2011). Seharusnya jika itu untuk kepentingan bersama maka semua elemen yang terlibat harus secara sadar, paham dan mengetahui secara detail isi dari sebuah kesepakatan (Dewitasari, 2019). Praktek keterbukaan perusahaan mengenai sistem yang dibuat menjadi permasalahan yang menjadi acuan penulis karena hal ini menimbulkan tanda tanya besar khusunya mitra transportasi daring.

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). Terdapat tiga elemen yang mendorong terjadinya sebuah tidakan *fraud* yaitu tekanan, kesempatan dan rasionalisasi.

Tekanan adalah faktor yang memungkinkan seseorang melakukan *fraud* atau penyalahgunaan wewenang yang memungkinkan tidak mudah diketahui atau terdeteksi (Levi, 2015). Terdapat pengaruh positif dari tekanan yang berasal dari penghasilan yang kurang memadai terhadap tingkat korupsi. Selain tekanan finansial, tekanan lain dapat terjadi akibat adanya beban utang yang memberatkan, ketergantungan obat, dan tekanan-tekanan lainnya (Rijkeghem dan Weder, 1997).

Kesempatan merupakan sebuah peluang yang menjadi dorongan seseorang melakukan *fraud*. Tuanakotta (2010) menyatakan bahwa peluang dapat terjadi karena adanya sistem pengendalian internal yang lemah, etika, dan lingkungan yang

mendukung dan menganggap seseorang yang dipercaya tidak melakukan kecurangan. Hal ini selaras dengan Poernomo (2013) yang mengungkapkan bahwa adanya sistem pengendalian yang lemah memberikan peluang para pemangku kepentingan yang diberi wewenang untuk melakukan penyimpangan.

Rasionalisasi merupakan sebuah pandangan bahwa pada dasarnya orang itu dapat dipercaya kalaupun yang bersangkutan berbuat *fraud*, hal tersebut tidak membuat yang bersangkutan menganggap dirinya sebagai *fraudster* sehingga apabila tertangkap karena berbuat *fraud*, mereka menganggap bahwa mereka adalah korban dari sistem atau lingkungan yang tidak baik atau lingkungan yang menganggap perbuatan *fraud* adalah biasa (Cressey, 1954).

Sudut pandang *fraud triangle theory* lebih kepada karyawan, mitra, atau pihak yang menggantungkan pekerjaan pada sebuah instansi. Seperti pada penelitian Zulaikha dan Hadiprajitno (2016) *fraud* dipengaruhi secara signifikan oleh masih kurang efektifnya sistem pengendalian, kurang kualitasnya pelaksana pengadaan, dan niat berbuat *fraud*; faktor niat dalam hal ini merupakan faktor personal/individu. Kemudian Sherly (2021) menyatakan bahwa niat *fraud* pada perusahaan BUMN di Indonesia dipengaruhi signifikan positif oleh peluang dan rasionalisasi tetapi tidak dipengaruhi signifikan positif oleh tekanan dan nilai etika. Dalam kesempatan ini peneliti berusaha untuk dapat menambah dari sisi sebaliknya dari sisi persepsi mitra terhadap kemungkinan adanya niat *fraud* yang dilakukan oleh perusahaan kepada mitra atas sebuah perubahan kebijakan pada saat pandemi, dikarenakan penelitian sebelumnya banyak membahas tentang *fraud* yang dilakukan oleh karyawan terhadap perusahaan, pegawai pemerintah terhadap

kebijakan yang dibuat oleh instansi pemerintahan dan mitra pengemudi terhadap perusahaan, namun masih jarang dari sisi yang sebaliknya.

Fraud triangle theory sebagai sebuah kerangka kerja konseptual merupakan hal penting dalam pemahaman *fraud* (Cressey, 1954). Hal ini mengingat bahwa *fraud* (Tekanan, Kesempatan, dan Rasionalisasi) yang selalu hadir secara bersama dan tidak peduli jenis *fraud* yang terjadi, termasuk adanya kemungkinan adanya niat *fraud* dalam kebijakan yang dibuat oleh perusahaan transportasi daring pada saat pandemi.. Hal tersebut membuka peluang peneliti untuk mengembangkan *fraud triangle theory* dalam konteks niat *fraud* dalam perubahan kebijakan yang dibuat oleh perusahaan transportasi daring pada masa pandemi diantaranya perubahan insentif, pembagian order, batas waktu insentif dan sistem level.

Beberapa penelitian terdahulu yang membahas mengenai fenomena *fraud* juga menggunakan pendekatan *theory planned behavior* untuk menilai perilaku dalam melakukan tindakan *fraud*. Ajzen (1991) menyatakan bahwa *theory planned behavior* (TPB) dapat menjelaskan seseorang pada saat akan melakukan tindakan harus mempunyai keyakinan terhadap sikap atau perilaku yang akan dilakukan, pandangan terhadap perilaku tersebut dan persepsi tentang bagaimana perilaku tersebut diwujudkan. Dalam *theory of planned behavior* niat merupakan anteseden dari sebuah perilaku yang nampak (Ajzen, 1991). Niat dapat meramalkan secara akurat berbagai kecenderungan perilaku, terutama perilaku di bawah kontrol atau *volitional behavior* (Zulaikha dan Hadiprajitno, 2016).

Safitri (2019) menyatakan bahwa niat *fraud* dipengaruhi oleh tekanan, rasionalisasi, sedangkan kesempatan tidak berpengaruh signifikan terhadap niat

fraud. Zulaikha dan Hadiprajitno (2016) menyatakan niat berbuat *fraud* dipengaruhi oleh *attitude*, *norma subjektif,* dan *preceived behavior control*. Udayani dan Sari (2017) juga menunjukan bahwa TPB di presentasikan dengan semakin tinggi level penalaran moral seseorang maka individu tersebut cenderung untuk tidak melakukan kecurangan akuntansi, begitu pula sebaliknya. Astuty (2022) juga menyatakan bahwa *fraud intention* mempengaruhi perilaku seseorang, sehingga dalam kasus kecurangan yang terjadi di bank bengkulu didapat bahwa *love of money* tergolong tinggi maka keinginan melakukan kecurangan akan tinggi.

Dari penelitian terdahulu di atas menunjukkan bahwa niat sangat berpengaruh dengan seseorang melakukan kecurangan dalam segi individu. Maka peneliti mencoba untuk dapat menerapkan jika niat *fraud* tersebut yang melakukan adalah sebuah organisasi atau perusahaan namun bukan terhadap instansi yang lebih tinggi, atau intansi yang memeriksa atas kinerja organisasi tersebut, melainkan organisasi atau perusahaan terhadap karyawannya dalam hal ini terhadap mitra.

Berdasarkan penjelasan di atas penulis dalam penelitian ini termotivasi untuk melihat bagaimana hubungan antara perubahan kebijakan perusahaan transportasi daring yang nantinya akan menjadi komponen-komponen dalam *fraud triangle* terhadap niat berbuat *fraud*. Motivasi yang melandasi penelitian ini adalah permasalahan perubahan kebijakan yang diberlakukan oleh perusahaan transportasi daring terhadap mitra pengemudi transportasi daring yang diantaranya yaitu isentif, pembagian order, batas waktu insentif dan sistem level. Hal tersebut coba penulis kaitkan dengan aspek keperilakuan atau sisi psikologis pada perusahaan yang sangat riskan dilakukan oleh perusahaan terhadap mitra, hal tersebut diaggap masuk

akal dan dengan sadar dilakukan oleh perusahaan, namun bagi sisi mitra hal tersebut dianggap tidak sepadan. Oleh sebab itu penelitian ini akan menggunakan *Fraud Triangle Theory*, dan *Theory of Planned Behaviour*. Berdasarkan pemaparan di atas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul: "Faktor-faktor yang berpengaruh terhadap niat *fraud* di perusahaan transportasi daring".

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan fenomena yang diuraikan di atas maka rumusan masalah yang akan diteliti dalam penelitian ini adalah :

1. Apakah insentif (tekanan) berpengaruh terhadap niat *fraud* di perusahaan transportasi daring ?
2. Apakah sistem pembagian order (kesempatan) berpengaruh terhadap niat *fraud* di perusahaan transportasi daring ?
3. Apakah batas waktu insentif (kesempatan) berpengaruh terhadap niat *fraud* di perusahaan transportasi daring ?
4. Apakah sistem level (Rasionalisasi) berpengaruh terhadap niat *fraud* di perusahaan transportasi daring ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, tujuan penelitian ini meliputi :

1. Menganalisis pengaruh insentif (tekanan) terhadap niat *fraud* di perusahaan transportasi daring.
2. Menganalisis pengaruh sistem pembagian order (kesempatan) terhadap niat *fraud* di perusahaan transportasi daring.

3. Menganalisis pengaruh batas waktu insentif (kesempatan) terhadap niat *fraud* di perusahaan transportasi daring.
4. Menganalisis pengaruh sistem level (rasionalisasi) terhadap niat *fraud* di perusahaan transportasi daring.

1.4 Manfaat Penelitian

Beberapa manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini antara lain sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

   Melalui hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran, pengetahuan baru, wawasan, keilmuan, literatur dan dapat menjadi referensi terkait dengan *fraud* dan *fraud intention*.

2. Manfaat Praktis

   a. Bagi Peneliti

      Hasil dari penelitian ini menjadi salah satu pengetahuan baru bagi peneliti dan diharapkan dapat menambah wawasan dalam bidang akuntansi.

   b. Bagi Pemerintah

      Melalui hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu acuan literatur yang dapat digunakan oleh pemerintah dalam mengoptimalkan peraturan tentang pencegahan *fraud* dan pengungkapan korupsi di Indonesia. Diarapkan dapat membantu pemerintah nantinya dalam membuat peraturan mengenai standarisasi transportasi daring meliputi baik untuk pelanggan maupun untuk pengemudi transportasi daring.

c. Bagi Perusahaan

Melalui hasil dari penelitian ini diharapkan perusahaan kedepannya dalam membuat kebijakan yang menyangkut hajat hidup orang banyak dapat dipertimbangkan lebih akurat sehingga menghasilkan kebijakan yang lebih tepat.

d. Bagi Penelitian Selanjutnya

Selain memperkuat penelitian – penelitian sebelumnya yang mengkaji tentang *fraud* dan *fraud intention*. Melalui hasil dari penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi referensi, literatur bagi penelitian selanjutnya terkait dengan *fraud* dan *fraud intention*.

1.5 Sistematika Penulisan

Secara garis besar sistematika penulisan dalam penelitian ini dibagi menjadi 5 (lima) bab yakni:

Bab I : Merupakan bab pendahuluan yang memuat latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

Bab II : Memuat kajian pustaka, menjabarkan teori yang terkait dan memaparkan hasil-hasil penelitian sebelumnya, pengembangan hipotesis berbasis teori dan pernyataan hipotesis serta kerangka pikir penelitian.

Bab III : Menguraikan metodologi penelitian yang terdiri dari rancangan kegiatan yang akan dilakukan meliputi penjelasan populasi dan sampel, sumber dan teknik pengumpulan data, definisi operasional dan pengukuran

variabel penelitian dan pengujian hipotesis.

Bab IV : Menguraikan proses pengujian hipotesis dan analisis data serta penyajian hasil penelitian.

Bab V : Memuat kesimpulan hasil penelitian, kontribusi teori, implikasi praktis keterbatasan, dan saran penelitian selanjutnya

BAB II

KAJIAN TEORITIS

2.1 Definisi Fraud

The Association of Certified Fraud Examiners memberikan definisi *fraud* sebagai tindakan penipuan atau kekeliruan yang dibuat oleh seseorang atau badan yang mengetahui bahwa kekeliruan tersebut dapat mengakibatkan beberapa manfaat yang tidak baik kepada individu atau entitas atau pihak lain (ACFE, 2008). *Fraud* juga didefinisikan sebagai perbuatan yang mencakup akal muslihat, kelicikan, dan tidak jujur dan cara-cara yang tidak layak atau wajar untuk menipu orang lain untuk keuntungan diri sendiri, sehingga menimbulkan kerugian bagi pihak lain. Kerugian dampak yang dapat diakibatkan *fraud* antara lain hancurnya reputasi organisasi, kerugian organisasi, kerugian keuangan negara, rusaknya moril karyawan serta dampak-dampak negatif lainnya (Singleton dan Aaron, 2010).

Berdasarkan beberapa definisi di atas dapat di simpulkan bahwa fraud merupakan tindakan yang menguntungkan pribadi/kelompok dan mengakibatkan kerugian bagi orang lain atau organisasi. Dalam penelitian ini, *fraud* tidak diartikan kecurangan, karena istilah ini lebih bersifat umum tetapi menggunakan istilah *fraud*. Tuanakota (2010) menyatakan bahwa kejahatan ini merupakan kejahatan kelas atas terdiri dari orang-orang bisnis dan professional, terhormat dan dihormati.

2.2 Teori *Fraud Triangle*

Cressey (1954) menyatakan bahwa motivasi individu untuk melakukan *fraud* disebabkan oleh tiga unsur utama yaitu tekanan, kesempatan dan rasionalisasi. Sebagian besar tekanan merupakan kebutuhan finansial dan tekanan nonfinansial, seperti tekanan untuk membuat laporan keuangan lebih baik dari yang sebenarnya dan adanya ketidakpuasan terhadap pekerjaan atau timbulnya tantangan dalam diri individu untuk melanggar sistem (Albrecht dan Zimbelman, 2009) . Tekanan pada umumnya adalah masalah internal ekonomi individu seperti utang yang menumpuk, akan tetapi tekanan dapat berasal dari lingkungan kerja yang memaksa individu untuk berbuat *fraud* seperti tekanan dari atasan. Kombinasi dari kedua tekanan tersebut akan meningkatkan kemungkinan terjadinya kecurangan *fraud* (Albrecht dan Zimbelman, 2009).

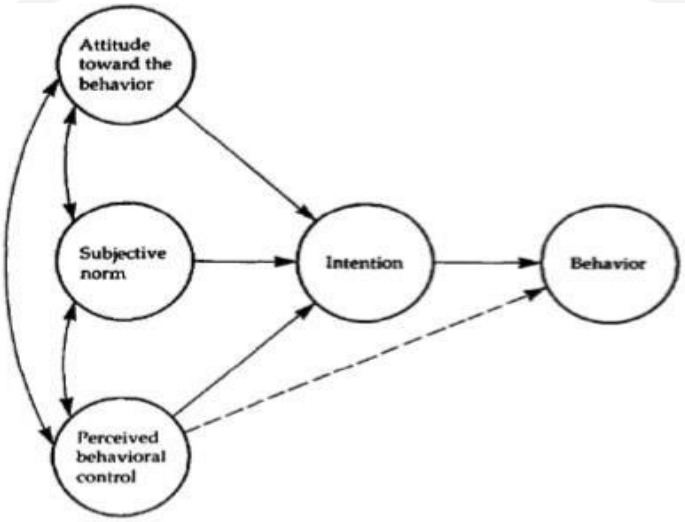
Wolfe dan Hermanson (2004) menjelaskan bahwa perilaku *fraud* terjadi karena kesempatan timbul dari kelemahan dalam sistem sehingga dieksploitasi oleh individu. Artinya, sistem yang efektif menyulitkan kesempatan bagi individu untuk berbuat *fraud*. Individu yang memiliki akses terhadap aset atau memiliki wewenang untuk mengatur prosedur sistem pengendalian cenderung mempunyai kesempatan untuk terlibat dalam skema *fraud* (Suprajadi, 2009). Beberapa bentuk adanya kesempatan untuk melakukan *fraud* adalah kurangnya kontrol yang mencegah dan/atau mendeteksi perilaku *fraud*, ketidakmampuan untuk menilai kualitas kinerja, kegagalan untuk mendisiplinkan pelaku *fraud*, kurangnya akses terhadap informasi, apatis, serta kurangnya jejak audit (Suprajadi, 2009).

Rasionalisasi merupakan pemikiran individu yang membenarkan bahwa tindakannya adalah tindakan yang wajar dan dapat diterima secara moral dalam suatu masyarakat yang normal (Adinda, 2015). Rasionalisasi menyebabkan individu memiliki kepercayaan diri yang kuat terhadap perbuatan menyimpang yang ia lakukan dan hal ini dapat berakibat buruk dalam suatu organisasi jika setiap anggota organisasi memiliki pemikiran bahwa perilaku menyimpang adalah hal yang wajar dan benar (Adinda, 2015). Kesempatan membuka jalan untuk melakukan *fraud* dan rasionalisasi berperan untuk menarik individu masuk ke pintu *fraud* tersebut (Wolfe dan Hermanson, 2004).

Ketiga faktor yang menjadi motivasi dan penyebab individu melakukan *fraud* tersebut terkait satu sama lain. Ketika individu menghadapi tekanan ekonomi yang sulit, maka ia akan menggunakan kesempatan untuk melakukan *fraud* dan apabila hal ini terjadi secara berkelanjutan maka rasionalisasi individu terhadap *fraud* akan meningkat (Wolfe dan Hermanson, 2004) . Faktor penyebab perilaku *fraud* yang dapat dikendalikan adalah kesempatan atau kesempatan dengan cara menekan kesempatan individu untuk melakukan *fraud* seperti membuat sebuah sistem pengendalian internal yang baik (Suparjadi, 2009).

