

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Gambaran Umum Objek Penelitian**

Menurut Kemenperin, perusahaan otomotif merupakan salah satu pendorong yang cukup signifikan terhadap pertumbuhan perekonomian Indonesia. Sektor ini memiliki mata rantai industri yang panjang dari mulai industri logam, plastik, pembuatan, perakitan, penjualan, dan bidang usaha lainnya seperti perusahaan asuransi, leasing, jasa perbaikan dan pemeliharaan (bengkel), dan jasa karoseri. Pada saat ini terdapat lebih dari 1000 industri perakitan, komponen, sub komponen, dan bahan baku yang terlibat didalamnya, serta melibatkan lebih dari 3000 *dealer*. Hal ini memberikan kesempatan kerja yang lebih besar pada masyarakat yang ada di sekitarnya, total tenaga kerja yang diserap oleh sektor industri otomotif mencapai sekitar 1,5 juta tenaga kerja ([www.kemenperin.go.id](http://www.kemenperin.go.id)).

Tetapi sayangnya sektor otomotif ini sangat tergantung dari bahan baku yang didatangkan dari luar negeri, yang artinya sebagian bahan baku yang digunakan dalam sektor ini didapatkan melalui impor. Sebagaimana informasi yang dipaparkan oleh Kemenperin, industri otomotif dari tahun ke tahun merupakan salah satu industri yang memberikan pengaruh yang signifikan sebagai satu dari tiga industri yang menjadi importir terbesar, bersama dengan industri alat berat, dan logam. Dari data yang disampaikan oleh Kemenperin juga dalam situs resminya, untuk tahun 2013, industri otomotif, besi baja, dan mesin menyumbangkan 29,57% dari total komoditas impor Indonesia. Disusul oleh industri migas sebesar 22,94% ([www.kemenperin.go.id](http://www.kemenperin.go.id)). Hal ini tentu mengkhawatirkan mengingat keadaan nilai tukar rupiah seringkali tidak stabil. Dari keadaan tersebut, terdapat suatu risiko nilai tukar rupiah yang dapat mengancam keberlangsungan usaha di sektor otomotif.

### **1.2 Latar Belakang Penelitian**

Indonesia merupakan salah satu Negara yang seringkali terpengaruh oleh krisis yang terjadi di dunia global. Pada tahun 1998, Indonesia dihempas oleh krisis

yang sangat mengkhawatirkan, pelemahan nilai tukar rupiah terhadap dolar mencapai angka Rp. 15.000 per dolar Amerika pada pertengahan 1998, padahal pada tahun 1996 rupiah masih berada pada Rp.2.383 per dolar Amerika. Krisis ini sekarang kita kenal dengan nama “Krisis Moneter”.

Setelah akhirnya bangkit dari Krisis Moneter, pada tahun 2008 krisis kembali terjadi. Krisis ini berawal dari banyaknya kegagalan pembayaran cicilan kredit rumah yang terjadi di Amerika (*subprime mortgage loan*). *Subprime mortgage loan* adalah suatu pinjaman yang diberikan kepada konsumen yang memiliki kelayakan kredit yang kurang dari baik, biasanya diukur dengan menggunakan *credit score* yang menggunakan metode FICO. Dari titik inilah krisis global bermula keseluruh dunia, termasuk Indonesia ([finance.detik.com](http://finance.detik.com)). Salah satu dampak yang terjadi di Indonesia adalah melemahnya nilai tukar rupiah terhadap dolar, hingga pada puncaknya pada awal Desember 2008 nilai tukar rupiah mencapai angka Rp. 12.015 per dolar Amerika.

