

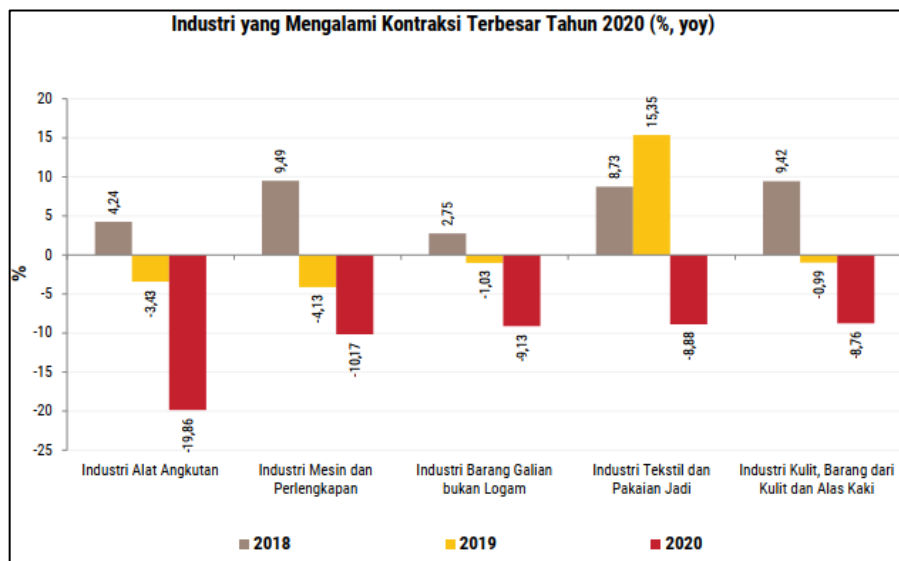
BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Tahun 2020 merupakan tahun yang berat bagi ekonomi Indonesia dan dunia dengan adanya pandemi Covid '19. Pertumbuhan ekonomi Indonesia pada tahun 2020 mengalami kontraksi sebesar 2,07% yang merupakan pertumbuhan ekonomi minus pertama sejak krisis moneter tahun 1998 (Pusdatin Kementerian Perindustrian, 2021). Dilihat berdasarkan Produk Domestik Bruto (PDB) menurut pengeluaran, lemahnya konsumsi rumah tangga menjadi penyebab utama terkontraksinya perekonomian nasional, selain juga terkontraksinya kinerja impor yang cukup dalam seiring dengan terbatasnya aktivitas dalam negeri. Lemahnya konsumsi rumah tangga yang memberikan kontribusi terbesar dalam PDB mencapai 57,7% lebih banyak disebabkan pada komponen transportasi dan komunikasi yang ditunjukkan dengan penurunan jumlah penumpang transportasi, baik transportasi, darat, laut dan udara.

Di antara industri yang mengalami kontraksi tahun 2020 akibat pandemi Covid '19 adalah industri alat angkutan (transportasi) yang mengalami penurunan sebesar 19,8% dan merupakan penurunan terbesar di antara industri lainnya disusul kemudian industri mesin dan perlengkapan yang mengalami penurunan sebesar 10,17%, industri barang galian bukan logam turun sebesar 9,13%, industri tekstil dan pakaian jadi turun sebesar 8,88% dan industri kulit alas kaki turun sebesar 8,76% (Pusdatin Kementerian Perindustrian, 2021), sebagaimana digambarkan pada Gambar 1.1 sebagai berikut:



Gambar 1.1 Industri yang Mengalami Pertumbuhan Minus tahun 2020

Sumber: Pusdatin Kementerian Perindustrian (2021)