2.3 *Theory of Planned Behavior*

Theory of Planned Behavior (TPB) merupakan pengembangan dari *Theory of Reasoned Action* (TRA) dimana dalam TRA niat dipengaruhi oleh 2 faktor yaitu *attitude toward behavior* dan *subjective norms*. Dalam TPB ditambahkan faktor *perceived behavioral control* (Ajzen, 1991).



Gambar 2.1. *Theory of Planned Behavior* Ajzen (1991)

Dalam *Theory of Planned Behavior* niat ditentukan oleh tiga variabel yakni :

1. *Attitude toward behavior* (Sikap)

   Sikap merupakan sesuatu yang berasal dari dalam diri seseorang yang memberikan penilaian positif atau negatif terhadap suatu hal. Sikap terhadap perilaku ditentukan oleh keyakinan yang diperoleh seseorang mengenai konsekuensi dari perilaku atau *behavioral beliefs* (Ajzen, 1991). Mahyarni (2013) menyatakan keyakinan terkait dengan penilaian subjektif seseorang terhadap dunia sekitarnya termasuk pemahaman mengenai diri dan lingkungannya.

2. *Subjective Norms* (Norma subjektif)

   Dalam norma subjektif ini keyakinan diperoleh individu dari pandangan orang lain terhadap sikap individu tersebut (Ajzen, 1991). Hubungan yang dijalin oleh individu disini bersifat vertikal dan horisontal. Hubungan vertikal seperti atasan dengan bawahan, orangtua dengan anaknya. Pola hubungan vertikal seperti ini lebih kepada tuntutan melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu. Sedangkan hubungan horizontal terjadi antara individu dengan yang setara seperti teman atau saudara, sehingga harapan terbentuk secara deskriptif yang cenderung meniru perilaku disekitarnya (Ramdhani, 2016) .

3. *Perceived behavioral* (Kontrol perilaku)

   Kontrol perilaku menurut Ajzen (1991) ditentukan oleh keyakinan individu mengenai tersedianya sumber daya berupa kompetensi, kesempatan yang mendukung atau menghambat perilaku yang diprediksi. Dalam hal ini lebih kepada persepsi hal-hal yang mendukung atau tidak mendukung perilaku tersebut.

2.4 Insentif

2.4.1.Pengertian Insentif

Mangkunegara (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. Dua orang dengan jabatan yang sama dapat menerima insentif yang berbeda karena bergantung pada prestasi. Insentif adalah suatu bentuk dorongan *financial* kepada karyawan atas prestasi karyawan tersebut. insentif merupakan sejumlah uang yang di tambahkan pada upah dasar yang di berikan perusahaan kepada karyawan (Mangkunegara, 2013).

2.4.2.Tujuan Pemberian Insentif

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 kerja individu maupun kelompok. Pemberian insentif dapat dibedakan dua golongan yaitu:

1) Bagi perusahaan

   Tujuan dari pelaksanaan insentif dalam perusahaan khususnya dalam kegiatan produksi dalah untuk meningkatkan produkstivitas kerja karyawan dengan jalan mendorong/ merangsang agar karyawan:

   a) Bekerja lebih bersemangat dan cepat.

b) Bekerja lebih disiplin.

c) Bekerja lebih kreatif.

2) Bagi karyawan.

Dengan adanya pemberian insentif karyawan akan dapat mendapat keuntungan sebagai berikut:

a) Standar prestasi dapat diukur secara kuantitatif.

b) Standar prestasi di atas dapat digunakan sebagai dasar pemberian balas jasa yang diukur dalam bentuk uang.

c) Karyawan harus lebih giat agar dapat menerima uang lebih besar.

2.4.3.Bentuk-bentuk Insentif.

Insentif dapat diterapkan pada semua jenis pekerjaan dan pekerja, mulai dari para pekerja kasar sampai pekerja profesional, manajerial dan eksekutif (Handoko, 2008). Berikut ini adalah beberapa bentuk insentif antara lain yaitu:

1) *Piecework* adalah sistem insentif yang memberi imbalan bagi pekerja atas tiap unit keluaran yang dihasilkan.
2) *Production bonus* (bonus produksi) adalah insentif yang dibayarkan kepada pekerja yang melebihi sasaran keluaran (*output)* yang ditetapkan.
3) *Commission* (komisi) adalah insentif dalam bentuk komisi diberikan atas dasar jumlah unit yang terjual.
4) *Maturity Curve*. Bentuk insentif ini kurva kematangan diberikan untuk mengakomodasikan para pekerja yang memiliki kinerja tinggi dilihat dari aspek produktivitas atau pekerja yang telah berpengalaman.
5) *Merit Raise* adalah kenaikan gaji/ upah yang diberikan sesudah penilaian kinerja.

6) *Nonmonetary Incentives*. Insentif biasanya berarti uang, tetapi insentif bagi kinerja bisa juga diberikan dalam bentuk lain.
7) *Executives Incentives*. Bentuk-bentuk insentif bagi eksekutif antara lain bonus uang tunai, *stock options* (hak untuk membeli saham perusahaan dengan harga tertentu, di masa yang akan datang, dalam periode waktu yang ditentukan), *stock appreciation* (pemberian uang tunai kepada karyawan yang didasarkan atas peningkatan nilai saham).

2.4.4.Insentif Perusahaan Transportasi Daring

Insentif perusahaan transportasi daring merupakan pendapatan tambahan selain ongkos kirim yang diperoleh (GojekIndonesia, 2015). Kebijakan insentif dan poin sebelum pandemi adalah sebagai berikut:

Tabel 2.1
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 : GojekIndonesia (2015)

Dari tabel di atas dijelaskan bahwa jika seorang pengemudi dalam satu hari 24 jam dapat menyelesaikan salah satu target poin maka pengemudi akan mendapatkan pendapatan dari ongkos kirim/jumlah tarif ditambah dengan bonus sesuai dengan rentang poin minimal. Misal dalam 24 jam pengemudi mendapatkan 14 poin maka pendapatan pengemudi terdiri dari ongkos kirim/jumlah tarif ditambah dengan bonus 15.000. Maka jika pengemudi dapat menyelesaikan sampai

dengan rentang poin maksimal yaitu 20 poin, pendapatan pengemudi yang akan diterima adalah ongkos kirim/jumlah tarif ditambah dengan bonus 80.000. Hal ini berbeda dengan aturan setelah pandemi seperti yang dijelaskan pada Tabel 2.2.

Tabel 2.2

Kebijakan Insentif Setelah Pandemi

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 : GojekIndonesia (2022)

Dari tabel di atas dijelaskan bahwa pendapatan minimum mitra transportasi daring disesuaikan berdasarkan level masing-masing mitra. Level masing-masing mitra diperoleh berdasarkan perhitungan target poin riwayat penyelesaian layanan dalam satu bulan (Infojek, 2021)

2.4.5.Pembagian Pesanan Layanan Perusahaan Transportasi Daring (Pembagian Order)

Sistem pembagian pesanan layanan perusahaan transportasi daring selanjutnya disebut pembagian order adalah sebuah sistem yang dibuat oleh perusahaan transportasi daring bertujuan untuk dapat menyebarkan permintaan orderan dari pelanggan kepada seluruh pengemudi (Infojek, 2021). Pesanan layanan perusahaan transportasi daring terdiri dari layanan pemesanan dan pengantaran makanan, pengantaran pelanggan, pengiriman barang (GojekIndonesia, 2015). Sistem ini terpusat satu arah dari perusahaan kemudian diteruskan ke masing-

masing pengemudi menggunakan server internet, yang kemudian pengemudi mengaksesnya melalui smartphone, dan hanya bisa diakses oleh orang-orang tertentu yang sudah terbuhung dengan server atau sudah terdaftar memiliki akun secara legal (Infojek, 2021). Perusahaan akan mengirimkan permintaan dari pelanggan kepada pengemudi, kemudian pengemudi menerima atau menolak permintaan order tersebut dan kemudian jika permintaan diterima maka pengemudi akan menjalan permintaan tersebut sesuai dengan instruksi yang sudah disediakan pada fitur aplikasi tersebut (Infojek, 2021).

2.4.6.Batas Waktu Insentif Perusahaan Transportasi Daring

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 (GojekIndonesia, 2015). Pada saaat 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).

2.4.7.Sistem Level Perusahaan Transportasi Daring

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). Prosedur kebijakan sistem level ini yaitu pengemudi harus mengumpulkan poin tertentu dengan target performa tertentu antara jam 08.00 sampai 20.00 waktu setempat. Jika pendapatan masih kurang dari target yang sudah ditentukan maka mitra akan mendapatkan selisihnya paling lambat 2 jam periode skema berakhir (Infojek, 2021).

Level masing-masing mitra diperoleh berdasarkan perhitungan target poin riwayat penyelesaian layanan dalam satu bulan berdasar beberapa kriteria yang diantaranya sebagai berikut:

Tabel 2.3

Sistem Level Setelah Pandemi

Ketentuan	Level Basic	Level Silver	Level Gold	Level Platinum
Target Poin	< 42000	42000	55000	64000 <
Performa	0%	94%	96%	98%
Rating		4,97	4,98	4,99

Sumber : Infojek, (2021)

Dari tabel di atas dijelaskan bahwa level masing-masing mitra harus memiliki riwayat penyelesaian poin dalam kurun waktu satu bulan untuk level basic yaitu target poin yang harus dikumpulkan kurang dari 42000 poin dengan performa penyelesaian layanan 0% dan rating dibawah 4,97%, untuk level silver yaitu 42000 poin hingga 54999 dengan performa penyelesaian layanan 94% dan rating 4,97, level gold yaitu 55000 poin hingga 63999 dengan performa penyelesaian layanan 96% dan rating 4,98, untuk level platinum yaitu 64000 poin dengan performa penyelesaian layanan 98% dan rating 4,99 (Infojek, 2021). Apabila salah satu dari kriteria target poin, performa penyelesaian order dan rating tidak terpenuhi maka

mitra tersebut akan kembali ke level paling bawah yaitu level basic yang nota bene level paling rendah dan pembulatan pedapatannya paling sedikit.

2.5 Niat *Fraud*

Dalam *theory of planned behaviour* yang merupakan pengembangan dari *theory of reasoned action* telah dijelaskan bahwa tindakan yang dilakukan sesorang tersebut biasanya terjadi karena adanya niat ataupun kehendak atas dasar apa orang melakukan hal tersebut (Safitri, 2019). Sebenarnya dalam *theori of reasoned action* yang kemudian dikembangkan menjadi *theory of planned behavior* juga telah dijelaskan bahwa seseorang melakukan suatu tindakan karena memiliki alasan, diantaranya adanya tekanan, peluang, dan sikap rasionalisasi yang dimiiki membuat orang tersebut membenarkan apa saja tindakan yang dilakukan, sekalipun tindakan tersebut merupakan tindakan yang dilarang (Safitri, 2019).

2.6 Penelitian Terdahulu

Dalam penelitian ini, peneliti mengacu pada penelitian terdahulu. Berikut daftar acuan penetian terdahulu yang berkaitan dengan *fraud:*

Tabel 2.4
Penelitian Terdahulu yang Berkaitan dengan *Fraud*

No	Peneliti	Variabel	Teori/ Sampel/Alat/ Metode Analisis	Hasil Penelitian
1.	Zulaika dan Hadiprajitno (2016)	**Variabel Independen** • Tekanan Finansial • Kelemahan Sistem • Kualitas panitia pengadaan • Norma subyektif • Sikap terhadap perilaku *fraud* • Kontrol perilaku **Variabel Intervening** Niat berbuat *fraud* **Variabel Dependen** *Fraud* dalam pengadaan barang dan jasa	• *Fraud triangle* dan *Theory of Planned Behavior* • Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) pusat dan beberapa kantor perwakilan terpilih • Kuantitatif Structural • *Equation model (SEM)-partial leastsquare*	• Tekanan Finansial tidak berpengaruh signifikan • Sistem dan prosedur pengadaan yang lemah (peluang) berpengaruh positif signifikan terhadap tindakan penyimpangan *fraud* • Kurangnya kualitas panitia pengadaan berpengaruh positif terhadap penyimpangan *fraud* • Sikap, Norma subjektif dan *Preceived behavior control* berpengaruh positif terhadap niat berbuat *fraud.* • Niat untuk bertindak *fraud* berpengaruh positif terhadap fraud dalam pengadaan barang dan jasa .

Tabel 2.4 Lanjutan

No	Peneliti	Variabel	Teori/ Sampel/Alat/ Metode Analisis	Hasil Penelitian
2.	Didi (2018)	**Variabel Independen** • Keadilan distributif • Keadilan prosedural • Pengendalian internal • Penegakanperaturan • Komitmenorganisasi • Budaya organisasi **Variabel dependen** Kecenderungan kecurangan	• Teori *Fraud triangle* • 143 responden di 34 OPD Se Kota Bogor • Metode Kuantitatif • *Software* SPSS 21.0	• Pengendalian internal danpenegakan peraturan berpengaruh terhadap kecenderungkan kecurangan. • Keadilan distributif, keadilan prosedural, komitmen organisasi, danbudaya organisasi tidak berpengaruh signifikan terhadap kecenderungan kecurangan.
3.	Tehupuring dan Lingga (2017)	**Variabel Independen** Sistem pengendalian internal **Variabel Moderasi** Moralitas individu **Variabel Dependen** Kecurangan akuntansi	• Menggunakan teori *fraud triangle* • Respondennya adalahsarjana akuntansi UGM • Metode kuantitatif • *Software* Smart PLS3.0	• Ketika pengendalianinternal pemerintah semakin tinggi makapraktek kecurangan semakin rendah • Sebaliknya ketika sistempengendalian intern rendah kecurangan akuntansi semakin tinggi • Interaksi antara pengendalian intern dan loyalitas tidak mempengaruhi individu melakukan kecurangan akuntansi

Tabel 2.4 Lanjutan

No	Peneliti	Variabel	Teori/ Sampel/Alat/ Metode Analisis	Hasil Penelitian
4.	Permana (2017)	**Variabel Independen** • Kesesuaian kompensasi • Efektifitas sistem kontrol internal • Budaya etis organisasi **Variabel Dependen** • Penipuan di lembaga pemerintah	• Menggunakan teori *fraud triangle* • Sampel adalah 105 responden di KantorPerwakilan BPKP Jakarta • Metode kuantitatif • *Software* SPSS 18	• Kesesuaian kompensasi berpengaruh positif terhadap terjadinya kecurangan pada instansi pemerintah • Efektivitas sistem pengendalian internal berpengaruh negatif terhadap kecurangan pada instansi pemerintah • Budaya etis organisasitidak berpengaruh signifikan terhadap kecurangan dalam pemerintahan
5.	Sherly (2021)	**Variabel Independen** • Tekanan • Peluang • Rasionalisasi • Nilai Etika **Variabel Dependen** Intensi Kecurangan	• Menggunakan teori *fraud triangle.* • Sampel adalah 65karyawan BUMN • Metode kuantitatif • *SoftwareSPSS*	• Tekanan tidak berpengaruh signifikan positif terhadap intesi kecurangan karyawan. • Peluang berpengaruh signifikan positif terhadap intensi kecurangan karyawan. • Rasionalisasi berpengaruh signifikan positif terhadap intensi kecurangan karyawan. • Nilai Etika tidak berpengaruh signifikan negatif terhadap intensi kecurangan karyawan.