**Tabel 1.1**

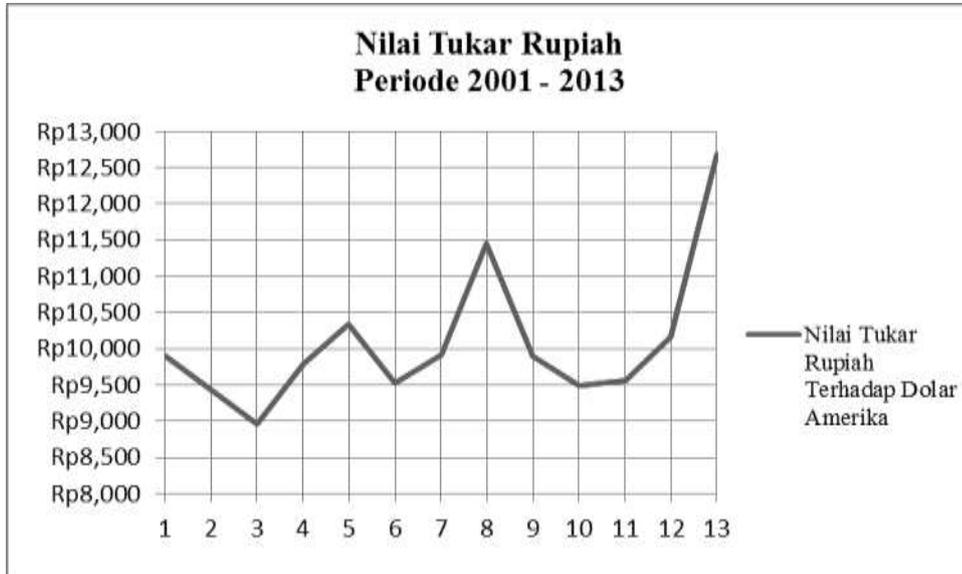
Nilai Tukar Rupiah Terhadap Dolar Amerika Periode 2001 - 2013

No	Periode	Nilai USD 1 dalam Rupiah
1	2001	9893
2	2002	9440
3	2003	8965
4	2004	9790
5	2005	10330
6	2006	9520
7	2007	9919
8	2008	11450
9	2009	9900
10	2010	9491
11	2011	9568
12	2012	10170
13	2013	12689

Sumber : [www.bi.go.id](http://www.bi.go.id)

**Gambar 1.1**

Grafik Nilai Tukar Rupiah Terhadap Dolar Amerika Periode 2001 - 2013



*Sumber :Data sekunder yang diolah*

Kedua krisis yang terjadi tersebut juga berdampak buruk terhadap entitas bisnis yang ada di Indonesia, hal ini jelas menimbulkan kesulitan keuangan pada entitas terkait akibat kondisi perekonomian yang tidak stabil, salah satunya adalah mengenai kelangsungan hidup entitas bisnis tersebut, terutama untuk entitas bisnis yang bahan bakunya tergantung dari komoditas impor maupun untuk entitas yang memiliki utang – utang dalam valuta asing. Hal ini sesuai dengan apa yang dikatakan oleh Ross et al. (2002) dalam Januarti dan Fitrianasari (2008) bahwa indikasi kebangkrutan dapat dilihat dari apakah perusahaan mengalami kesulitan keuangan (*financial distress*) atau tidak, dimana *financial distress* ini sendiri merupakan suatu kondisi dimana arus kas operasi perusahaan tidak mencukupi untuk memenuhi kewajiban lancarnya. Hal ini juga akan terlihat dari rasio keuangan yang buruk dan kegagalan dalam pembayaran utangnya (*debt default*) yang akhirnya berujung pada kebangkrutan entitas bersangkutan.

Dalam suatu entitas bisnis, terdapat pemisahan antara pihak pemilik dan pihak pengelola, dan terkadang terdapat perbedaan kepentingan antara pemilik dan pengelola, sehingga tidak menutup kemungkinan terjadi *moral hazard*. Menurut

Susanto (2009) dibutuhkan pihak ketiga yang independen yang dapat menjembatani perbedaan kepentingan ini. Pihak ketiga ini adalah auditor yang mempunyai peranan penting dalam menjembatani antara kepentingan investor dan perusahaan sehingga data perusahaan dapat lebih dipercaya oleh investor dan pemakai laporan keuangan lainnya, dimana pernyataan auditor diungkap dalam opini audit sebagai laporan audit yang terpercaya. Hal ini juga berarti auditor secara tidak langsung memonitor aktivitas yang dilakukan oleh pihak pengelola melalui pelaksanaan audit terhadap laporan keuangan.