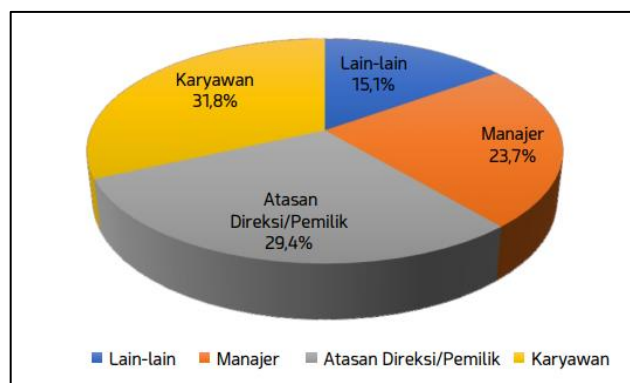
Industri manufaktur otomotif sebagai salah satu bagian terbesar dalam industri alat angkut (transportasi) merupakan salah satu jenis industri terbesar yang berkontribusi terhadap perekonomian nasional Indonesia. Industri otomotif Indonesia menjadi pilar penting dalam sektor manufaktur di Indonesia seiring dengan banyaknya kepercayaan dari perusahaan mobil dunia yang membuka pabrik dan memproduksi kendaraan di Indonesia (GAIKINDO, 2021). Hingga saat ini, industri mobil di Indonesia didominasi oleh merk asal pabrikan Jepang (Toyota, Daihatsu, Honda, Mitsubishi, Suzuki, Isuzu dan Nissan) dan disusul merk lain yang berasal dari Eropa dan Amerika Serikat (Chevrolet, BMW, Mercedes-Benz, Volkswagen dan Scania), Korea Selatan (KIA dan Hyundai) dan China (Wuling). Pada tahun 2020 sebagai dampak pandemi Covid '19, industri otomotif Indonesia mengalami penurunan penjualan (*wholesales*) yang sangat signifikan sebesar 51,6% dari 1.030.126 unit pada tahun 2019 menjadi 532.407 unit di tahun 2020 (GAIKINDO, 2021). Padahal selama tiga tahun sebelumnya,

2017 hingga 2019, penjualan mobil di Indonesia pertama kalinya telah mencapai pasar di atas satu juta unit dan menjadi *market leader* penjualan mobil di Asia Tenggara (AFF, 2021).

Industri otomotif, sebagaimana industri lainnya memiliki risiko bisnis yang dapat menghambat keberlangsungan usahanya, baik berupa risiko pasar, risiko operasional, risiko finansial, risiko legal, dan risiko lainnya. Perusahaan otomotif, khususnya *sales operation* merupakan salah satu jenis bisnis yang sangat rentan terhadap risiko *fraud*, meskipun sudah menerapkan sistem pengendalian internal yang tepat, tapi risiko *fraud* masih tetap ada (Omar et al., 2016). Hal ini berkaitan dengan *nature* bisnis *sales operation* pada dunia otomotif yang operasionalnya selalu bersinggungan secara langsung dengan pelanggan, baik atas operasional *sales* maupun *aftersales*, khususnya dalam transaksi penerimaan uang setoran pelanggan baik pada penyetoran tanda jadi (*down payment*), penambahan DP hingga pelunasan. Hal ini juga menjadi fenomena dan realitas yang terjadi pada situs penelitian yang tidak terlepas dari risiko *fraud*. Risiko *fraud* dapat terjadi berasal dari pihak eksternal maupun internal. *Fraud* dari pihak eksternal dapat berasal dari *customer*, *supplier*, *aparat*, dan pihak lainnya. Adapun *fraud* yang dilakukan oleh pihak internal dapat dilakukan baik oleh karyawan, manajer hingga direksi. Dalam Survey Fraud Indonesia 2019 (ACFE Indonesia Chapter, 2019), pelaku *fraud* terbesar dilakukan oleh karyawan (31,8%), diikuti oleh direksi/pemilik (29,4%) dan manajer (23,7%), sebagaimana ditunjukkan dalam Gambar 1.2.

Terlepas dari ukuran bisnis, risiko *fraud* yang terjadi tidak dapat dihilangkan, menunjukkan bahwa tidak ada satupun perusahaan yang kebal terhadap *fraud* (Krambia-Kapardis & Zopiatis, 2010; Murray, 2014) dan justru

perusahaan yang berskala kecil lebih rentan terhadap kegagalan (Bressler & Bressler, 2007). Penyebab dominan terjadinya kegagalan pada usaha kecil dikarenakan oleh adanya *fraud* korupsi internal dan ketidakjujuran oleh karyawan (Kennedy, 2018), kurangnya sumber daya untuk menerapkan *internal control* yang efektif dan efisien (Kennedy & Benson, 2016; Kramer, 2015), tidak adanya sistem informasi teknologi sebagai program *anti-fraud* untuk mencegah kesalahan karyawan (Zuberi & Mzenzi, 2019), dan kurangnya pemantauan dan pengawasan dari pihak independen (eksternal) seperti auditor eksternal (Kassem, 2014) yang menyebabkan usaha kecil lebih rentan terhadap kegagalan dikarenakan oleh *fraud*.