Tabel 2.4 Lanjutan

No	Peneliti	Variabel	Teori/ Sampel/Alat/ Metode Analisis	Hasil Penelitian
6.	Udayani dan Sari (2017)	**Variabel Independen** • Pengendalian internal • Moralitas individu **Variabel Dependen** Kecenderungan kecurangan akuntansi	• Menggunakan teori *Theory Planed Behaviour* dan *Theory Agency* • Sampel adalah 34 Staf Akunting pada villa di kawasan Umalas • Metode kuantitatif • SPSS	• Pengendalian internal berpengaruh negatif terghadap kecenderungan kecurangan akuntansi • Moralitas individu berpengaruh negatif terhadap keecenderungan kecurangan akuntansi
7.	Astuty (2022)	**Variabel Independen** • Komitmen organisasi • Lingkungan pekerjaan • Religiusitas • *Love of Money* **Variabel Dependen** Niat fraud	• Menggunakan teori *Theory Planed Behaviour* • Sampel adalah pegawai Bank bengkulu bagian Akuntansi dan Teller • Metode kuantitatif Regresi Linier Bergada • *Software SPSS*	• Komitmen organisasi berpengaruh negatif terhadap niat *fraud* • Moral pemimpin berpengaruh negatif terhadap niat *fraud* • Lingkungan pekerjaan berpengaruh negatif terhadap niat *fraud* • Religiusitas berpengaruh negatif terhadap niat *fraud* • *Love of money* berpengaruh positif terhadap niat *fraud*

Tabel 2.4 Lanjutan

No	Peneliti	Variabel	Teori/ Sampel/Alat/ Metode Analisis	Hasil Penelitian
8.	Farah dan Rahmawati (2021)	**Variabel Independen** • Sistem Remunerasi • Sistem Pengendalian Internal Pemerintah • Sikap rasionalisasi **Variabel Dependen** Niat melakuka kecurangan	• Menggunakan teori *Theory Planed Behaviour* dan *fraud triangle theory* • Kuantitatif Regresi Linier Berganda *Software* SPSS 25 • Sampel adalah 108 sampel pegawai Aparatur Sipil Negara	• Sistem remunerasi berpengaruh signifikan negatif terhadap niat melakukan kecurangan • Sistem pengendalian intern pemerintah berpengaruh negatif signifikan terhadap niat melakukan kecurangan • Sikap rasionalisasi berpengaruh signifikan positif terhadap niat melakukan kecurangan • Sistem remunerasi, sistem pengendalian intern pemerintah dan sikap rasional berpengaruh secara parsial terhadap niat melakukan fraud
9.	Yesiariani dan Rahayu (2017)	**Variabel Independen** • Tekanan Eksternal • Rasionalisasi • Stabilitas Finansial • Target Finansial • Pergantian auditor • Kebutuhan finansial personal **Variabel Dependen** *Fraud* laporan keuangan	• *Fraud diamond theory* • 22 Perusahaan yang terdaftar di BEI • Metode kuantitatif • *Software* SPSS 17	• Tekanan Eksternal dan Rasionalisasi terbukti secara signifikan berpengaruh positif terhadap *fraud* laporan keuangan, • Target finansial, pergantian auditor, kebutuhan finansial personal, tidak berpengaruh positif terhadap *fraud* laporan keuangan

Tabel 2.4 Lanjutan

No	Peneliti	Variabel	Teori/ Sampel/Alat/ Metode Analisis	Hasil Penelitian
10.	Pradita (2019)	**Variabel Independen** • Tekanan eksternal • Ketidakpastian lingkungan • Komitmen manajemen **Variabel Dependen** Transparansi laporan keuangan	• Menggunakan teori instusional, Isomorfisme institusional • 149 SKPD di D.I. Yogyakarta • Metode campuran(mixed method) SoftwareSmartPLS versi 2.0	• Tekanan eksternal dan komitmen manajemen mempengaruhi implementasi transparansi pelaporan keuangan di D.I. Yogyakarta. • Ketidakpastian lingkungan tidak mempengaruhi implementasi transparansi pelaporan keuangan di D.I.Yogyakarta.
11	Utami (2019)	**Variabel Independen** • Tekanan • Internal kontrol • Rasionalisasi **Variabel Dependen** Niat berbuat *fraud*	• Menggunakan teori*fraud triange theory* • 309 mahasiswa yang berperan sebagai manajer penjualan • *SPSS*	• Tekanan berpengaruh positif terhadap niat berbuat *fraud* • Internal kontrol yang lemah berpengaruh positif terhadap niat niat berbuat *fraud* • Rasionalisasi memiliki pengaruh positif terhadap niat berbuat *fraud*

Tabel 2.4 Lanjutan

No	Peneliti	Variabel	Teori/ Sampel/Alat/ Metode Analisis	Hasil Penelitian
12	Safitri (2019)	**Variabel Independen** • Tekanan • Kesempatan • Rasionalisasi **Variabel Moderasi** • Penegakan hukum **Variabel Dependen** Niat *Fraud*	• Menggunakan teori *fraud triange theory* dan *Theory of Planned Behavior* • Responden 119 Profesi Akuntan yang tersebar di Indonesia • Analisis Regresi Liner Berganda	• Tekanan berpengaruh terhadap niat *fraud* . • Kesempatan tidak berpengaruh terhadap niat *fraud.* • Rasionalisasi berpengaruh terhadap niat *fraud.* • Tekanan, Kesempatan, Rasionalisasi secara simultan mendukung seseorang untuk melakukan *fraud*. • Penegakan Hukum tidak dapat memoderasi pengaruh tekanan, kesempatan dan rasionalisasi terhadap niat melakukan *fraud.*
13	Mansor (2015)	**Variabel Independen** • Tekanan • Kesempatan • Rasionalisasi **Variabel Dependen** *Fraud*	• Menggunakan teori *Fraud Diamond Theory dan Fraud Triangle Theory* • Analisis Review Literatur	• Tekanan berpengaruh positif terhadap *fraud* • Kesempatan berpangaruh positif terhadap *fraud* • Rasionalisasi berpengaruh terhadap *fraud*

Tabel 2.4 Lanjutan

No	Peneliti	Variabel	Teori/ Sampel/Alat/ Metode Analisis	Hasil Penelitian
14	Levi (2015)	**Variabel Independen** • Tekanan Finansial • Sistem pengendalian internal • Rasionalisasi **Variabel Dependen** *Fraud*	• Menggunakan teori *Fraud Triangle Theory* • Metode wawancara	• Tekanan finansial tidak berpengaruh terhadap *fraud* • Pengendalian internal yang lemah berpengaruh terhadap *fraud* • Rasionalisasi penelitian ini tidak berpengaruh terhadap *fraud*

2.7 Perumusan Hipotesis

2.7.1. Insentif Terhadap Niat Berbuat *Fraud* Dalam Kebijakan Insentif Perusahaan Transportasi Daring

Tuanakotta (2010) menjelaskan tekanan merupakan salah satu unsur utama penyebab *fraud*, tekanan muncul ketika seseorang mempunyai kebutuhan yang mendesak tetapi tidak dapat diceritakannya kepada orang lain. Banyak proksi yang digunakan untuk menjelaskan variabel ini. Pada penelitian Utami (2019) menyatakan bahwa tekanan yang diprosikan dengan karyawan yang memiliki gaya hidup tinggi menunjukkan niat yang lebih besar untuk melakukan *fraud*. Farah dan Rahmawati (2021) menyatakan tekanan yang diproksikan dengan sistem remunerasi pada suatu instansi terutama instansi pemerintah maka semakin kecil kemungkinan pegawai melakukan *fraud*.

Namun berkebalikan dengan penelitian yang dilakukan oleh Utomo (2021) yang menyatakan bahwa tekanan *financial* maupun tekanan ligkungan kerja tidak memepengaruhi niat untuk melakukan *fraud*. Levi (2015) juga menyatakan bahwa tekanan bisa berasal dari luar pelaku atau berasal dari faktor eksternal. Zulaikha dan Hadipajitno (2016) juga menyatakan bahwa tekanan finansial tidak berpengaruh positif terhadap tindakan *fraud* dalam pengadaan barang dan jasa pada instansi pemerintahan. Jika dihubungkan dengan niat perilaku berbuat *fraud* dalam kebijakan insentif perusahaan transportasi daring, tekanan cukup mewakili kondisi ini dimana perusahaan pada saat pandemi tetap dituntut untuk 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. Berdasarkan uraian di atas maka dapat dirumuskan hipotesis sebagai berikut:

H1: Insentif berpengaruh positif terhadap niat *fraud* di perusahaan transportasi daring.

2.7.2 Pembagian Order Terhadap Niat Berbuat Fraud Dalam Kebijakan Insentif Pada Perusahaan Transportasi Daring

Unsur *fraud* yang kedua adalah kesempatan. Beberapa proksi yang sering dikaitkan dengan dengan unsur ini yakni sistem pengendalian internal. Dalam penelitian ini penulis menggunakan dua veriabel yang di gunakan oleh perusahaan transportasi daring yaitu sistem pembagian order dan batas waktu insentif atau bonus sebagai kesempatan atau kesempatan dalam niat berbuat *fraud* oleh peruasahaan transportasi daring yakni sistem pembagian order dan batas waktu insentif. Pada penelitian yang dilakukan Utami, dkk. (2019) menyatakan peluang karyawan yang diwujudkan dengan sistem pengendalian internal yang lemah menunjukkan niat melakukan penipuan yang lebih besar daripada karaywan yang berada pada sistem pengendalian internal yang kuat. Farah dan Rahmawati (2021) menyatakan adanya kesempatan dalam lemahnya sebuah pengendalian internal pemeritah berpengaruh terhadap niat melakukan *fraud.* Selain itu Zulaikha dan

Hadipajitno (2016) menyatakan peluang yang terjadi dari lemahnya sistem dan prosedur pengadaan yang lemah(peluang) berpengaruh positif signifikan terhadap *fraud*.

Pembagian order merupakan algoritma yang berjalan berdasarkan ketentuan dari perusahaan transportasi daring, dalam hal ini mitra hanya dapat menunggu orderan masuk dari pelanggan melalui mekanisme atau sistem yang dibuat oleh perusahaan transportasi daring (Infojek, 2021). Hal tersebut mempersulit ruang diterima atau tidaknya sebuah orderan, dengan demikian pengemudi hanya mengikuti apa yang sudah ditentukan oleh sistem pusat. Pembagian order tidak melihat berdasarkan jarak terdekat dari seorang mitra di suatu lokasi yang terdapat orderan melainkan di lakukan secara acak, sehingga hal ini mengakibatkan tidak sesuainya ongkos kirim dari jarak jemput orderan dan jarak antar orderan (Infojek, 2021).

Pembagian order kepada mitra transportasi daring oleh pihak aplikator menjadi kesempatan dalam penelitian ini dilihat dari kelemahan perusahaan dalam sistem pembagian order kepada mitra pengemudi transportasi daring yang dilakukan secara sepihak. Hal ini sangat memungkinkan terjadinya pembagian orderan secara tidak merata yang menyulitkan para pengemudi transportasi daring dalam menyelesaikan misi poin yang telah di tentukan (Infojek, 2021). Berdasarkan uraian diatas maka diajukanlah hipotesis kedua yaitu:

H2: Pembagian order berpengaruh positif terhadap niat *fraud* di perusahaan transportasi daring.

2.7.3 Batas Waktu Insentif Terhadap Niat Berbuat *Fraud* Dalam Kebijakan Insentif Pada Perusahaan Transportasi Daring

Batas waktu insetif adalah batas waktu yang ditentukan oleh perusahaan transportasi daring kepada mitra pengemudi transportasi daring yang harus di tempuh dan dipenuhi dalam satu periode hari untuk mengumpulkan poin agar mitra mendapatkan insentif (Infojek, 2021) . Pada kebijakan sebelum pandemi, batas waktu insentif yang diberikan oleh perusahaan transportasi daring yaitu dalam kurun waktu 24 jam, sedangkan pada kebijakan yang baru atau saat pandemi yaitu hanya dari pukul 08.00 WIB sampai dengan 20.00 WIB atau dapat di katakan 12 Jam (Infojek, 2021). Dalam hal ini apabila mitra (Pengemudi Transportasi daring) tidak dapat memenuhi target poin yang telah di tentukan maka mitra tersebut tidak akan mendapatkan insentif atau bonus, sehingga mitra hanya mendapatkan ongkos kirim saja (Infojek, 2021)

Beberapa bentuk adanya kesempatan untuk melakukan *fraud* adalah kurangnya kontrol yang mencegah atau mendeteksi perilaku *fraud*, ketidakmampuan untuk menilai kualitas kinerja, kegagalan untuk mendisiplinkan pelaku kecurangan, kurangnya akses terhadap informasi, apatis, serta kurangnya jejak audit (Suprajadi, 2009). Kesempatan berpengaruh positif terhadap *fraud*, hal ini dikarenakaan lemahnya pengendalian internal suatu instansi (Mansor, 2015). Peluang yang terjadi dari lemahnya sistem dan prosedur pengadaan yang lemah (peluang) berpengaruh positif signifikan terhadap tindakan penyimpangan *fraud* (Zulaikha dan Hadipajitno, 2016).

Dengan hal ini peneliti menduga bahwa dengan adanya program ini maka terdapat niatan perbuatan *fraud* yang dilakukan oleh perusahaan. Dengan penjabaran di atas maka penulis mengusulkan Hipotesis sebagai berikut :

H3: Batas waktu insentif berpengaruh positif terhadap niat *fraud* di perusahaan transportasi daring.

2.7.4 Sistem Level Terhadap Niat Berbuat *Fraud* Dalam Kebijakan Insentif Pada Perusahaan Transportasi Daring

Variabel ketiga adalah rasionalisasi, Variabel ini tidak mudah dipahami karena berhubungan dengan pemikiran seseorang atau sekelompok (Zulaikha dan Hadiprajitno, 2016). Individu dengan rasionalisasi tinggi menunjukkan niat *fraud* yang lebih besar daripada mereka dengan rasionalisasi rendah (Utami, 2019). Rasionalisasi yang diproksikan melalui sikap, norma subyektif dan *preceive behavior control* berpengaruh signifikan positif terhadap niat berbuat fraud yang artinya sikap yang cenderung mendukung atau mensiasati *fraud*, norma subjektif yang cenderung menerima atau permisif terhadap *fraud* akan mengindikasikan lebih tingginya niat berbuat *fraud* (Zulaikha dan Hadiprajitno, 2016). Rasionalisasi berpengaruh positif terhadap niat berbuat *fraud* yang berarti semakin rasional individu didasarkan pada *fraud*, maka semakin besar niat individu untuk melakukan *fraud* (Utomo, 2021).

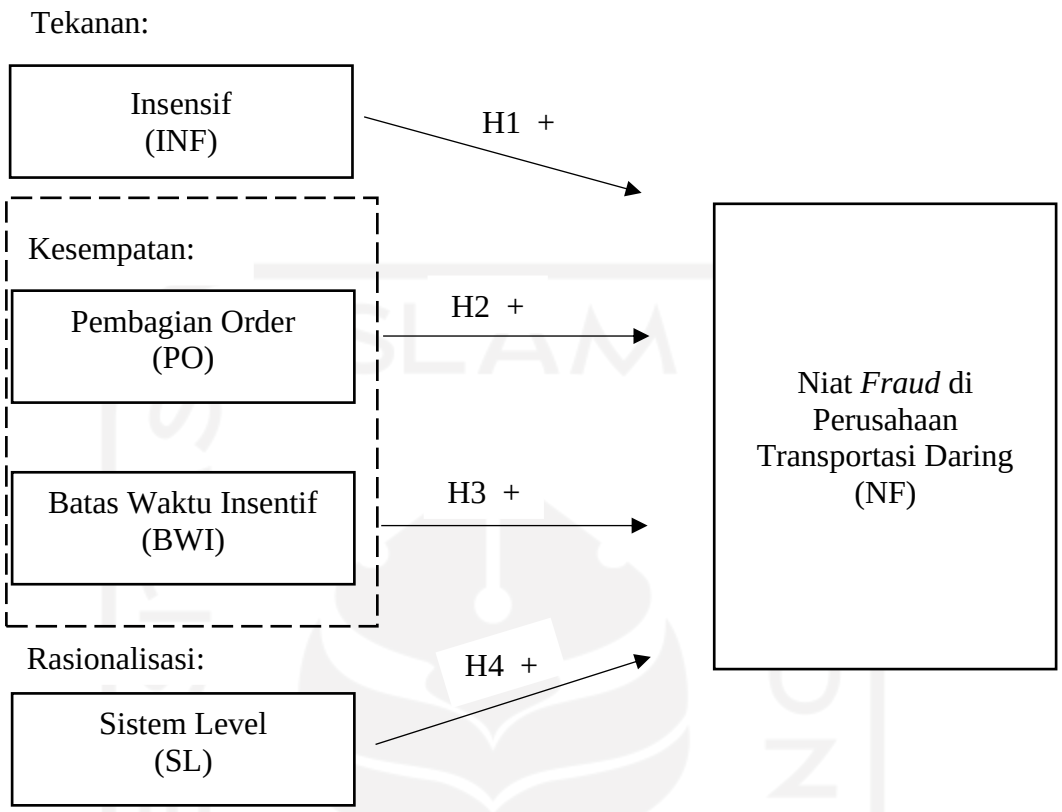
Sistem level merupakan kebijakan setelah pandemi yang dilakukan oleh perusahaan transportasi daring dan membagi sistem level menjadi empat level yaitu basic, silver, gold dan platinum (Infojek, 2021). Sistem level akan di evaluasi setiap

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 minum harian pada masa pandemi sekarang ini. Sistem level dianggap relevan sebagai proksi mewakili variabel rasionalisasi karena adanya rasionalisasi bahwa pendapatan minimum harian dapat membantu mitra pengemudi transportasi daring untuk menghadapi pandemi. Dengan penjabaran di atas maka penulis mengusulkan Hipotesis sebagai berikut :

H4: Sistem level berpengaruh positif terhadap niat *fraud* di perusahaan transportasi daring.

2.8 Kerangka Berpikir



Gambar 2.2. Kerangka Pikir Penelitian

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah terbatas pada pengemudi transportasi daring yang aktif di Yogyakarta. Populasi ini dipilih karena penulis menilai bahwa pengemudi transportasi daring mengetahui dan faham dan juga pelaksana atas kebijakan–kebijakan atau program-program yang di buat oleh perusahaan transportasi daring tempat mereka bekerja.