Menurut Januarti dan Fitrianasari (2008) pada awalnya auditor tidak bertanggung jawab atas kelangsungan hidup yang dialami oleh auditee. Pada masalah, auditor hanya bertanggung jawab untuk melaksanakan audit sesuai dengan standar auditing yang ditetapkan oleh Ikatan Akuntan Indonesia. Namun, seiring berjalannya waktu hal tersebut menjadi kurang relevan lagi. Pada saat ini auditor bertanggung jawab untuk menilai apakah ada kesangsian besar terhadap kemampuan perusahaan dalam mempertahankan kelangsungan hidupnya (*going concern*) dalam waktu jangka waktu satu tahun sejak tanggal laporan audit (SPAP seksi 341, 2011). Informasi ini sangat diperlukan oleh para investor sebagai “*early warning*” terutama pada saat kondisi perekonomian sedang dalam keadaan yang tidak stabil (Chen dan Church, 2007) dalam Praptitorini dan Januarti (2007).

Opini audit modifikasi *going concern* merupakan salah satu informasi penting yang dibutuhkan oleh investor untuk membuat suatu keputusan mengenai investasinya. Hal ini didukung oleh hasil penelitian yang dilakukan oleh Clarkson (1994) dalam Januarti dan Fitrianasari (2008). Masalah akan timbul ketika terdapat kesalahan dalam pemberian opini tentang *going concern* (Sekar, 2003 dalam Praptitorini dan Januarti, 2007). Apabila entitas yang kurang sehat tetapi masih memiliki peluang untuk mempertahankan keberlangsungan usahanya, memperoleh opini audit modifikasi *going concern* akan membuat perusahaan tersebut mengalami kesulitan, karena terdapat kemungkinan ada banyak penarikan modal oleh pihak investor. Di sisi lain apabila entitas yang memiliki potensi kebangkrutan tidak diberikan opini modifikasi *going concern* maka akan memberikan kerugian kepada pihak investor. Beberapa penyebab tersebut antara

lain adalah masalah *self fulfilling prophecy* yang mengakibatkan auditor enggan dalam mengungkapkan status *going concern* yang muncul, auditor khawatir bahwa opini modifikasi *going concern* yang dikeluarkan dapat membuat entitas yang bersangkutan mengalami kebangkrutan lebih cepat (Venuti, 2007) dalam Praptitorini dan Januarti (2007). Masalah kedua yang menjadi penyebab kekeliruan dalam pemberian opini audit modifikasi *going concern* antara lain tidak adanya prosedur penetapan opini modifikasi *going concern* yang terstruktur (Joanna H. Lo, 1994), sementara pemberian opini audit modifikasi *going concern* bukanlah suatu tugas yang mudah (Koh dan Tan, 1999).

Dalam penelitian ini, objek yang digunakan adalah perusahaan yang bergerak dalam sektor otomotif, yang termasuk di dalamnya industri pembuatan kendaraan bermotor, dan industri pendukungnya seperti pembuatan suku cadang. Sektor otomotif merupakan salah satu dari sektor industri yang memberikan pengaruh yang sangat signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Tetapi sektor ini juga merupakan salah satu sektor yang melakukan kegiatan impor terbesar bersama dengan industri logam dan mesin berat ([www.kemenperin.go.id](http://www.kemenperin.go.id)), karena sebagian besar komponen bahan baku yang digunakan didatangkan dari luar negeri. Sehingga, sektor industri ini sangat rentan terhadap perubahan nilai tukar valuta asing.

Sektor otomotif sempat terpuruk pada masa krisis ekonomi tahun 1998, walaupunkini sektor otomotif di Indonesia kembali bangkit. Pada tahun 1998, terdapat penurunan yang drastis dari penjualan sekitar 390.000 unit kendaraan di tahun 1997, menjadi 58.383 di tahun 1998 akibat krisis moneter. Namun, sejak tahun 2000 angka penjualan otomotif terus meningkat. Bahkan di tahun 2005 sampai akhir bulan Juni penjualan mencapai lebih dari 300.000 unit dan merupakan hasil penjualan terbesar di pasar otomotif Asia Tenggara. Tetapi, pada krisis tahun 2008 terjadi penurunan hampir pada semua jenis kendaraan khususnya truk yang menurun drastis paska krisis berlangsung. Dari 41.114 unit di Januari 2008 menjadi 31.567 unit di Januari 2009 ([www.gaikindo.co.id](http://www.gaikindo.co.id)).