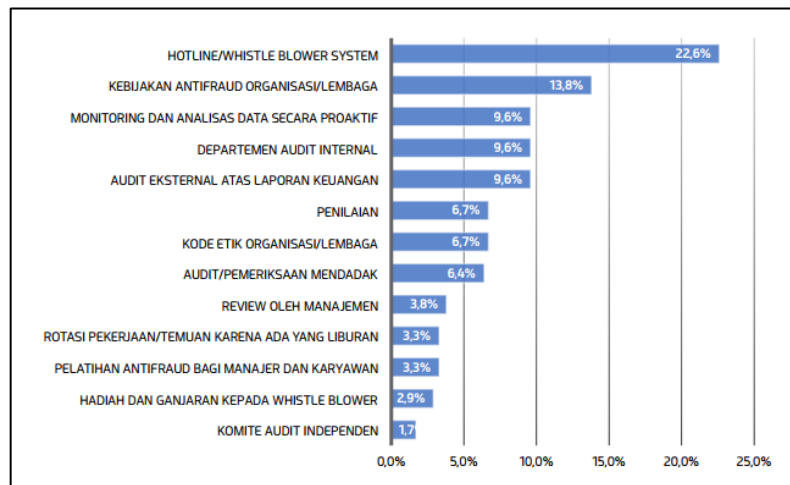
Gambar 1.2 Jabatan atau Kedudukan Pelaku *Fraud*

Sumber : ACFE Indonesia Chapter (2019)

Di antara jenis *fraud* yang dilakukan oleh karyawan dalam pekerjaan adalah pencurian uang perusahaan (*theft of cash on hand*) untuk kepentingan pribadi (Aba et al., 2020; Kalovya, 2020; Kazemian et al., 2019), penipuan dengan mengambil uang setoran pelanggan (*skimming*) tanpa disetorkan ke perusahaan (Kennedy, 2018; Nigrini, 2019; Yusrianti et al., 2020), penipuan yang

melibatkan *supplier* atau kontraktor dengan cara kolusif (*billing scheme*) yang bertujuan mengambil keuntungan pribadi (Feess & Timofeyev, 2020; Pacini et al., 2021; Reurink, 2018), penipuan karyawan melalui mekanisme gaji dan komisi (*payroll scheme*) (Adenuga et al., 2020; Maynard-Patrick & Higgins, 2019), penyalahgunaan biaya (*expense reimbursement*) perusahaan baik melalui kegiatan fiktif, *overstated* maupun *mis-characterized expense* (Bakri et al., 2017; Le & Tran, 2018), penipuan menggunakan instrumen *cheque* (Raj et al., 2018; Yusuf et al., 2020), pencurian aset perusahaan (*theft of inventories*) (Yusrianti et al., 2020; Zuberi & Mzenzi, 2019) dan manipulasi laporan keuangan (Aris et al., 2015). ACFE mendefinisikan *fraud* sebagai proses menggunakan tanggung jawab seseorang untuk memuaskan kepentingan pribadinya dengan memperkaya diri sendiri melalui penyalahgunaan kekuasaan yang disengaja (ACFE, 2017). ACFE membuat klasifikasi penipuan karyawan menjadi tiga bagian, yaitu: korupsi (*corruption*), penyalahgunaan aset (*asset misappropriation*) dan penipuan laporan keuangan (*financial statement fraud*).

Di Indonesia, sebagian besar *fraud* terdeteksi melalui *whistle-blower system* (mekanisme penyampaian pengaduan dugaan *fraud* kepada karyawan atau pihak lainnya secara terbuka). Hal ini sesuai dengan Survei Fraud Indonesia oleh ACFE pada tahun 2019 (ACFE Indonesia Chapter, 2019) yang menggambarkan bahwa metode deteksi yang paling umum adalah *whistle-blower system* (22,6%), diikuti oleh kebijakan *anti-fraud* organisasi/lembaga (13,8%), monitoring data secara proaktif, audit internal dan audit eksternal (masing-masing 9,6%) sebagaimana ditunjukkan dalam Gambar 1.3. Menariknya, kecurangan juga dapat ditemukan ketika perusahaan mengganti personel yang bertugas (3,3%) (ACFE Indonesia Chapter, 2019).