Metode pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah menggunakan *convenience sampling* dan *snowball sampling.* Menurut Sugiyono (2015) *convenience sampling* merupakan metode penentuan sampel dengan memilih sampel secara bebas, sedangkan metode *snowball sampling* merupakan metode untuk mengidentifikasi, memilih, dan mengambil sampel dalam suatu jaringan atau rantai hubungan yang menerus.

Menurut Roscoe (1975) terdapat pedoman dalam penentuan jumlah sampel yaitu sebagai berikut :

1. Sebaiknya ukuran sampel diantara 30-500 elemen
2. Jika sampel dipecah lagi lagi kedalam subsampel (laki-laki/perempuan, SD,SMP/SMA, dsb) jumlah minimum subsampel harus 30 .
3. Pada penelitian multivariate (termasuk analisis regresi multivariate) ukuran sampel harus beberapa kali besar (10 kali) dari jumlah variabel yang akan di analisis.

4. Untuk penelitian eksperimen yang sederhana, dengan pengendalian yang ketat, ukuran sampel bisa diantara 10-20 elemen.

Adapun ukuran sampel yang digunakan menurut Roscoe (1975) sesuai aturan umum, jumlah sampel minimum setidaknya 10 kali lebih banyak dari jumlah variabel yang akan di analisis.

Metode pengambilan sampel ini dipilih untuk memudahkan pelaksanaan riset dengan alasan keterbatasan dari peneliti untuk menjangkau seluruh mitra pengemudi transportasi daring yang masih aktif bekerja di Daerah Istimewa Yogyakarta. Untuk kriteria sampel yang akan di gunakan yaitu:

1. Masih aktif bekerja sebagai pengemudi transportasi daring
2. Aktif bekerja semasa pandemi dan telah melalui beberapa perubahan kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh perusahaan
3. Usia minimal 25 tahun

3.2 Sumber dan Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan sumber data primer dari responden menggunakan kuesioner langsung untuk menjangkau responden di daerah Yogyakarta. Responden diberikan beberapa pertanyaan. Untuk mengukur jawaban responden penulis menggunakan skala *Likert* untuk mengetahui pengaruh antar variabel. Skala*Likert* mulai dari angka 1 untuk Sangat Tidak Setuju (STS), angka 2 untuk Tidak Setuju (TS), angka 3 untuk Agak Tidak Setuju (ATS), angka 4 untuk Agak Setuju (AS), angka 5 untuk Setuju (S), dan angka 6 untuk Sangat Setuju (SS).

3.3 Definisi Operasional dan Pengukuran Variabel Penelitian

Variabel penelitian didefinisikan sebagai simbol dari suatu peristiwa, karakteristik, sifat, atau atribut yang dapat diukur dan nantinya diberi nilai. Jenisnya terdiri dari variabel kontinu, kontrol, keputusan, dependen, dikotomis, diskrit, dummy, extraneous, independen, intervening, dan moderasi (Ghozali dan Latan, 2015).

3.3.1. Insentif (INF)

Studi ini mendefinisikan insentif sebagai tekanan yang mengakibatkan terjadinya niat berbuat *fraud* perusahaan transportasi daring. Tuanakotta (2010) menjelaskan bahwa tekanan muncul ketika seseorang mempunyai kebutuhan yang mendesak tetapi tidak dapat diceritakannya kepada orang lain. Zulaikha dan Hadipajitno (2016) juga menyatakan bahwa tekanan finansial tidak berpengaruh positif terhadap tindakan *fraud* dalam pengadaan barang/jasa pemerintah. Jika dihubungkan dengan niat perilaku berbuat *fraud* dalam kebijakan insentif tekanan cukup mewakili kondisi ini dimana perusahaan pada saat pandemi tetap dituntut untuk membayarkan bonus kepada pengemudi yang tekanannya mungkin bisa dua kali, tiga kali atau bahkan empat kali lipat, karena pada saat pandemi daya beli masyarakat menurun.

Maka dari itu, diajukan beberapa item pertanyaan untuk mengetahui tingkat tekanan yang diproksikan sebagai insentif terhadap niat berbuat *fraud* yang dikembangkan oleh Zulaikha dan Hadipajitno (2016). Adapun item pertanyaan yang dimaksud terdapat pada Tabel 3.1.

Tabel 3.1.
Item Pertanyaan untuk Mengukur Variabel Insentif

Faktor	Item Pertanyaan	Referensi
Insentif	Insentif yang diterima lebih kecil/sedikit dibandingkan sebelum pandemi.	Zulaikha dan Hadiprajitno (2016)
	Insentif yang diterima lebih sulit didapatkan dibandingkan sebelum pandemi.	
	Adanya perbedaan insentif yang diterima oleh setiap pengemudi transportasi daring sebelum dan sesudah pandemi.	
	Besaran insentif yang diterima oleh setiap pengemudi transportasi daring berbeda pada setiap harinya saat pandemi.	

3.3.2. Pembagian Order (PO)

Penelitian ini memproksikan Pembagian Order sebagai kesempatan dalam unsur *fraud*. Pembagian order merupakan algoritma yang berjalan berdasarkan ketentuan dari perusahaan transportasi daring. Dalam hal ini mitra hanya dapat menunggu orderan masuk yang di berikan oleh perusahaan transportasi daring. Hal tersebut mempersulit ruang (diterima/tidaknya sebuah orderan), dengan demikian pengemudi hanya mengikuti apa yang sudah ditentukan oleh sistem pusat (Infojek, 2021).

Farah dan Rahmawati (2021) menyatakan adanya kesempatan dalam lemahnya sebuah pengendalian internal pemeritah berpengaruh terhadap niat melakukan kecurangan *(fraud).* Selain itu Zulaikha dan Hadipajitno (2016) menyatakan peluang yang terjadi dari lemahnya sistem dan prosedur pengadaan yang lemah (peluang) berpengaruh positif signifikan terhadap tindakan penyimpangan *fraud.* Oleh karena diajukan tiga pertanyaan untuk mengukur tingkat

pembagian order terhadap niat berbuat *fraud* yang disesuaikan dari penelitian yang telah dilakukan oleh Zulaikha dan Hadipajitno (2016). Adapun item pertanyaan yang dimaksud terdapat pada Tabel 3.2.

Tabel 3.2
Item Pernyataan untuk Mengukur Variabel Pembagian Order

Faktor	Item Pertanyaan	Referensi
Pembagian Order	Ada indikasi kurang efektifnya sistem pembagian order yang dilakukan oleh perusahaan transportasi daring kepada mitra pengemudi transportasi daring.	Zulaikha dan Hadiprajitno (2016)
	Terdapat indikasi praktik yang kurang sehat dalam sistem pembagian order di perusahaan transportasi daring.	
	Ada indikasi bahwa perusahaan transportasi daring merekayasa sistem pembagian order yang mengakibatkan target poin tidak tercapai yang mengakibatkan perusahaan tidak wajib memberikan insentif tambahan kepada mitra pengemudi transportasi daring.	
	Order yang diterima oleh mitra pengemudi transportasi daring mempengaruhi besaran insentif yang didapatkan oleh mitra pengemudi transportasi daring.	

3.3.3. Batas Waktu Insentif (BWI)

Batas waktu insentif dalam penelitian ini di proksikan sebagai kesempatan dalam unsur terjadinya *fraud.* Batas waktu insentif adalah batas waktu yang ditentukan oleh perusahaan transportasi daring kepada mitra pengemudi transportasi daring yang harus di tempuh dan dipenuhi dalam satu periode hari untuk mengumpulkan poin agar mitra (Pengemudi Transportasi daring) mendapatkan insentif (Infojek, 2021).

Mansor (2015) menyatakan kesempatan berpengaruh positif terhadap *fraud,* hal ini dikarenakaan lemahnya pengendalian internal suatu instansi. Selain itu Zulaikha dan Hadipajitno (2016) menyatakan peluang yang terjadi dari lemahnya sistem dan prosedur pengadaan yang lemah(peluang) berpengaruh positif signifikan terhadap tindakan penyimpangan *fraud*.

Oleh karena itu, diajukan beberapa item pertanyaan untuk mengetahui tingkatan batas waktu insentif terhadap niat berbuat *fraud* yang disesuaikan dengan penelitian yang dilakukan oleh Zulaikha dan Hadipajitno (2016). Adapun item pertanyaan yang dimaksud terdapat pada Tabel 3.3.

Tabel 3.3
Item Pernyataan untuk Mengukur Variabel Batas Waktu Insentif

Faktor	Item Pertanyaan	Referensi
Batas Waktu Insentif	Ada indikasi bahwa perusahaan transportasi daring melakukan perubahan kebijakan insentif berbasis waktu semula 24 jam menjadi 12 jam, sehingga target poin sulit tercapai.	Zulaikha dan Hadiprajitno (2016)
	Ada indikasi kurang objektivitas perusahaan transportasi dengan merubah batas waktu insentif yang lebih singkat/pendek.	
	Batas waktu insentif tidak memberikan kesempatan mitra pengemudi transportasi daring untuk memperbaiki kinerjanya.	
	Tidak ada upaya dengar pendapat (hearing) antara perusahaan transportasi daring dengan pihak pengemudi dalam hal batas waktu insentif.	

3.3.4. Sistem Level (SL)

Penelitian ini sistem level diproksikan sebagai rasionalisasi dalam unsur *fraud*. Sistem level merupakan kebijakan setelah pandemi yang dilakukan oleh perusahaan transportasi daring. Sistem level terbagi menjadi empat level yaitu basic, silver, gold dan platinum. Sistem level akan di evaluasi setiap bulan oleh perusahaan transportasi daring berdasarkan kinerja mitra. Sistem level juga berhubungan dengan pembulatan pendapatan (Infojek, 2021). Sistem level menjadi rasionalisasi dalam penelitian ini dikarenakan dengan merasionalkan pendapatan minum harian pada masa pandemi sekarang ini merupakan kebijakan terbaik menurut perusahaan transportasi daring.

Pada penelitian Utami, dkk., (2019) menyatakan bahwa individu dengan rasionalisasi tinggi menunjukkan niat *fraud* yang lebih besar daripada mereka dengan rasionalisasi rendah. Selain itu Zulaikha dan Hadipajitno (2016) menyatakan bahwa rasionalisasi yang diproksikan melalui sikap, norma subyektif dan *preceive behavior control* berpengaruh signifikan positif terhadap niat berbuat fraud yang artinya sikap yang cenderung mendukung/mensiasati *fraud*, norma subjektif yang cenderung menerima/permisif terhadap *fraud* maka akan mengindikasikan lebih tingginya niat berbuat *fraud.*

Oleh karena itu, untuk mengetahui tingkat pengaruh sistem level terhadap niat berbuat *fraud*, maka diajukan beberapa item pertanyaan yang disesuaikan oleh penelitian yang dilakukan Zulaikha dan Hadiorajitno, (2016). Adapun item pertanyaan yang dimaksud terdapat pada Tabel 3.4.

Tabel 3.4.

Item Pertanyaan untuk Mengukur Variabel Sistem Level

Faktor	Item Pertanyaan	Referensi
Sistem Level	Sistem level insentif yang dibuat transportasi daring dapat memotivasi semangat kerja para pengemudi.	Zulaikha dan Hadiprajitno (2016)
	Sistem level insentif merupakan kebijakan terbaik dalam menghadapi pandemi.	
	Sistem level insentif yang dibuat transportasi daring dapat memberikan kesempatan para pengemudi untuk mendapat pendapatan yang lebih baik.	
	Sistem level insentif yang dibuat perusahaan transportasi daring memudahkan mitra pengemudi transportasi daring dalam bekerja.	

3.3.5. Niat *fraud*

Niat merupakan suatu aspek kognitif dan afektif dalam melakukan suatu tindakan. Niat melakukan *fraud* ini merupakan aspek kognitif, sedangkan aspek afektif (mampu menutupi kecurangan) pelaku *fraud* dalam menutupi tindakan yang memicu untuk melakukan *fraud* tersebut (Safitri, 2019). Variabel ini diukur dengan beberapa indikator penelitian yang tercermim dari pertanyaan kuisioner dikembangkan dari penelitian Zulaikha dan Hadiprajitno, (2016) dengan beberapa penyesuaian. Adapun item pertanyaan yang dimaksud terdapat pada Tabel 3.5.

Tabel 3.5
Item Pertanyaan untuk Mengukur Variabel Niat

Faktor	Item Pertanyaan	Referensi
Niat *fraud*	Ada indikasi bahwa perilaku *fraud* (kecurangan) dalam kebijakan insentif di perusahaan transportasi daring dilakukan dengan niat untuk kepentingan perusahaan transportasi daring.	Zulaikha dan Hadiprajitno, (2016)
	Dalam kebijakan insentif yang baru, perusahaan transportasi daring sudah merencanakan niatnya untuk melakukan *fraud* dengan beberapa pihak yang terlibat langsung pembuatan kebijakan insentif di perusahaan transportasi daring.	
	Ada indikasi bahwa perusahaan transportasi daring dalam membuat kebijakan insentif terdapat niat untuk menutupi *fraud* secara formal sesuai dengan keadaan perusahaan transportasi daring pada saat pandemi.	
	Terdapat indikasi bahwa perusahaan transportasi daring benar-benar memahami celah dalam kebijakan insentif sehingga untuk merealisasikan niatnya, pelaku dapat dengan mudah menjalankan aksinya.	

3.4 Teknik Analisis Data

Tahap analisis data dilakukan dengan tujuan untuk mendapatkan informasi relevan yang terkandung di dalam data tersebut dan menggunakan hasilnya untuk memecahkan suatu masalah (Ghozali, 2015). Dalam penelitian ini data akan dianalisis melalui dua cara yaitu analisis deskriptif serta analisis kuantitatif. Analisis yang bersifat deskriptif digunakan untuk menganalisis karakteristik responden dan mendeskripsikan variabel, sedangkan analisis kuantitatif dilakukan untuk mengetahui pengaruh antar variabel yang digunakan dalam penelitian ini. Dalam melakukan teknik analisis data ini penulis menggunakan bantuan *software Smart-PLS.*

3.5 Uji Kualitas Data

Uji kualitas data dalam penelitian ini menggunakan dua model pengujian yaitu model pengukuran (*outer model*) dan model struktural (*inner model*). Pada model pengukuran (*outer model*) dilakukan pengujian terhadap validitas dan reliabilitas data, sedangkan pada model struktural (*inner model*) pengujian dilakukan untuk mengetahui hubungan antar variabel (evaluasi *Collinearity Assessment*), nilai koefisien determinasi (R2), nilai signifikansi (uji-t) dan uji *Goodness of Fit* (GoF).

3.5.1. Model Pengukuran (*Outer Model*)

1. Uji Validitas

Uji validitas berkaitan dengan ketepatan alat ukur yang digunakan terhadap konsep yang diukur. Suatu kuisioner dikatakan valid jika pertanyaan dalam kuisioner tersebut mampu mengungkapkan sesuatu yang diukur (Ghozali dan Latan, 2015). Dalam hal ini dimaksudkan untuk memastikan kemampuan suatu skala terhadah konsep yang dimaksud. Dalam penelitian ini, pengujian validitas yang dilakukan melalui uji validitas konvergen dan uji validitas diskriminan. Ghozali dan Latan (2015) menyatakan bahwa validitas konvergen dapat dipenuhi apabila nilai *AverageVariance Expected (AVE)* lebih dari 0.5, dengan nilai loading untuk setiap item jugalebih dari 0.5. sedangkan validitas diskriminan dapat dipenuhi apabila akar pangkatdua dari AVE untuk setiap variabel lebih besar dari korelasi terbesar antara variabeltersebut dengan variabel lainnya.

2. Uji Reliabilitas

Reliabilitas menunjukkan konsistensi, akurasi, dan ketepatan suatu alat ukur dalam melakukan pengukuran. Dalam hal ini reliabilitas dapat digunakan untuk menetapkan apakah instrumen dapat digunakan lebih dari satu kali paling tidak pada responden yang sama sehingga menghasilkan data yang konsisten. Suatu kuisioner dapat dinyatakan reliabel atau andal jika seseorang memberikan jawaban yang konsisten terhadap suatu pernyataan dan dari waktu kewaktu cenderung stabil. Dengan menggunakan metode *composite reliability* pada penelitian ini, reliabilitas dapat diuji yakni dengan melihat nilai *Cronbach Alpha* > 0 tetapi dengan pendekatan eksplanatori dengan nilai 0,6 masih dapat diterima (Ghozali dan Latan, 2015).