Menurut data dari Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo), bukan hanya aspek penjualan yang mengalami penurunan secara

signifikan, aspek produksi kendaraan bermotor (roda empat) juga mengalami penurunan yang drastis. Hal ini terlihat dari produksi bulan Januari tahun 2008 produksi mencapai 46.063 unit, namun pada tahun 2009 produksi mengalami penurunan menjadi 30.268 unit atau turun sebesar 34,29%.

Krisis yang terjadi tahun 2008 juga mempengaruhi penjualan kendaraan roda dua (sepeda motor). Dari data yang diperoleh dari Gaikindo, penjualan kendaraan roda dua pada bulan Januari tahun 2008 mencapai 603.774 unit dan mengalami penurunan di tahun 2009 menjadi 433.341 unit atau turun sebesar 28,23%. Kapasitas produksi kendaraan roda dua pun ikut mengalami penurunan. Aspek produksi kendaraan roda dua pada tahun 2008 mencapai 600.844, dan mengalami penurunan menjadi 411.638 unit atau turun sekitar 31,49%. Selama tiga bulan pertama tahun 2009, industri kendaraan bermotor mengalami penurunan sebesar 16,49%. Padahal pada tahun 2008 penjualan mencapai 607.151 unit. Sedangkan, pada tahun 2009 penjualan hanya mencapai sekitar 350.000-450.000 unit. Atau turun sekitar 25-40% dibandingkan tahun sebelumnya.

Semua industri yang ada selalu berusaha menghindari setiap kemungkinan mendapatkan opini audit modifikasi *going concern* (termasuk sektor otomotif), karena seperti yang telah dijelaskan sebelumnya kondisi ini akan menyebabkan kesulitan bagi perusahaan. Namun demikian, auditor mempunyai keharusan untuk mengungkapkan hal tersebut jika diperlukan. Dalam penentuan opini audit modifikasi *going concern* menurut Januarti dan Fitrianasari terdapat faktor keuangan dan faktor non keuangan.

Faktor keuangan yang dimaksud dapat ditunjukkan dalam bentuk rasio – rasio, dalam hal ini salah satunya adalah likuiditas. Rasio likuiditas merupakan rasio yang mencerminkan kemampuan entitas dalam membayar utangnya pada saat jatuh tempo. Menurut Susanto (2009), semakin kecil likuiditas suatu entitas maka semakin sulit entitas tersebut untuk mampu menyelesaikan kewajiban jangka pendeknya, hal ini dapat meningkatkan kemungkinan entitas yang bersangkutan mendapatkan opini audit modifikasi *going concern*. Sehingga, pada masa krisis 1998 banyak sekali perusahaan yang mengalami potensi kebangkrutan karena memiliki likuiditas yang rendah. Hasil penelitian Januarti dan Praptitorini (2008)

menyimpulkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara likuiditas dengan penerimaan opini audit modifikasi *going concern*, namun penelitian Susanto (2009) menemukan bahwa likuiditas tidak berpengaruh terhadap penerimaan opini audit modifikasi *going concern*.

Faktor keuangan lain adalah nilai tukar valuta asing. Faktor ini jarang digunakan dalam penelitian sehubungan dengan opini audit modifikasi *going concern*, tetapi kembali pada krisis tahun 1998, banyak entitas yang mengalami penurunan likuiditas akibat dari pelemahan nilai tukar rupiah terhadap dolar. Hal ini juga berdampak pada penurunan penjualan pada sektor otomotif ini secara signifikan baik pada krisis 1998 maupun krisis 2008. Walaupun jarang digunakan pada penelitian terdahulu tetapi pada tanggal 2 Maret 1998, Ikatan Akuntan Indonesia (IAI) menerbitkan Interpretasi Pernyataan Standar Akuntansi (IPSA) 30.01 yang berisi panduan penerbitan laporan auditor independen tentang dampak memburuknya kondisi ekonomi Indonesia terhadap kelangsungan hidup entitas pada saat itu akibat dari depresiasi mata uang di Indonesia, dan wilayah regional Asia Pasifik pada umumnya, yang berdampak signifikan terhadap pelaporan keuangan perusahaan, hal tersebut berarti depresiasi mata uang suatu Negara memiliki pengaruh terhadap penerimaan opini audit modifikasi *going concern*.