Gambar 1.3 Pendeteksian *Fraud*

Sumber: ACFE Indonesia Chapter (2019)

Perilaku menyimpang karyawan dapat menyebabkan efek negatif kepada lingkungan kerja yang tidak nyaman dan *image* perusahaan yang tidak baik. Jika sistem pengendalian internal perusahaan tidak berjalan dengan baik, maka akan terbuka celah dan hal tersebut menjadikan peluang terjadinya *fraud* terbuka semakin lebar terutama bagi karyawan yang memiliki niat (*pressure*) dan sedang mencari kesempatan (*opportunity*) untuk melakukan *fraud*. Pelaku *fraud* di suatu perusahaan dengan motif apapun seperti halnya wabah yang akan menjadi *virus* dan berpengaruh buruk bagi keberlangsungan hidup perusahaan. *Issue* ini telah menarik perhatian para pemegang saham dan berbagai pemangku kepentingan karena dampak negatifnya seperti menurunkan *performance*, merusak citra dan *image* perusahaan, dan risiko terbesarnya adalah menyebabkan kerugian finansial dan hilangnya *asset* perusahaan. Kinerja perusahaan akan menurun karena produktivitas karyawan yang rendah, kepuasan pelanggan juga menurun, dan tingginya *turn-over* karyawan sehingga

akan terjadi biaya sia-sia dan profitabilitas perusahaan secara jangka panjang berdampak lebih rendah (Cialdini et al., 2004).

Atas dasar permasalahan ini, menarik untuk dikaji lebih lanjut bagaimana realitas *fraud*, modus yang dilakukan, apa saja penyebab dan dampak dari *fraud* yang dilakukan oleh karyawan (*employee fraud*) dalam suatu organisasi. Penelitian ini melanjutkan penelitian sebelumnya dari Omar et al. (2016) yang mengambil studi *employee fraud* pada perusahaan otomotif di Malaysia untuk dikembangkan dengan mengambil obyek studi di Indonesia dengan memperbanyak jumlah informan (minimal dua informan dalam satu departemen yang sama) dan menggunakan uji triangulasi sumber (Hermawan & Amirullah, 2016) sebagai tes keabsahan data. Meskipun telah banyak penelitian dengan tema *employee fraud* (Albrecht & Schmoldt, 1988; Goh & Kong, 2018; Hollow, 2014; Kazemian et al., 2019; Moorthy et al., 2015) namun penelitian yang dilakukan di lapangan dan fokus pada industri otomotif masih sangat langka. Tujuan dari studi ini adalah untuk mengungkap *fraud* karyawan pada perusahaan otomotif nasional dengan mengidentifikasi modus, penyebab dan dampak serta memberikan rekomendasi pencegahannya. Penelitian ini mengkaji laporan *fraud* karyawan dan berbagai dokumen lainnya yang didapatkan langsung dari perusahaan yang bersifat internal dan umumnya sulit diakses oleh peneliti untuk dipublikasikan (berkenaan dengan penjagaan rahasia dan nama baik perusahaan).

Studi ini berkontribusi membantu perusahaan memecahkan masalah terkait *fraud* karyawan dan meningkatkan kontrol lingkungan kerja. Dengan mengidentifikasi penyebab *fraud* karyawan dan perilaku mereka yang sesuai, *fraud* karyawan dapat dikurangi atau dikendalikan dan hal ini dapat menjadi

pencegahan terhadap *fraud* dan dapat meminimalisir terjadinya kerugian perusahaan. Penelitian ini membantu perusahaan dalam perumusan program pencegahan *fraud* karyawan yang efektif. Penelitian ini juga dapat menambah literatur tentang profil pelaku *fraud* serta dampaknya di perusahaan otomotif. Temuan dalam penelitian ini berharga karena disimpulkan dari kasus dan peristiwa aktual dari perusahaan otomotif nasional.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana realitas *fraud* karyawan yang terjadi pada perusahaan otomotif nasional, apa modus yang dilakukan, apa saja penyebab pelakunya dan apa dampak yang ditimbulkan serta bagaimana pencegahannya untuk meminimalisir terjadinya kerugian perusahaan?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini ditujukan untuk mengungkap *fraud* karyawan pada perusahaan otomotif nasional dengan mengidentifikasi modus, penyebab dan dampak serta memberikan rekomendasi pencegahannya untuk meminimalisir terjadinya kerugian perusahaan.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat atau kontribusi bagi semua pihak yang terkait, berupa:

a. Kontribusi Keilmuan

Penelitian ini berkontribusi menambah literatur, memberikan perluasan pengetahuan praktis atas pengungkapan *fraud* karyawan pada perusahaan otomotif nasional di Indonesia.

b. Kontribusi Praktis

Bagi situs penelitian dan perusahaan otomotif lainnya, penelitian ini diharapkan dapat membantu dalam mengatasi masalah *fraud* karyawan yang berpotensi terjadi di perusahaan dan memberikan rekomendasi pencegahan agar *fraud* karyawan dapat diantisipasi untuk meminimalisir terjadinya kerugian perusahaan.