3.5.2. Model Struktural (*Inner Model*)

1. Uji *Collinearity Assessment* (Hubungan Antar Variabel)

Collinearity adalah istilah untuk menggambarkan sebuah korelasi antar variabel *latent* dalam model, kekuatan prediksinya tidak handal dan tidak stabil (Ghozali dan Latan, 2015). Kolinearitas tinggi dapat menyebabkan kesalahan dalam melakukan estimasi bobot (*weight estimation*) dan kesalahan terhadap penilai signifikansi. Penilaian *collinearity* pada formatif konstruk dilakukan melalui perhitungan Toleransi (TOL) dan *Variance Inflation Factor* (VIF). Indikator terjadinya *collinearity* adalah apabila nilai VIF > 5, maka variabel tersebut harus dikeluarkan dari model pengukuran (Ghozali dan Latan, 2015).

2. Uji Koefisien Determinasi (R-Square)

Ghozali dan Latan (2015) menjelaskan bahwa koefisien determinasi digunakan untuk mengetahui seberapa jauh kemampuan model dalam menerapkan variasi variabel dependen. Nilai dari koefisien determinasi berkisar antara nol dan satu. Nilai yangmendekati angka 1 berarti bahwa variabel-variabel independen tersebut memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variabel dependen. Sebaliknya jika nilai koefisien determinasi kecil berarti kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel amat terbatas (Ghozali dan Latan, 2015).

3. Uji *Goodness of Fit* (GoF)

Uji *Goodness of Fit* (GoF) menunjukkan seberapa baik model yang ditentukan secara matematis mereproduksi matriks kovarian yang diamati di antara item indicator, yaitu kesamaan matriks kovarians yang diamati dan yangdiperkirakan (Ghozali 2015). Nilai GoF antara 0 sampai dengan 1, dengan rekomendasi nilai communality 0,50 dan nilai R dengan nilai interpretasi 0,10 GoF kecil, 0,25 GoF sedang, 0,36 GoF sedang (Ghozali dan Latan, 2015).

4. Uji Signifikansi (Uji-t)

Uji signifikansi (Uji-t) dilakukan untuk melihat bagaimana pengaruh secara individual masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen dengan menggunakan tingkat signifikansi 0.05. Ghozali dan Latan (2015) menjelaskan bahwa apabila nilai t-hitung lebih besar dari nilai t-tabel, maka hipotesa yang telah dibuat sebelumnya dapat diterima atau terbukti signifikan.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini akan dibahas hasil penelitian mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi niat *fraud* di perusahaan transportasi daring berdasarkan teori yang telah dikemukakan sebelumnya dan hasil pengolahan data kuisioner. Hasil penelitian ini akan memperlihatkan apakah hipotesis yang diajukan dapat diterima atau ditolak. Hasil penelitian yang diuraikan dalam bab ini meliputi 1) deskripsi responden melalui data kuisioner yang dikumpulkan; 2) hasil evaluasi model pengukuran (*outermodel*) berupa uji kualitas data (validitas dan reliabilitas); 3) hasil evaluasi model struktural (*inner model*) berupa uji *coefficient determinant* (*r-square*), uji Goodness of Fit (Gof), dan uji *significant* (uji-t)

4.1 Hasil Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan sumber data primer dari responden menggunakan kuesioner langsung untuk menjangkau responden di daerah Yogyakarta dengan menggunakan teknik pengambilan sampel *convenience sampling* dan *snowball sampling*. Penggunaan teknik *convenience sampling* dikarenakan pemilihan sampel dari sebuah populasi dipilih secara acak tidak diperlukan kriteria tertentu dari sebuah sampel, tidak rumit dan ekonomis. Penggunaan teknik *snowball sampling* dalam penelitian ini digunakan untuk pengambilan sampel secara berantai dimana mitra pengemudi transportasi daring memberi rujukan kepada mitra pengemudi transportasi darig lainnya untuk menjadi responden dari penelitian. Responden dalam penelitian ini adalah pengemudi transportasi daring di Daerah Istimewa Yogyakarta. Total responden yang terlibat dalam penelitian ini berjumlah 248

Responden dengan karaktersistik sebagai berikut :

1. Jenis Kelamin

Berdasarkan hasil penelitian, dapat dideskripsikan karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin pada Tabel 4.1.

Tabel 4.1. Responden Menurut Jenis Kelamin

Kategori	Jumlah	Persentase
Laki – Laki	230	92.7%
Perempuan	18	7.3%
Total	248	100.0%

Sumber : Data Primer Diolah, 2022

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa sebagian besar responden dalam penelitian ini adalah mayoritas dengan jenis kelamin Laki-Laki yang berjumlah 230 orang atau memiliki persentase 92.7%.

2. Status Perkawinan

Berdasarkan hasil penelitian, dapat dideskripsikan karakteristik responden berdasarkan status perkawinan pada Tabel 4.2.

Tabel 4.2.
Responden Menurut Status Perkawinan

Kategori	Jumlah	Persentase
Belum Menikah	86	34.7%
Menikah	162	65.3%
Total	248	100.0%

Sumber : Data Primer Diolah, 2022

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa sebagian besar responden dalam penelitian ini adalah mayoritas dengan status perkawinan Menikah yang berjumlah 162 orang atau memiliki persentase 65.3%.

3. Lama Bekerja

Berdasarkan hasil penelitian, dapat dideskripsikan karakteristik responden berdasarkan lama bekerja pada Tabel 4.3.

Tabel 4.3.

Responden Menurut Lama Bekerja

Kategori	Jumlah	Persentase
< 1 tahun	7	2.8%
1 - 3 Tahun	125	50.4%
4 - 6 Tahun	116	46.8%
Total	248	100.0%

Sumber : Data Primer Diolah, 2022

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa sebagian besar responden dalam penelitian ini adalah mayoritas dengan lama bekerja 1-3 Tahun yang berjumlah 125 orang atau memiliki persentase 50.4%.

4. Pendidikan

Berdasarkan hasil penelitian, dapat dideskripsikan karakteristik responden berdasarkan Pendidikan pada Tabel 4.4.

Tabel 4.4.

Responden Menurut Pendidikan

Kategori	Jumlah	Persentase
S1	3	1.2%
SD	10	4.0%
SMA	217	87.5%
SMP	18	7.3%
Total	248	100.0%

Sumber : Data Primer Diolah, 2022

Berdasarkan Tabel 4.4 menunjukkan bahwa sebagian besar responden dalam penelitian ini adalah mayoritas dengan Pendidikan SMA yang berjumlah 217 orang.

5. Pendapatan

Berdasarkan hasil penelitian, dapat dideskripsikan karakteristik responden berdasarkan Pendapatan pada tabel 4.5. di bawah ini:

Tabel 4.5.

Responden Menurut Pendapatan

Kategori	Jumlah	Persentase
< Rp.1.000.000	3	1.2%
Rp. 2.000.001 - Rp. 3.000.000	139	56.0%
Rp.1.000.001 - Rp. 2.000.000	5	2.0%
Rp.1.000.001 – Rp. 2.000.000	3	1.2%
Rp.3.000.001 – Rp. 4.000.000	98	39.5%
Total	248	100.0%

Sumber : Data Primer Diolah, 2022

Berdasarkan Tabel 4.5. menunjukkan bahwa sebagian besar responden dalam penelitian ini adalah mayoritas dengan Pendapatan Rp. 2.000.001 - Rp. 3.000.000 yang berjumlah 139 orang atau memiliki persentase 56%.

6. Asal Daerah dan Jenis Transportasi

Berdasarkan asal daerah, dapat dideskripsikan karakteristik responden bahwa sebagian besar responden dalam penelitian ini adalah mayoritas dengan asal daerah Daerah Istimewa Yogyakarta yang berjumlah 248 orang dan berdasarkan jenis transportasi bahwa sebagian besar responden dalam penelitian ini adalah mayoritas dengan jenis transportasi roda 2 yang berjumlah 248 orang.

4.2 Evaluasi Model

4.2.1. Evaluasi Model Pengukuran (*Outer Model*)

Evaluasi model pengukurannya diuji dengan beberapa indikator antara lain validitas konvergen, validitas diskriminan, dan reliabilitas. Adapun model pengukuran dihitung dengan menggunakan PLS *Algorithm*.

4.2.1.1 Uji Validitas Konvergen

Suatu indikator dikatakan valid apabila *loading factor* suatu indicator bernilai positif dan lebih besar dari > 0,7. Nilai *loading factor* menunjukkan bobot dari setiap indikator/item sebagai pengukur dari masing-masing variabel. Indikator dengan *loading factor* besar menunjukkan bahwa indikator tersebut sebagai pengukur variabel yang terkuat (dominan). Berikut dapat dilihat nilai *loading factor* pada Tabel 4.6 .

Tabel 4.6
Validitas Konvergen Awal dan Akhir

Variabel	**Kode**	**Nilai Awal (20-Item)**		**Nilai Akhir (19-Item)**	
		Loading	*AVE*	*Loading*	*AVE*
Iinsentif	INF1	0.866	0.725	0.864	0.726
	INF2	0.803		0.803	
	INF3	0.878		0.879	
	INF4	0.856		0.858	
Pembagian Order	PO1	0.849	0.745	0.850	0.747
	PO2	0.825		0.826	
	PO3	0.879		0.879	
	PO4	0.849		0.895	
Batas Waktu Insentif	BWI1	0.928	0.800	0.929	0.801
	BWI2	0.928		0.928	
	BWI3	0.897		0.899	
	BWI4	0.821		0.816	
Sistem Level	SL1	0.909	0.732	0.909	0.731
	SL2	0.856		0.857	
	SL3	0.817		0.811	
	SL4	0.837		0.841	

Niat Fraud	NF1	0.813	0.749	-	0.815
	NF2	0.862		0.850	
	NF3	0.897		0.934	
	NF4	0.888		0.922	

Sumber: Hasil Output SmartPLS (v.3.2.9)

Tabel di atas menyajikan nilai *loading factor* masing-masing indikator awal dan akhir. Perbedaan nilai *loading factor* awal dan akhir yaitu terletak pada nilai *loading factor* pada item NF1 yang harus dikeluarkan karena setelah dilakukan pengujian validitas *discriminant* dengan melihat *cross loading correlation* terdapat nilai item pertanyaan dari variabel lain yang lebih besar dari nilai pertanyaan variabel itu sendiri. Setelah melakukan pengujian kembali dengan dengan mengeluarkan item pertanyaan NF1 terlihat seluruh variabel cenderung stabil dan memenuhi syarat nilai *loading factor,* AVE dan *cross loading corrlation.*

4.2.1.2 Uji Validitas *Diskriminant*

Validitas *discriminant* digunakan untuk menguji validitas suatu model. Validitas *discriminant* dilihat melalui nilai *cross loading* yang menunjukkan besarnya korelasi antar konstruk dengan indikatornya dan indikator dari konstruk lainnya. Cara yang sering digunakan untuk menguji validitas *discriminant* adalah dengan melihat nilai *cross loading correlation* untuk setiap variabel harus lebih besar dari 0.70 dan Membandingkan nilai setiap *Fornell-Larker Criterion* konstruk yang akan disajikan pada Tabel 4.7 dan Tabel 4.8 akan menyajikan *cross loading correlation.*

Tabel 4.7
Nilai *Fornell-Larker Criterion*

Variabel	Batas Waktu Insentif	Insentif	Niat Fraud	Pembagian Order	Sistem Level
Batas Waktu Insentif	**0.894**	-	-	-	-
Insentif	0.804	**0.851**	-	-	-
Niat Fraud	0.800	0.808	**0.903**	-	-
Pembagian Order	0.767	0.840	0.779	**0.863**	-
Sistem Level	0.836	0.743	0.772	0.677	**0.855**

Sumber: Data primer diolah, 2022

Tabel 4.7. di datas menunjukkan rata-rata nilai konstruk setiap variabel dengan variabel itu sendiri lebih besar dari 0.70. nilai korelasi untuk setiap variabel (angka yang dicetak tebal) dengan variabel itu sendiri memmiliki nilai yang lebih besar apabila dibandingkan pada korelasi dengan variabel lainnya. Ini menunjukkan bahwa seluruh variabel dalam penelitian ini telah memenuhi pengujian validitas *discriminant.*

Setelah nilai *Fornell-Larker Criterion* dinyatakan telah memenuhi kriteria validitas *discriminant,* penelitian ini juga akan membandingkan nilaai *cross loading* untuk pada masing-masing item untuk melihat dan membandingkan nilai paling besar suatu item saat dihubungkan dengan variabel latennya dan dibandingkan dengan variabel laten lain.

Tabel 4.8
Nilai loading silang *(cross loading)*

Indikator	Batas Waktu Insentif	Insentif	Niat Fraud	Pembagian Order	Sistem Level
BWI1	**0.929**	0.709	0.716	0.692	0.786
BWI2	**0.929**	0.726	0.727	0.687	0.76
BWI3	**0.899**	0.784	0.774	0.817	0.720
BWI4	**0.816**	0.648	0.634	0.523	0.729
INF1	0.761	**0.864**	0.790	0.702	0.742
INF2	0.587	**0.803**	0.631	0.704	0.473
INF3	0.630	**0.879**	0.645	0.750	0.616
INF4	0.741	**0.858**	0.665	0.708	0.672
NF2	0.815	0.721	**0.851**	0.681	0.735
NF3	0.693	0.756	**0.934**	0.718	0.689
NF4	0.647	0.707	**0.922**	0.707	0.658
PO1	0.659	0.743	0.675	**0.850**	0.509
PO2	0.552	0.636	0.624	**0.826**	0.586
PO3	0.726	0.754	0.661	**0.879**	0.571
PO4	0.705	0.760	0.723	**0.895**	0.668
SL1	0.710	0.610	0.633	0.578	**0.909**
SL2	0.656	0.643	0.698	0.677	**0.857**
SL3	0.745	0.604	0.599	0.460	**0.811**
SL4	0.752	0.677	0.698	0.584	**0.841**

Sumber: Data primer diolah, 2022

Tabel di atas menunjukkan nilai dari *cross loading* dimana sebelumnya terdapat nilai-nilai pertanyaan dan variabel lain yang lebih besar dari variabel itu sendiri sehingga dilakukan pengolahan data kembali dengan mengeluarkan item pertanyaan NF1 sehingga menghasilkan nilai yang memenuhi syarat validitas *discriminat*.

4.2.1.3 Uji Reliabilitas

Reliabilitas pada PLS menggunakan nilai *Cronbach alpha* dan *Composite reliability.* Dinyatakan reliabel jika nilai *Composite reliability* diatas 0,7 dan nilai *cronbach's alpha* disarankan diatas 0,6. Berikut nilai *Cronbach alpha* dan *Composite reliability* pada Tabel 4.9.

Tabel 4.9
Uji Reliabilitas

Variabel	Cronbach's Alpha	Reliabilitas Komposit
Batas Waktu Insentif	0.916	0.941
Insentif	0.873	0.913
Niat Fraud	0.885	0.929
Pembagian Order	0.886	0.921
Sistem Level	0.877	0.916

Sumber: Hasil Output SmartPLS (v.3.2.9)

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa nilai *composite reliability* semua variabel penelitian > 0,7 dan Cronbach Alpha > 0,6 . Hasil ini menunjukkan bahwa masing- masing variabel telah memenuhi *composite realibility dan cronbach alpha* sehingga dapat disimpulkan bahwa keseluruhan variabel memiliki tingkat realibilitas yang tinggi. Sehingga dapat dilakukan analisis selanjutnya dengan memeriksa *goodness of fit* model dengan mengevaluasi *inner model.*

4.2.2 Evaluasi Model Struktural (*Inner Model*)

Setelah melakukan uji *outer model* maka langkah selanjutnya dengan melakukan uji *inner model*. Pengujian *inner model* atau model struktural dilakukan untuk melihat hubungan antara konstruk, nilai signifikansi dan *R-square* dari model penelitian.