Selain dari faktor keuangan, terdapat faktor – faktor non keuangan. Salah satu faktor non keuangan yaitu adalah reputasi Kantor Akuntan Publik (KAP). KAP yang memiliki reputasi yang baik biasanya memiliki kualitas yang lebih baik dalam pelatihan para anggotanya dan memiliki pengakuan Internasional (Margaretta, 2005). Selain itu KAP yang lebih besar akan berusaha untuk menjaga nama dan menghindari tindakan yang mengganggu nama besar mereka (Mc.Keinley *et al*, 1985 dalam Margaretta, 2005). Oleh sebab itu menurut Mutchler *et al* (1997) dalam Margaretta (2005), KAP besar akan lebih berani memberikan opini audit modifikasi *going concern* jika memang ditemukan adanya masalah pada perusahaan yang diaudit. Pada masa ini ada empat KAP yang dianggap sebagai empat KAP terbaik dan terbesar, antara lain *Ernest & Young*, *Deloitte Touche Tohmatsu Limited*, *Price Waterhouse Coopers*, dan

*Klynveld Peat Marwick Goerdeler* (KPMG). Keempat KAP ini juga dikenal dengan istilah KAP *Big Four*. Hasil penelitian sebelumnya, Junaidi dan Hartono (2010) menunjukkan bahwa Reputasi KAP secara signifikan berpengaruh terhadap penerimaan opini *going concern*, namun pada penelitian Januarti dan Fitrianasari (2008) menunjukkan Reputasi KAP tidak berpengaruh terhadap penerimaan opini audit *going concern*.

Faktor non keuangan lainnya adalah kegagalan perusahaan dalam membayar kewajibannya (*debt default*). Menurut Susanto (2009), kegagalan dalam memenuhi kewajiban utang dan atau bunga merupakan indikator opini audit modifikasi *going concern* yang banyak digunakan secara umum oleh auditor dalam menilai kelangsungan hidup perusahaan. Pada masa krisis tahun 1998, terjadi fluktuasi nilai tukar rupiah yang sangat signifikan, hal ini juga tentunya mengakibatkan jumlah utang perusahaan dalam mata uang asing meningkat secara signifikan. Akhirnya hal ini mempengaruhi kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban pokok dan bunganya. Akibatnya, banyak entitas bisnis yang memiliki masalah dengan keberlangsungan usahanya, dan akhirnya banyak perusahaan yang mengalami kebangkrutan. Hasil penelitian Januarti dan Praptitorini (2007) menunjukkan bahwa *debt default* secara signifikan berpengaruh terhadap penerimaan opini *going concern*, namun pada penelitian Susanto (2009) menunjukkan *debt default* tidak berpengaruh terhadap penerimaan opini audit *going concern*.

Dapat disimpulkan bahwa masih terdapat inkonsistensi hasil penelitian terdahulu. Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan, penulis termotivasi untuk meneliti tentang penerimaan opini audit modifikasi *going concern* dalam penyusunan skripsi dengan judul **“Pengaruh Likuiditas, Nilai Tukar Valuta Asing, Reputasi Kantor Akuntan Publik, dan *Debt Default* Terhadap Penerimaan Opini Audit Modifikasi *Going Concern*. (Studi Kajian pada Perusahaan Sektor Otomotif yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2007 – 2010)”**

### 1.3 Perumusan Masalah

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana kondisi likuiditas, nilai tukar valuta asing, reputasi KAP, dan *debt default* dan penerimaan opini audit modifikasi *going concern* pada perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?
2. Bagaimana pengaruh likuiditas terhadap penerimaan opini audit modifikasi *going concern* secara parsial pada perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?
3. Bagaimana pengaruh nilai tukar valuta asing terhadap penerimaan opini audit modifikasi *going concern* secara parsial pada perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?
4. Bagaimana pengaruh reputasi KAP terhadap penerimaan opini audit modifikasi *going concern* secara parsial pada perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?
5. Bagaimana pengaruh *debt default* terhadap penerimaan opini audit modifikasi *going concern* secara parsial pada perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?
6. Bagaimana pengaruh likuiditas, nilai tukar valuta asing, reputasi KAP, dan *debt default* terhadap penerimaan opini audit modifikasi *going concern* secara simultan pada perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?