4.2.2.1 Hasil Uji Koefisien Determinan (*R-Square*)

Tabel 4.10
Hasil Pengujian *R-Square*

Variabel	R-*Square*	R-*Square Adjusted*
Niat Fraud	0.749	0.744

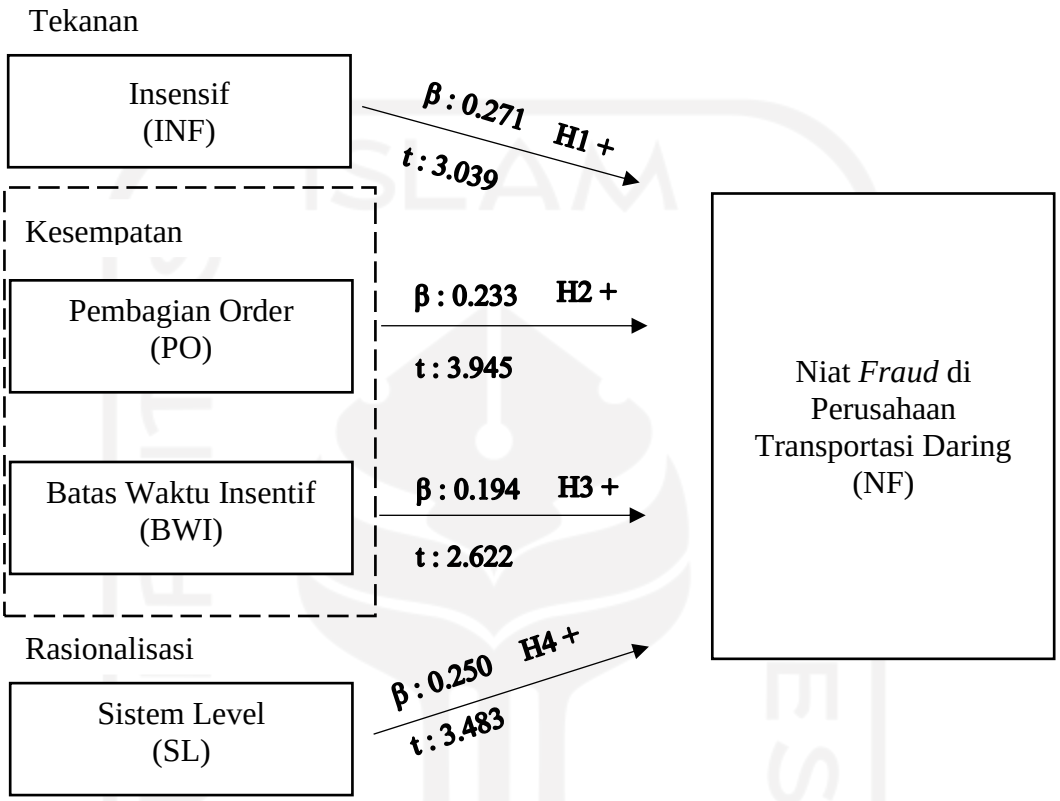
Sumber: Hasil Output SmartPLS (v.3.2.9)

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan nilai adjusted R-*Square* dari variabel Niat *Fraud* sebesar 0,744, nilai tersebut artinya bahwa variabel Niat *Fraud* dapat dijelaskan dengan variabel Insentif, Pembagian Order, Batas Waktu Insentif, dan Sistem Level sebesar 74,4% dan sisanya 25,6% dapat dijelaskan oleh variabel lain yang tidak terdapat dalam penelitian ini.

4.2.2.2 Hasil Uji-t

Pada penelitian ini uji hipotesis dilakukan dengan melihat nilai *T- Statistic* dan nilai *P-Values* dengan memperhatikan *original sample* masing masing variabel. Dasar yang digunakan dalam menguji hipotesis secara langsung adalah output gambar maupun nilai yang terdapat pada output *pathcoefficients.* Dasar yang digunakan untuk menguji hipotesis secara langsung adalah jika *p value* < 0,05

(*significance level*= 5%), maka dinyatakan adanya pengaruh signifikan variabel eksogen terhadap variabel endogen seperti yang disajikan pada Gambar 4.1 dan Tabel 4.11 yang akan menyajikan hasil uji-t.



Gambar 4.1

Pengujian Hipotesis

Sumber: Hasil Output SmartPLS diolah, 2022

Tabel 4.11

Hasil Uji-t

Variabel	Sampel Asli	T Statistik	P Values	Hasil
Insentif -> Niat Fraud	0.271	3.039	0.003	Didukung
Pembagian Order -> Niat Fraud	0.233	3.945	0.000	Didukung
Batas Waktu Insentif -> Niat Fraud	0.194	2.622	0.009	Didukung
Sistem Level -> Niat Fraud	0.250	3.483	0.001	Didukung

Sumber: Hasil Output SmartPLS (v.3.2.9)

Hasil pengujian hipotesis pertama yakni Pengaruh Insentif terhadap Niat Fraud menunjukkan nilai koefisien sebesar 0,271 nilai *p- values* sebesar 0,003 dan t-statistik sebesar 3.039. Nilai *p-values* 0,003 kurang dari 0,05 dan nilai t-statistik sebesar 3.039 lebih dari dari t-tabel 1.960. Hasil tersebut menunjukkan bahwa Insentif berpengaruh terhadap Niat Fraud. Sehingga hipotesis yang menyebutkan Insentif Berpengaruh Positif Terhadap Niat Fraud didukung.

Hasil pengujian hipotesis kedua yakni Pengaruh Pembagian Order terhadap Niat Fraud menunjukkan nilai koefisien sebesar 0,233 nilai *p- values* sebesar 0,000 dan t-statistik sebesar 3.945. Nilai *p-values* 0,000 kurang dari 0,05 dan nilai t-statistik sebesar 3.945 lebih dari dari t-tabel 1.960. Hasil tersebut menunjukkan bahwa Pembagian Order berpengaruh terhadap Niat Fraud. Sehingga hipotesis yang menyebutkan Pembagian Order Berpengaruh Positif Terhadap Niat Fraud didukung.

Hasil pengujian hipotesis ketiga yakni Pengaruh Batas Waktu Insentif terhadap Niat Fraud menunjukkan nilai koefisien sebesar 0,194 nilai *p- values* sebesar 0,009 dan t-statistik sebesar 2.622. Nilai *p-values* 0,009 kurang dari 0,05

dan nilai t-statistik sebesar 2.622 lebih dari dari t-tabel 1.960. Hasil tersebut menunjukkan bahwa Batas Waktu Insentif berpengaruh terhadap Niat Fraud. Sehingga hipotesis yang menyebutkan Batas Waktu Insentif Berpengaruh Positif Terhadap Niat Fraud diterima.

Hasil pengujian hipotesis keempat yakni Pengaruh Sistem Level terhadap Niat Fraud menunjukkan nilai koefisien sebesar 0,250 nilai *p- values* sebesar 0,001 dan t-statistik sebesar 3.483. Nilai *p-values* 0,000 kurang dari 0,05 dan nilai t-statistik sebesar 3.483 lebih dari dari t-tabel 1.960. Hasil tersebut menunjukkan bahwa Sistem Level berpengaruh terhadap Niat *Fraud.* Sehingga hipotesis yang menyebutkan Sistem Level Berpengaruh Positif Terhadap Niat *Fraud* didukung.

4.3 Pembahasan

4.3.1 Pengaruh Insentif Terhadap Niat *Fraud*

Berdasarkan penjelasan di atas diketahui bahwa Insentif berpengaruh terhadap niat *fraud*. Dalam penelitian ini tekanan di proksikan dengan variabel insentif dengan kata lain tekanan berpengaruh positif terhadap niat *fraud.* Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Utami (2019); Safitri (2019); Didi (2018); yaitu tekanan berpengaruh positif terhadap niat *fraud.* Dorongan untuk melakukan *fraud* sering muncul dikarenakan tekanan secara finansial maupun nonfinansial.

Seseorang atau organisasi yang sedang berada pada tekanan yang besar entah itu karena perasaan takut kehilangan pekerjaan karena kalah bersaing dengan karyawan lain, takut akan mengalami kebangkrutan, memperkaya diri sendiri dan suatu golongan akan dapat menjadi pemicu munculnya niat orang untuk melakukan

kecurangan atau fraud. Perusahaaan transportasi daring dalam hal ini miiliki tekanan harus membayar atau membagikan insentif kepada mitra pengemudi transportasi daring pada saat keadaan pandemi dan daya beli masyarakat menurun.

4.3.2 Pengaruh Pembagian Order Terhadap Niat *Fraud*

Pada penelitian ini kesempatan di proksikan sebagai variabel pembagian order. Berdasarkan pemaparan pada paragraf sebelumnya diketahui bahwa pembagian order berpengaruh positif terhadap niat *fraud* yang berarti kesempatan berpengaruh positif terhadap niat *fraud.* Hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Didi (2018); Utami (2019); Safitri (2019); yang menyatakan bahwa niat *fraud* muncul dikarenakan adanya kesempatan.

Fraud bisa saja dilakukan oleh setiap orang yang terlibat dalam perusahaan tersebut, mulai manajemen tingkat atas hingga karyawan perusahaan. Buruknya pengelolaan manajemen dari perusahaan akan berpotensi untuk memunculkan niatan melakuan fraud dari organisasi yang terlibat dalam perusahaan. Pembagian order kepada masing-masing pengemudi transportasi daring telah melalui suatu mekanisme yang diatur oleh perusahaan. Akan tetapi sistem yang sudah dijalankan tersebut mungkin masih terdapat ketidak adilan dalam praktiknya yang mengakibatkan kurang meratanya pembagian order sehingga terjadi kesulitan untuk memenuhi target yang telah ditetapkan oleh perusahaan transportasi daring.

4.3.3 Pengaruh Batas Waktu Inssentif Terhadap Niat *Fraud*

Dalam penelitian ini kesempatan juga di proksikan kedalam variabel batas waktu insentif yang artinya dalam penelitian ini kesempatan berpengaruh positif terhadap niat *fraud*. Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Sherly (2021) yang menyatakan bahwa kesempatan memiliki andil dalam tindakan seseorang atau organisasi melakukan *fraud* karena hanya dengan melihat adanya peluang seseorang dapat dengan mudah melakukan *fraud.* Peluang itu sendiri juga merupakan salah satu elemen yang dapat di kontrol dalam suat organisasi (Didi, 2018).

Safitri (2019) juga menyatakan bahwa kesempatan merupakan salah satu faktor penting yang dibutuhkan untuk memperhitungkan suatu tindakan awal atau niat sesorang untuk melakukan *fraud*. Adanya batas waktu yang ditetapkan oleh perusahaan transportasi daring bisa jadi memunculkan kesempatan bagi perusahaaan transportai daring untuk melakukan tindakaan *fraud* karena mempersulit mitra pengemudi transportasi daring dalam memenuhi target yang telah di tentukan.

4.3.4 Pengaruh Sistem Level Terhadap Niat *Fraud*

Variabel sistem level dalam penelitian ini memproksikan rasionalisasi. Hasil dari uji hipotesis yang telah dilakukan menunjukkan bahwa sistem level berpengaruh positif terhadap niat *fraud,* hal ini memiliki arti bahwa rasionalisasi memiliki pengaruh positif terhadap niat *fraud.* Hasil penelitian ini senada dengan penelitian yang dilakukan oleh Zulaikha dan Hadiprajitno (2016) yang menyatakan bahwa sikap yang cenderung mendukung atau mensiasati *fraud* yang membuat

seseorang membenarkan tindakan perilaku yang salah. Safitri (2019) juga menyatakan bahwa rasionalisasi juga memiliki pengaruh yang positif terhadap niat untuk melakukan *fraud* dikarenakan sikap rasionalisasi atas keputusan yang dilakukan oleh manajerial terkait dengan adanya perubahan kebijakan perusahaan. Sistem level dalam kebijakan perusahaan transportasi daring merupakan perubahan yang ditujukan untuk mengatasi masalah dalam menghadapi pandemi yang dianggap kebijakan terbaik namun sangat tidak adil dirasakan oleh mitra pengemudi.

BAB V

Penutup

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pengujian yang telah dilakukan pada penelitian ini pada 248 responden pengemudi transportasi daring maka dapat di tarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Hasil pengujian hipotesis pertama yakni Pengaruh Insentif terhadap Niat *Fraud* menunjukkan bahwa Insentif berpengaruh positif terhadap Niat *Fraud.* Sehingga hipotesis yang menyebutkan Insentif Berpengaruh Positif Terhadap Niat *Fraud* didukung.
2. Hasil pengujian hipotesis kedua yakni Pengaruh Pembagian Order terhadap Niat *Fraud* menunjukkan bahwa Pembagian Order berpengaruh positif terhadap Niat *Fraud.* Sehingga hipotesis yang menyebutkan Pembagian Order Berpengaruh Positif Terhadap Niat *Fraud* didukung.
3. Hasil pengujian hipotesis ketiga yakni Pengaruh Batas Waktu Insentif terhadap Niat *Fraud* menunjukkan bahwa Batas Waktu Insentif berpengaruh positif terhadap Niat *Fraud.* Sehingga hipotesis yang menyebutkan Batas Waktu Insentif Berpengaruh Positif Terhadap Niat *Fraud* didukung.
4. Hasil pengujian hipotesis keempat yakni Pengaruh Sistem Level terhadap Niat *Fraud* menunjukkan menunjukkan bahwa Sistem Level berpengaruh positif terhadap Niat *Fraud.* Sehingga hipotesis yang menyebutkan Sistem Level Berpengaruh Positif Terhadap Niat *Fraud* didukung.

5.2 Kontribusi Penelitian

Berdasarkan kesimpulan yang diuraikan, penelitian ini memberikan kontribusi :

1. Menambah literatur penelitian tentang *fraud* dalam hal mengetahui pengaruh tekanan, kesempatan dan rasionalisasi terhadap niat fraud di perusahaan transportasi daring dan dapat menjadi sumber referensi riset baru bagi akademisi yang tertarik melakukan penelitian di bidang ini.
2. Dalam penelitian ini penulis mengkombinasikan teori *fraud triangle* dengan *theory of planned behavior* untuk melihat lebih jauh sisi psikologis pelaku. Kombinasi variabel ini dapat menjadi sumbangan model penelitian selanjutnya mengingat referensi penelitiankuantitatif dalam topik ini masih sangat terbatas.

5.3 Implikasi Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat berimplikasi pada :

1. Lembaga yang memiliki kewenangan dalam hal ini transportasi daring seperti Dinas Perhubungan maupun lembaga pemerintahan yang lain dan perusahaan dapat menggunakan hasil penelitian ini untuk meperbaiki kebijakan-kebijakan yang telah dijalankan untuk menghadapi pandemi supaya lebih partisipatif benar-benar melibatkan mitra pengemudi transportasi daring dalam prosesnya. Dengan begitu tidak lagi adanya aksi protes terhadap perusahaan maupun pemerintah yang terkait dengan kebijakan yang dibuat perusahaan.
2. Lembaga pemerintahan dan perusahaan transportasi daring yang terkait dapat menjadikan penelitian ini sebagai strategi dalam menghadapi aksi protes mitra

pengemudi transportasi daring dikemudian hari yang berkaitan dengan kebijakan tarif dan insentif.

5.4 Keterbatasan Penelitian

Adapun hasil dari penelitian ini masih terdapat beberapa kekurangan dan keterbatasan yang mungkin disebabkan oleh faktor eksternal berupa kondisi responden, wilayah penyebaran kuisioner, teknik penyebaran kuisioner, dan faktor internal berupa kemampuan penulis. Secara umum, keterbatasan dalam penelitian ini dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Data penelitian ini menggunakan data dari hasil jawaban responden atas pertanyaan yang diajukan dalam kuesioner dan hanya terbatas pada mitra pengemudi transportasi daring yang ada di Daerah Istimewa Yogyakarta saja. Karena sensitifitas pertanyaan yang diajukan maka ada indikasi bahwa responden tidak benar-benar memberikan jawaban yang mencerminkan kondisi yang sebenarnya terjadi sehingga mempengaruhi hasil penelitian.
2. Penggunaan mitra pengemudi transportasi daring sebagai bagian dari responden penelitian ini dianggap kurang dapat mempersepsikan mengapa pengaruh tekanan, kesempatan dan rasionalisasi dapat mempengaruhi niat *fraud* dikarenakan hanya terbatas pada mitra pengemudi transportasi roda dua saja dan tidak ada mitra pengemudi roda empat dikarenakan sulitnya membedakan antara pengemudi transportasi daring atau bukan karena tidak ada tanda atau ciri-ciri khas yang melekat pada atribut kendaraan roda empat yang digunakan dalam bekerja.

3. Variabel independen yang digunakan masih sangat terbatas pada penggunaan teori *fraud triangle*, belum dijelaskan secara jelas faktor-faktor lain yang juga memiliki pengaruh terhadap niat melakukan *fraud* seperti *attitude, norm subjective,* dan *behavior control* dalam *Teory of Planned Behavior*. Penggunaan TPB pada penelitian terbatas pada variabel dependen niat *fraud* saja untuk melihat sisi psikologis pelaku.

5.5 Saran

Mengingat masih terbatasnya pengetahuan dan pengalaman penulis secara teoritis maupun praktis maka penulis memberikan masukan atau saran bagi perusahaan transportasi daring, mitra dan penulis selanjutnya diantaranya :

1. Hendaknya perusahaan transportasi daring mengubah kebijakan insentif agar supaya meminimalisir tidakan-tindakan protes yang dilakukan oleh mitra pengemudi demi keberlangsungan perusahaan dan hendaknya individu yang terlibat dalam perusahaan transportasi daring memiliki etika dan kesadaran yang baik bahwa melakukan *fraud* akan merugikan semua pihak.
2. Penelitianian selanjutnya diharapkan untuk memperluas wilayah penelitian, tidak hanya fokus di Daerah istimewa Yogyakarta saja dan dapat menambahkan data berupa hasil wawancara dan menambahkan mitra pengemudi transportasi roda empat agar supaya dapat menghasilkan penelitian yang lebih baik lagi.
3. Penelitian selanjutnya hendaknya menambahkan variabel independen dari *Theory of Planned Behavior* seperti *attitude, subjective norm* dan *behavior control* agar supaya penggunaan teori TPB tidak hanya terbatas pada variabel dependen saja.