### 1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini antara lain adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui bagaimana kondisi likuiditas, nilai tukar valuta asing, reputasi KAP, *debt default*, dan penerimaan opini audit modifikasi *going concern* pada perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
2. Untuk mengetahui pengaruh likuiditas terhadap penerimaan opini audit modifikasi *going concern* secara parsial pada perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

3. Untuk mengetahui pengaruh nilai tukar valuta asing terhadap penerimaan opini audit modifikasi *going concern* secara parsial pada perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
4. Untuk mengetahui pengaruh reputasi KAP terhadap penerimaan opini audit modifikasi *going concern* secara parsial pada perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
5. Untuk mengetahui pengaruh *debt default* terhadap penerimaan opini audit modifikasi *going concern* secara parsial pada perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
6. Untuk mengetahui pengaruh likuiditas, nilai tukar valuta asing, reputasi KAP, dan *debt default* terhadap penerimaan opini audit modifikasi *going concern* secara simultan pada perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

### **1.5 Manfaat Penelitian**

Dari penelitian yang dilakukan ini, diharapkan dapat memberikan manfaat untuk digunakan oleh pihak-pihak yang berkaitan antara lain :

1. Bagi Penulis

Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam antara hubungan likuiditas, nilai tukar valuta asing, reputasi KAP, *debt default* dan opini audit modifikasi *going concern* terhadap perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

2. Bagi Akademik

Diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi salah satu bahan acuan pada penelitian selanjutnya, khususnya pada bidang kajian mengenai penerimaan opini audit modifikasi *going concern*.

3. Bagi Perusahaan

Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi pihak perusahaan dan para investor untuk lebih memahami tentang hubungan likuiditas, nilai tukar valuta asing, reputasi KAP, *debt default* dan opini audit modifikasi *going concern* terhadap perusahaan sektor otomotif yang terdaftar

di Bursa Efek Indonesia. Sehingga dapat lebih mengantisipasi ataupun memberikan penanganan yang tepat atas kondisi tersebut.

## **1.6 Sistematika Penulisan**

Berikut adalah sistematika penulisan skripsi untuk penelitian mengenai hubungan likuiditas, nilai tukar valuta asing, reputasi KAP, *debt default* terhadap penerimaan opini audit modifikasi *going concern* pada perusahaan sektor otomotif yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia:

### **1.6.1 BAB I Pendahuluan**

Bab pendahuluan ini berisi gambaran secara umum dari penelitian ini, latar belakang objek penelitian memberikan gambaran umum mengenai objek yang menjadi objek dari penelitian ini, latar belakang penelitian mencakup dasar argumentasi teoritis yang disertai dengan fenomena yang menjadikan alasan dalam pengajuan penelitian ini, perumusan masalah mencakup latar belakang dari penelitian ini, tujuan penelitian merupakan harapan penulis dari hasil penelitian ini, kegunaan penelitian merupakan harapan penulis dimana hasil dari penelitian ini memiliki arti terhadap bidang ilmu yang bersangkutan baik dari segi teoritis maupun terapannya dan sistematika penulisan secara umum.

### **1.6.2 BAB II Tinjauan Pustaka Dan Lingkup Penelitian**

Bab tinjauan pustaka dan lingkup penelitian ini mencakup rangkuman teori yang relevan dengan penelitian yang dilakukan, selain itu pada bab ini juga akan dibahas mengenai penelitian terdahulu, kerangka penelitian, hipotesis penelitian, dan ruang lingkup penelitiannya.

### **1.6.3 BAB III Metode Penelitian**

Pada bab ini dijelaskan mengenai metode yang akan digunakan pada penelitian ini. Pada bab ini mencakup antara lain jenis penelitian, variabel operasional, tahapan penelitian, populasi dan sampel, pengumpulan data, dan teknik analisis data dan pengujian hipotesis.

#### **1.6.4 BAB IV Hasil Penelitian Dan Pembahasan**

Bab hasil penelitian dan pembahasan berisi tentang pembahasan dan analisis yang dilakukan sehingga akan jelas gambaran permasalahan yang terjadi dan hasil dari analisis pemecahan masalah.

#### **1.6.5 BAB V Kesimpulan Dan Saran**

Bab kesimpulan dan saran berisi tentang kesimpulan akhir dari analisa dan pembahasan pada bab sebelumnya serta saran-saran yang dapat dimanfaatkan oleh para investor ataupun oleh peneliti selanjutnya.