DAFTAR PUSTAKA

Ajzen, I. (1991). *The theory planned behavior: organizational behavior and human decision processes*, 50 (2), 179-211.

doi:https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-t

Akkeren, J. A. dan bucby, s. (2015). *Perceptions on the causes of individual and fraudulent. Crossmark.*

doi:10.1007/s10551-015-2881-0

Astuty, K. (2022). Pengaruh komitmen organisasi, moral pemimpin, lingkungan pekerjaan, religiusitas dan *love of money* terhadap fraud intention. *Jurnal ekonomi manajemen akuntansi dan keuangan, 2798-0502*, 2798-0499.

doi:https://doi.org/10.53697/emak.v3i1

Cressey, D. B. (1954). A study in the social psychology of embezzlement. *American sociological review, 19*, 362-363.

Dewitasari, y. (2019). Akibat hukum terhadap para pihak dalam perjanjian apabila terjadi pembatalan perjanjian. *Kertha semaya, 2303-0569*, 1-14.

Didi, D., Kusuma, dan 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

Farah, W. Dan Rahmawati, D. (2021). Faktor-faktor yang mempengaruhi niat melakukan kecurangan pada aparatur sipil negara (asn). *Jurnal ilmu akuntansi, volume 14 (1)*, 127-138.

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.*

Herman, B. (2020). Pengaruh kompensasi finansial, non finansial dan fleksibilitas kerja terhadap kinerja driver ojek onlie dengan kepuasan kerja sebagai variabel intervening pada gojek di makassar. *Finance, 65* (2), 110-210.

Hildayani, R. dan Sherly, V. (2021). Pengaruh tekanan, peluang, rasionalisasi, dan nilai etika terhadap intensi kecurangan karyawan: studi kasus pada perusahaan bumn. *Jurnal eksplorasi akuntansi (jea)*, 3 (4), 734-748.

Infojek. (2021). Informasi ojek online. Diakses pada 19 maret, 2022,: https://www.infojek.com/program-pendapatan-minimum-gojek/

Kementerian keuangan republik indonesia. (2020). Publikasi dampak *covid-19*. https://www.kemenkeu.go.id/publikasi/berita/dampak-covid-19-pertumbuhan-ekonomi-kuartal-2-diperkirakan-negatif/

Levi, A. S. (2015). Beyond the fraud triangle: swiss and austrian elite fraudster. *University of st. Gallen, accounting forum, 39*, 176 - 187. doi:http://dx.doi.org/10.1016/j.accfor.2014.12.001

Mahyarni, (2013). Theory of reasoned action dan theory of planned behavior (sebuah kajian historis tentang perilaku). *Jurnal el-riyasah, 4*, 13-23.

Mansor, R. A. (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*, 3845. doi:10.6007/ijarafms/v5-3/1823

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/

Rahmawati, W. F. (2021). Faktor-faktor yang mempengaruhi niat melakukan kecurangan (fraud) pada aparatur sipil negara (asn). *Jurnal ilmu akuntansi, xiv*, 127-138. doi:10.15408/akt.v14i1.20872

Ramdhani, N. (2016). Penyusunan alat pengukur berbasis *theory of planned behavior*. *Buletin psikologi, 2*, 55-69.

Razak, A., Ludigdo, U., Sukoharsono, E. G., dan Thoyib, A. (2011). Perilaku kuasa eksekutif dan legislatif dalam proses penyusunan anggaran pemerintahan daerah: perspektif interaksionisme simbolik. *Jurnal akuntansi multi paradigma, 2 no.3*, 369 - 540.

Rezaee, Z. (2005). Causes, consequences, and deterence of financial statement fraud. *Fogelman college of business and economics, critical perspectives on accounting 16, 16*(3), 277–298. doi:10.1016/s1045-2354(03)00072-8

Rijkeghem, C. V., dan Weder, B. (1997). Corruption anf the rate temptation. *International monetary fund*. *12*, 2246.

Safitri, F. (2019). Pengaruh *presure, 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

Tuanakotta, T. M. (2010). Akuntansi forensik dan audit investigatif (edisi II). Jakarta: *salemba empat*.

Udayani, A. dan Sari, 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., dan 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.

Wolfe and hermanson. (2004). *The fraud diamond : considering the four elements of fraud. Cpa journal.*

Zulaikha dan 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

LAMPIRAN 1

KUESIONER PENELITIAN

Assalamualaikum Wr. Wb.

Perkenalkan, saya Faisal Husaini, mahasiswa tingkat akhir Jurusan Akuntansi Fakultas Bisnis dan Ekonomika Universitas Islam Indonesia. Saat ini saya sedang melaksanakan penelitian Tugas Akhir yang berjudul **"Faktor-Faktor yang Berpengaruh Terhadap Niat *Fraud* di Perusahaan Tansportasi Daring"**.

Responden penelitian ini adalah mereka yang berusia minimal 25 tahun danbekerja sebagai mitra pengemudi transportasi daring. Kuesioner penelitian ini terdiri dari 2 (dua) bagian. Bagian pertama berisikan mengenai informasi identitas diri dan informasi penunjang, sedangkan bagian kedua berisikan aspek-aspekyang mempengaruhi niat *fraud* perusahaan transportasi daring.

Sehubungan dengan perihal tersebut, saya mengharapkan bantuan Bapak/Ibu/Saudara/I untuk berpartisipasi dalam penelitian ini serta mengisi kuesioner dengan sebenar-benarnya dan apa adanya demi membantu kesuksesan penelitian ini. Seluruh data responden hanya akan digunakan untuk kepentingan penelitian dan akan dijaga kerahasiaannya. Terima kasih atas waktu dan kesedian Bapak/Ibu/Saudara/i dalam mengisi kuesioner ini. Semoga penelitian ini bermanfaat bagi kita semua.

Jika ada pertanyaan mengenai penelitian ini, Anda bisa menghubungi peneliti melalui *email* 18919019@students.uii.ac.id

Wassalamualaikum Wr. Wb.

Salam homat,
Faisal Husaini

Petunjuk Pengisian Kuesioner

1. Mohon Bapak/Ibu/Saudara/I membaca dengan teliti setiap pertanyaan yang diajukan sehingga Anda mengerti.
2. Mohon Bapak/Ibu/Saudara/I menjawab pertanyaan-pertanyaan di bawah ini dengan jujur dan sebenar-benarnya.
3. Jika ada hal yang tidak dimengerti, silakan ditanyakan kepada peneliti melalui *email* 18919019@students.uii.ac.id

BAGIAN A
Identitas Diri dan Informasi Penunjang

Pada bagian A, mohon Bapak/Ibu dapat menjawab pertanyaan berikut dengan memberi tanda silang pada kotak yang tersedia atau mengisi titik-titik yang ada.

Nama responden : ……..(boleh tidak diisi)
Jenis kelamin:
- Laki – laki
- Perempuan

Status Perkawinan:
- Menikah
- Belum Menikah

Berapa lama telah bergabung dengan transporstasi daring:
- < 1 tahun
- 1 – 3 tahun
- 4- 6 tahun
- > 6 tahun

Pendidikan:
- SD
- SMP
- SMA
- S1
- S2

Pendapatan dari transportasi daring per-bulan:
- < Rp.1.000.000
- Rp.1.000.001 – Rp. 2.000.000,-
- Rp.2.000.001 – Rp. 3.000.000,-
- Rp.3.000.001 – Rp. 4.000.000,-
- > Rp. 4.000.000,-

Asal daerah:
- Darah Istimewa Yogyakarta
- Luar D.I.Y

Jenis Pengemudi transportasi daring:

- Roda 2 (motor)
- Roda 4 (mobil)

Rata-rata bekerja sebagai pengemudi transportasi daring dalam sehari:

- < 4 jam
- 4 – 8 jam
- 9 – 12 jam
- > 12 jam

BAGIAN B

Aspek-Aspek Yang Mempengaruhi Niat *Fraud* Perusahaan Transportasi Daring

Pernyataan berikut merupakan gambaran persepsi Bapak/Ibu sebagai mitra pengemudi transportasi daring perusahaan transportasi daring khususnya di Daerah Istimewa Yogyakarta. Ketika adanya perubahan sistem insentif yang diberlakukan pada saat pandemi, Bapak/Ibu mendapatkan kenyataan yang diindikasikan terdapat kecurangan dalam sistem insentif yang diberlakukan hanya menguntungkan pihak perusahaan. Mohon dijawab dengan memberi tanda silang (pada kertas) atau diblok dengan warna pada angka 1/2/3/4/5/6 yang Bapak/Ibu pilih. Angka tersebut seberapa jauh Bapak/Ibu ssetuju terhadap pernyataan-pernyataan pada kolom samping sebelah kirinya :

1 = Sangat Tidak Setuju; 2 = Tidak Setuju; 3 = Agak Tidak Setuju; 4 = Agak Setuju; 5 = Setuju; 6= Sangat Setuju

PERTANYAAN

Menurut Bapak/Ibu seberapa jauh Bapak/Ibu setuju pada pernyataan-pernyataan berikut ?

1 = Sangat Tidak Setuju; 2 = Tidak Setuju; 3 = Agak Tidak Setuju; 4 = Agak Setuju; 5 = Setuju; 6= Sangat Setuju

INSENTIF							
1	Insentif yang diterima lebih kecil/sedikit dibandingkan sebelum pandemi.	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐
2	Insentif yang diterima lebih sulit didapatkan dibandingkan sebelum pandemi.	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐
3	Adanya perbedaan insentif yang diterima oleh setiap pengemudi transportasi daring sebelum dan sesudah pandemi.	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐
4	Besaran insentif yang diterima oleh setiap pengemudi transportasi daring berbeda pada setiap harinya saat pandemi.	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐

PEMBAGIAN ORDER							
5	Ada indikasi kurang efektifnya sistem pembagian order yang dilakukan oleh perusahaan transportasi daring kepada mitra pengemudi transportasi daring.	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐
6	Terdapat indikasi praktik yang kurang sehat dalam sistem pembagian order di perusahaan transportasi daring.	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐
7	Ada indikasi bahwa perusahaan transportasi daring merekayasa sistem pembagian order yang mengakibatkan target poin tidak tercapai yang mengakibatkan perusahaan tidak wajib memberikan insentif tambahan kepada mitra pengemudi transportasi daring.	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐
8	Order yang diterima oleh mitra pengemudi transportasi daring mempengaruhi besaran insentif yang didapatkan oleh mitra pengemudi transportasi daring.	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐

Menurut Bapak/Ibu seberapa jauh Bapak/Ibu setuju pada pernyataan-pernyataan berikut ?

1 = Sangat Tidak Setuju; 2 = Tidak Setuju; 3 = Agak Tidak Setuju; 4 = Agak Setuju; 5 = Setuju; 6= Sangat Setu

BATAS WAKTU INSENTIF							
9	Ada indikasi bahwa perusahaan transportasi daring melakukan perubahan kebijakan insentif berbasis waktu semula 24 jam menjadi 12 jam, sehingga target poin sulit tercapai.	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐
10	Ada indikasi kurang objektivitas perusahaan transportasi dengan merubah batas waktu insentif yang lebih singkat/pendek.	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐
11	Batas waktu insentif tidak memberikan kesempatan mitra pengemudi transportasi daring untuk memperbaiki kinerjanya.	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐
12	Tidak ada upaya dengar pendapat (hearing) antara perusahaan transportasi daring dengan pihak pengemudi dalam hal batas waktu insentif.	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐

SISTEM LEVEL							
13	Ada indikasi bahwa perusahaan transportasi daring merasionalisasikan bahwa sistem level insentif yang dibuat dapat memotivasi semangat kerja para pengemudi.	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐
14	Menurut perusahaan tranportasi darig sistem level insentif merupakan kebijakan terbaik dalam menghadapi pandemi.	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐
15	Sistem level insentif yang dibuat transportasi daring dianggap dapat memberikan kesempatan para mitra untuk mendapatkan pendapatan yang lebih baik.	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐

16	Sistem level insentif yang dibuat perusahaan transportasi daring dianggap memudahkan mitra pengemudi transportasi daring dalam bekerja.	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐

Menurut Bapak/Ibu seberapa jauh Bapak/Ibu setuju pada pernyataan-pernyataan berikut ?

1 = Sangat Tidak Setuju; 2 = Tidak Setuju; 3 = Agak Tidak Setuju; 4 = Agak Setuju; 5 = Setuju; 6= Sangat Setuju

Niat *Fraud*							
17	Ada indikasi bahwa perilaku *fraud* (kecurangan) dalam kebijakan insentif di perusahaan transportasi daring dilakukan dengan niat untuk kepentingan perusahaan transportasi daring.	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐
18	Dalam kebijakan insentif yang baru, perusahaan transportasi daring sudah merencanakan niatnya untuk melakukan *fraud* dengan beberapa pihak yang terlibat langsung pembuatan kebijakan insentif di perusahaan transportasi daring.	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐
19	Ada indikasi bahwa perusahaan transportasi daring dalam membuat kebijakan insentif terdapat niat untuk menutupi *fraud* secara formal sesuai dengan keadaan perusahaan transportasi daring pada saat pandemi.	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐
20	Terdapat indikasi bahwa perusahaan transportasi daring benar-benar memahami celah dalam kebijakan insentif sehingga untuk merealisasikan niatnya, pelaku dapat dengan mudah menjalankan aksinya.	1 ☐	2 ☐	3 ☐	4 ☐	5 ☐	6 ☐

LAMPIRAN 2 TABULASI DATA PENELITIAN

INF1	INF2	INF3	INF4	PO1	PO2	PO3	PO4	BWI1	BWI2	BWI3	BWI4
6	6	6	6	6	5	6	6	5	5	6	5
6	6	5	5	6	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
6	6	6	5	6	6	5	6	6	6	6	5
5	5	5	6	5	5	6	5	5	6	5	6
6	6	6	5	5	5	5	6	5	5	5	6
6	6	6	6	6	5	6	6	5	5	6	5
6	6	5	5	6	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	6	5	5	6	5	5	6	5	6
6	6	6	5	5	5	5	6	5	5	5	6
6	6	6	6	6	5	6	6	5	5	6	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
5	5	5	5	5	5	6	5	6	5	4	4
6	6	5	5	6	5	6	6	5	5	6	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	6	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6	6	5	5	5
5	6	6	6	6	5	6	6	6	6	6	5
6	5	5	5	6	6	5	5	5	5	5	5
5	6	5	5	5	6	6	6	6	6	6	6

6	6	5	5	6	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	6	6	5	5	6	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
6	5	4	5	5	4	6	6	6	6	6	6
5	5	4	5	5	4	5	5	6	5	5	6
5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	4	6	6	6	6	6	6	6
6	5	4	5	5	4	6	5	5	6	6	5
6	6	4	5	4	5	5	6	6	5	5	5
5	6	5	5	5	5	5	5	5	6	6	5
6	5	4	5	5	4	6	6	6	6	6	6
5	5	4	5	5	4	5	5	5	6	5	6
5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	4	5	4	5	5	6	6	5	5	5
5	6	5	5	5	5	5	5	6	5	5	6
6	5	4	5	5	4	6	6	6	6	6	6
5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	4	6	6	6	6	6	6	6
4	4	4	4	5	5	5	4	6	5	5	6
6	5	6	6	6	6	6	5	6	6	6	6
5	5	6	6	5	5	6	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
6	5	6	6	6	5	6	6	5	6	5	6
5	5	5	5	5	6	5	5	6	5	6	5
6	6	6	6	6	5	5	5	5	6	5	6

5	5	6	6	6	6	6	5	6	6	6	6
6	5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	4	6	5	5	5	6	6	6	5	6	6
4	5	5	6	6	5	5	5	5	6	5	5
5	5	5	5	5	5	6	6	6	5	5	5
5	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5
5	4	5	5	5	5	6	6	5	5	6	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
4	5	5	6	6	5	5	5	5	6	5	5
5	5	5	5	5	5	6	6	6	5	5	5
5	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	5	6	6	6	6	5	5	6	5
5	5	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
6	5	6	6	5	6	5	6	6	5	6	6
5	6	5	5	6	5	6	5	6	5	6	5
6	5	5	5	5	6	5	6	5	5	5	6
6	6	6	5	6	6	6	6	5	5	6	5
5	5	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5

6	5	6	6	5	5	6	5	6	6	6	6
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6	6
5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	5	5	5	6	6	6	6
6	5	6	6	6	6	6	5	6	5	6	6
6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6
5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5
6	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	6
5	5	6	6	5	5	6	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	5	5
6	6	6	5	6	6	6	6	5	5	6	5
5	5	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
6	5	6	6	5	6	5	6	6	6	6	5
5	6	5	5	6	5	6	5	6	5	6	5
6	5	5	5	5	6	5	6	6	6	6	6
6	6	6	5	6	6	6	6	5	5	6	5
5	5	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5
1	1	1	2	2	1	1	1	1	2	1	1
5	5	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5
6	5	6	6	5	5	6	5	6	6	6	6
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	5	5	5	6	6	6	6

6	5	6	6	6	6	6	5	6	6	6	5
6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6
5	6	6	6	6	6	6	6	5	6	5	5
6	5	5	5	5	5	5	5	6	5	5	6
5	5	6	6	5	5	6	5	5	5	5	5
6	6	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	5	5
6	6	6	5	6	6	6	6	5	5	6	5
5	5	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
2	3	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2
6	5	6	6	5	6	5	6	6	6	6	5
5	6	5	5	6	5	6	5	5	6	5	6
6	5	5	5	5	6	5	6	5	5	5	6
6	6	6	5	6	6	6	6	5	5	6	5
5	5	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5
6	5	6	6	5	5	6	5	6	6	6	6
4	4	4	4	5	5	5	5	6	6	5	5
5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	5	5	5	6	6	6	6
6	5	6	6	6	6	6	5	6	6	6	5
6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6
5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5
6	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	6

5	5	6	6	5	5	6	5	5	5	5	5
4	4	3	4	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	5	5
6	6	6	5	6	6	6	6	5	5	6	5
5	5	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
6	5	6	6	5	6	5	6	6	6	6	5
5	6	5	5	6	5	6	5	5	5	6	6
6	5	5	5	5	6	5	6	5	5	5	6
6	6	6	5	6	6	6	6	5	5	6	5
5	5	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5
6	5	6	6	5	5	6	5	6	6	6	6
5	5	5	5	5	5	5	5	6	6	5	5
5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	5	5	5	6	6	6	6
6	5	6	6	6	6	6	5	6	6	6	5
6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6
5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5
6	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	6
5	5	6	6	5	5	6	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	5	5

6	6	6	5	6	6	6	6	5	5	6	5
5	5	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
6	5	6	6	5	6	5	6	6	6	6	5
5	6	5	5	6	5	6	5	5	5	6	6
6	5	5	5	5	6	5	6	5	5	5	6
6	6	6	5	6	6	6	6	5	5	6	5
5	5	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5
3	4	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4
1	2	1	1	2	2	1	1	1	1	2	2
5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	5	5	5	6	6	6	6
6	5	6	6	6	6	6	5	6	6	6	5
6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6
5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5
6	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	6
5	5	6	6	5	5	6	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	5	5
6	6	6	5	6	6	6	6	5	5	6	5
5	5	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6

6	5	6	6	5	6	5	6	6	6	6	5
5	6	5	5	6	5	6	5	5	5	6	6
6	5	5	5	5	6	5	6	5	5	5	6
6	6	6	5	6	6	6	6	5	5	6	5
5	5	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5
6	5	6	6	5	5	6	5	6	6	6	6
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	5	5	5	6	6	6	6
6	5	6	6	6	6	6	5	6	6	6	5
6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6
5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5
6	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	6
5	5	6	6	5	5	6	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	5	5
6	6	6	5	6	6	6	6	5	5	6	5
5	5	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5
6	5	6	6	5	5	6	5	6	6	6	6
5	5	5	5	5	5	5	5	6	6	5	5
5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	5	5	5	6	6	6	6

6	5	6	6	6	6	6	5	6	6	6	5
6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6
5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5
6	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	6
5	5	6	6	5	5	6	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	5	5
6	6	6	5	6	6	6	6	5	5	6	5
3	4	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
6	5	6	6	5	6	5	6	6	6	6	5
3	4	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4
6	5	5	5	5	6	5	6	5	5	5	6
6	6	6	5	6	6	6	6	5	5	6	5
5	5	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5
6	5	6	6	5	5	6	5	6	6	6	6
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	5	5	5	6	6	6	6
6	5	6	6	6	6	6	5	6	6	6	5
6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6

5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5
6	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	6
5	5	6	6	5	5	6	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	5	5
6	6	6	5	6	6	6	6	5	5	6	5
5	5	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5
6	5	6	6	5	5	6	5	6	6	6	6
5	5	5	5	5	5	5	5	6	6	5	5
5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	5	5	5	6	6	6	6
6	5	6	6	6	6	6	5	6	6	6	5
6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6
5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5
6	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	6

SL1	SL2	SL3	SL4	NF1	NF2	NF3	NF4
4	5	5	4	6	6	6	6
4	5	5	4	5	5	5	5
4	4	5	5	5	5	5	5
6	6	4	6	6	6	6	6
4	5	5	4	6	5	5	5
4	5	4	5	5	6	6	5
5	5	5	5	5	5	5	5

4	5	5	4	6	6	6	6
4	5	5	4	5	5	5	5
4	4	5	5	5	5	5	5
4	5	4	5	5	6	6	5
5	5	5	5	5	5	5	5
4	5	5	4	6	6	6	6
4	4	5	5	5	5	5	5
6	6	4	6	6	6	6	6
4	4	5	5	5	4	4	5
6	6	6	6	6	5	6	6
6	6	5	5	6	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6
6	6	6	5	6	6	5	6
5	5	5	6	5	5	5	6
6	6	6	5	5	5	6	5
6	6	6	6	6	5	6	6
5	5	5	5	6	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	5	6	5	6	5
5	5	6	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6
6	5	6	6	5	6	6	6
5	6	5	5	5	5	5	6
6	5	5	5	5	5	5	6

6	6	6	5	6	5	6	5
5	5	6	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
5	6	5	5	6	5	5	5
6	5	5	5	5	5	6	5
6	6	6	5	5	6	5	6
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6
5	5	5	5	6	5	5	6
5	5	6	5	6	6	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	6
6	6	6	6	6	6	6	5
6	6	6	5	6	6	5	5
5	5	6	6	6	5	6	5
5	5	5	6	6	5	6	5
5	5	6	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	6	5	6
5	5	5	5	5	5	5	5
5	6	6	6	6	5	4	5
6	5	5	5	6	6	4	5
5	6	5	5	5	6	5	5
6	6	5	5	6	5	4	5
5	5	5	5	5	5	4	5
5	5	5	5	4	5	5	4
6	5	5	5	6	6	4	5

5	6	5	5	5	6	5	5
6	6	5	5	6	5	4	5
5	5	5	5	5	5	4	4
6	6	6	6	6	6	6	6
6	5	6	5	5	5	5	5
6	6	5	5	6	5	6	6
5	5	5	5	5	5	6	6
5	5	5	6	5	5	5	5
6	6	6	5	5	5	6	6
6	6	6	6	6	5	6	6
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6
5	5	5	5	5	5	6	6
6	6	5	5	6	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	6	5	5	5	5
6	5	6	6	6	6	5	5
6	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6
6	6	5	6	5	6	6	6
5	5	6	5	6	5	5	5
5	5	5	6	5	6	5	5
6	5	6	6	6	6	5	5
6	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5

6	6	5	5	5	5	5	5
6	6	5	5	6	5	6	6
5	5	5	5	5	5	6	6
5	5	5	6	5	5	5	5
6	6	6	5	5	5	6	6
6	6	6	6	6	5	6	6
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6
5	5	5	5	5	5	6	6
6	6	5	5	6	5	5	5
1	1	2	1	1	1	2	2
5	5	5	6	5	5	5	5
6	5	6	6	6	6	5	5
6	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6
6	6	5	6	5	6	6	6
5	5	6	5	6	5	5	5
5	5	5	6	5	6	5	5
6	5	6	6	6	6	5	5
6	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	5	5	5	5	5	5
6	6	5	5	6	5	6	6
5	5	5	5	5	5	6	6
5	5	5	6	4	4	4	4

2	2	3	2	2	2	2	3
6	6	6	6	6	5	6	6
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6
5	5	5	5	6	6	5	5
6	6	5	5	6	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	6	5	5	5	5
6	5	6	6	6	6	5	5
6	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6
6	6	5	6	5	6	6	6
5	5	6	5	6	5	5	5
5	5	5	6	5	6	5	5
6	5	6	6	6	6	5	5
6	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	5	5	5	5	5	5
6	6	5	5	6	5	6	6
5	5	5	5	6	6	5	5
5	5	5	6	5	5	5	5
6	6	6	5	5	5	6	6
6	6	6	6	6	5	6	6
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6

5	5	5	5	5	5	6	6
6	6	5	5	6	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	6	5	5	5	5
6	5	6	6	6	6	5	5
6	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6
6	6	5	6	5	6	6	6
5	5	6	5	6	5	5	5
5	5	5	6	5	6	5	5
6	5	6	6	6	6	5	5
6	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	5	5	5	5	5	5
6	6	5	5	5	5	5	5
6	6	5	5	6	5	6	6
5	5	5	5	5	5	6	6
5	5	5	6	5	5	5	5
6	6	6	5	5	5	6	6
6	6	6	6	6	5	6	6
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	5	6	5	5
5	5	5	5	5	5	6	6
6	6	5	5	6	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5

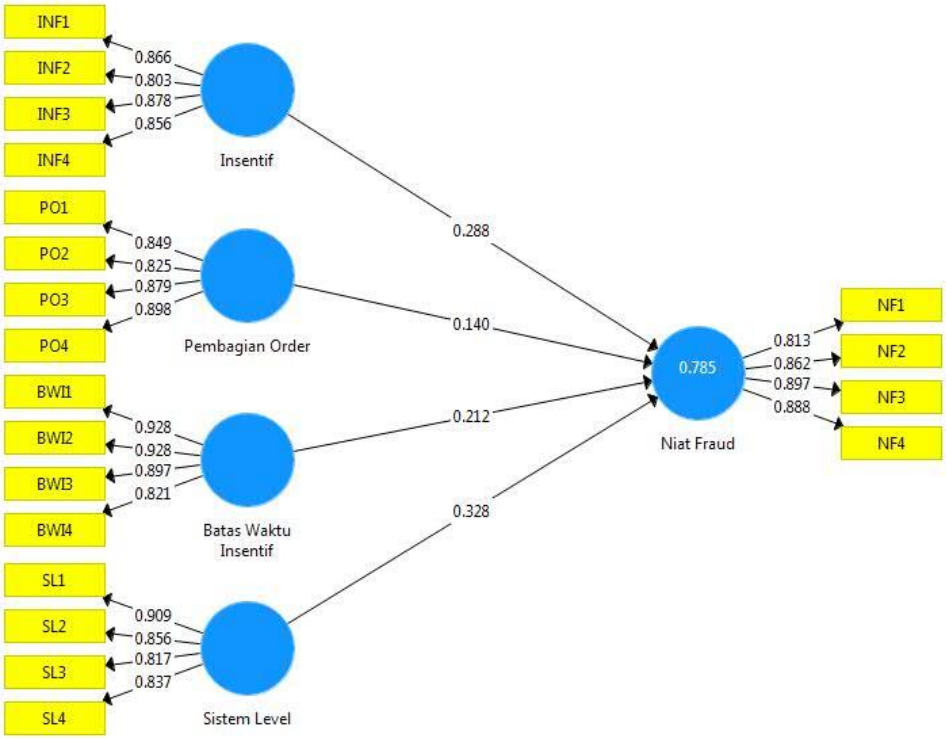
5	5	5	6	5	5	5	5
3	4	4	3	4	3	3	4
1	2	2	1	2	1	1	2
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6
6	6	5	6	5	6	6	6
5	5	6	5	6	5	5	5
5	5	5	6	5	6	6	6
6	5	6	6	6	6	5	5
6	5	5	5	3	3	3	3
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	5	5	5	5	5	5
6	6	5	5	6	5	6	6
5	5	5	5	5	5	4	5
5	5	5	6	5	5	5	5
6	6	6	5	5	5	6	6
6	6	6	6	6	5	6	6
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6
5	5	5	5	5	5	6	6
6	6	5	5	6	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	6	5	5	5	5
6	5	6	6	6	6	6	6
6	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5

6	6	6	6	6	6	6	6
6	6	5	6	5	6	6	6
5	5	6	5	6	5	5	5
5	5	5	6	5	6	5	5
6	5	6	6	6	6	5	5
6	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	6	6
6	6	5	5	6	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	6	5	5	5	5
6	5	6	6	6	6	5	5
6	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6
6	6	5	6	5	6	6	6
5	5	6	5	6	5	5	5
5	5	5	6	5	6	5	5
6	5	6	6	6	6	5	5
6	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	5	5	5	5	5	5
6	6	5	5	6	5	6	6

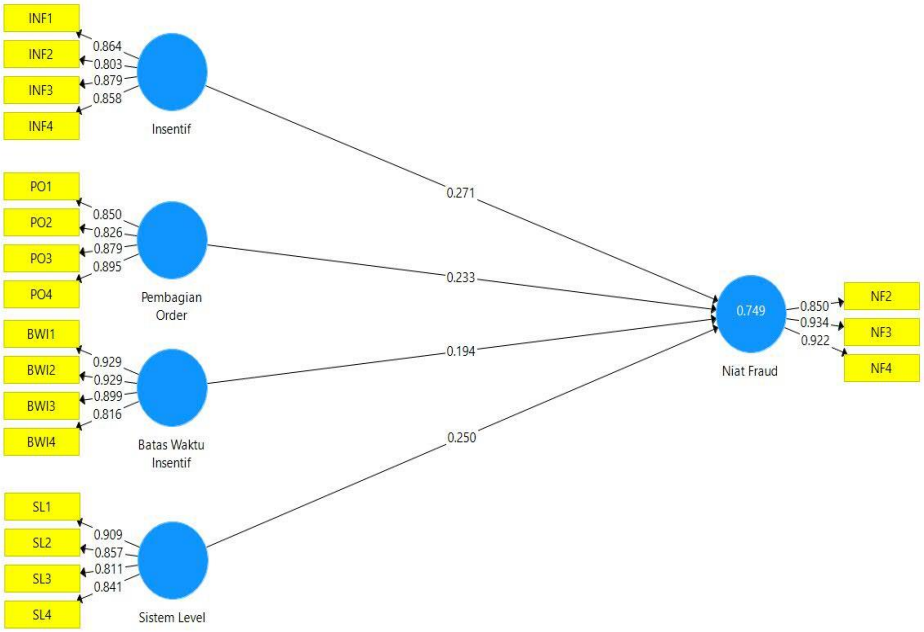
3	4	4	3	4	3	3	4
5	5	5	6	5	5	5	5
6	6	6	5	5	5	6	6
6	6	6	6	6	5	6	6
3	4	4	3	4	3	3	4
6	6	6	6	6	6	6	6
5	5	5	5	5	5	6	6
6	6	5	5	6	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	6	5	5	5	5
6	5	6	6	6	6	5	5
6	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6
6	6	5	6	5	6	6	6
5	5	6	5	6	5	5	5
5	5	5	6	5	6	6	6
6	5	6	6	6	6	6	6
6	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	6	6
6	6	5	5	6	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	6	5	5	5	5
6	5	6	6	6	6	5	5

6	5	5	5	5	5	5	5
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6
6	6	5	6	5	6	6	6
5	5	6	5	6	5	5	5
5	5	5	6	5	6	5	5
0	5	6	6	6	6	5	5

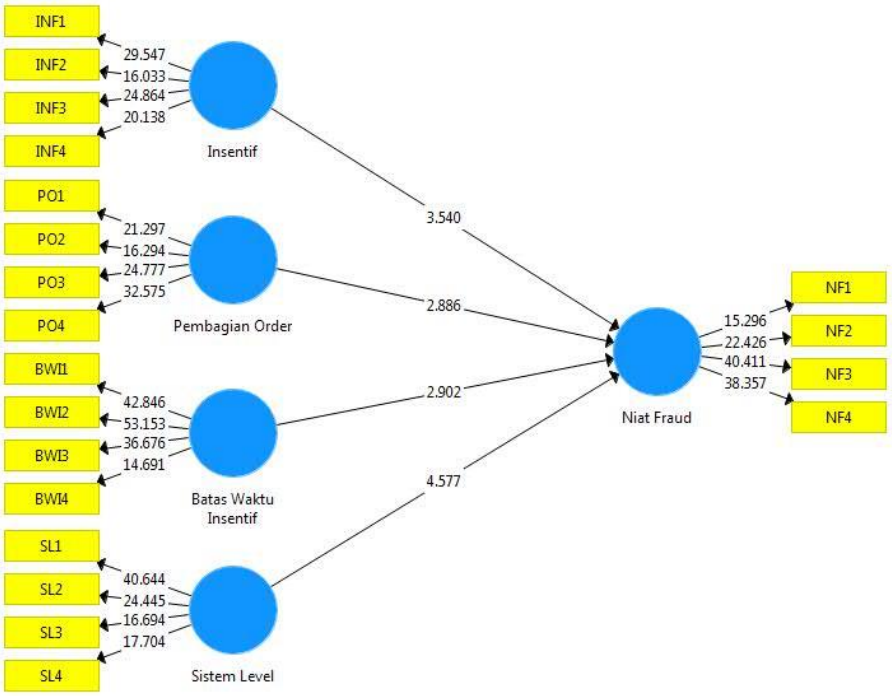
LAMPIRAN 3 DIAGRAM MODEL (PLS Algoritm) Awal



LAMPIRAN 4 DIAGRAM MODEL (PLS Algoritm) Akhir



LAMPIRAN 5 DIAGRAM MODEL (Bootstrapping) Awal



LAMPIRAN 6 DIAGRAM MODEL (Bootstrapping) Akhir

