

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

Perusahaan jasa merupakan suatu unit usaha yang dimana aktivitasnya memberikan pelayanan, kemudahan dan kenyamanan yang diperlukan oleh konsumen atas tujuan untuk memperoleh laba. Perusahaan jasa mempunyai kedudukan yang tidak kalah penting dengan perusahaan manufaktur. Perusahaan sektor jasa mempunyai kesempatan yang besar untuk dapat menolong pertumbuhan ekonomi di masa yang akan datang. Kementerian perdagangan selalu mengusahakan sektor jasa menjadi harapan dalam meningkatkan neraca perdagangan nasional. Pada tahun 2018 sektor jasa merenggut pertumbuhan tertinggi selama tujuh tahun terakhir. Terlebih, sektor jasa memberikan partisipasi terhadap produk domestik bruto sebesar 54 persen, nilai tersebut meningkat sejak tahun 2017 yang hanya memberikan partisipasi sebesar 43,6 persen (Anonim, 2019).

Jumlah perusahaan pada perusahaan sub sektor transportasi mengalami perkembangan sebagai berikut:



Gambar 1.1 Perkembangan Perusahaan Sub Sektor Transportasi

Sumber: www.idx.co.id (2021)

Gambar 1.1 menunjukkan bahwa jumlah perusahaan sub sektor transportasi mengalami kenaikan pada tahun 2016-2019. Peningkatan

terbanyak pada tahun 2017-2018, yaitu sebanyak 8 perusahaan sektor transportasi yang sudah *go public* di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tahun penelitian sebanyak 44 perusahaan.



Gambar 1.2 Pertumbuhan Perusahaan Sub Sektor Transportasi

Sumber: www.supplychainIndonesia.com (2019)

Berdasarkan pemaparan gambar 1.2 diatas, Analisis *Supply Chain* (SCI) membuktikan bahwa sub sektor transportasi di Indonesia pada tahun 2018 dikuasai oleh sub sektor angkutan darat dengan partisipasi sebesar 53,15% dan diikuti oleh angkutan udara sebesar 36,10%. Pada setiap angkutan lainnya memberikan partisipasi rendah, yaitu angkutan laut (6,77%), angkutan sungai, danau dan penyeberangan (2,41%) serta angkutan rel (1,57%). Pada tahun 2018, partisipasi atas kelima sub sektor transportasi tersebut terhadap PDB sebanyak Rp 666,2 triliun atau meningkat sebanyak Rp 50,7 triliun (8,235) dibandingkan dengan tahun 2017 sebanyak Rp 615,5 triliun. Berdasarkan kelima sub sektor transportasi tersebut, angkutan rel (kereta api) membuktikan bahwa perubahan partisipasi tertinggi, yaitu sebanyak 14,16% dari 9,17 triliun pada tahun 2017 menjadi 10,46 triliun pada tahun 2018. Berdasarkan pada Analisis *Supply Chain* Indonesia (SCI), meningkatnya partisipasi didukung oleh pertumbuhan industri pengolahan nonmigas, terutama industri makanan. Faktor pendukung lainnya

adalah perdagangan dengan peningkatan pada produksi barang-barang domestik dan impor.

Analisis *Supply Chain* Indonesia (SCI) memperkirakan sektor transportasi Indonesia pada tahun 2019 akan meningkat sebesar 11,15% menjadi Rp 740,4 triliun. Penyokong tertinggi masih dikuasai oleh angkutan darat sebesar Rp 380,8 triliun (51,43%) dan angkutan udara sebesar Rp 282,2 triliun (38,12%). Angkutan laut berpartisipasi (6,50%), angkutan darat, angkutan sungai, angkutan danau dan penyeberangan (2,30%) serta angkutan rel (1,66%). Meskipun angkutan darat berpartisipasi paling tinggi, tetapi pada tahun 2019 diperkirakan tingkat pertumbuhan tertinggi dikuasai oleh angkutan udara (17,37%) dan angkutan rel (17,11%). Pertumbuhan yang terjadi pada angkutan lainnya diperkirakan dibawah 10%, yaitu angkutan darat (7,55%), angkutan laut (6,65%) dan angkutan sungai, angkutan danau serta penyeberangan (6,24%).

Berdasarkan penjelasan diatas, peneliti menggunakan sub sektor transportasi sebagai objek dalam penelitian ini. Hal tersebut karena sub sektor transportasi adalah salah satu faktor penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi untuk dapat membantu kegiatan sektor lainnya. Pertumbuhan transportasi di Indonesia meningkat setiap tahunnya akan tetapi, terdapat perusahaan-perusahaan transportasi yang mengalami kerugian setiap tahunnya seperti Garuda Indonesia dan APOL. Jika hal ini terjadi secara berkelanjutan, maka dapat mempersulit perusahaan untuk dapat menyelesaikan pembayaran hutangnya sehingga perusahaan-perusahaan tersebut akan diragukan kelangsungan usahanya oleh auditor (*going concern*). Oleh sebab itu, peneliti ingin mengetahui apakah *opinion shopping*, solvabilitas dan strategi bisnis berpengaruh terhadap opini audit *going concern* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada tahun 2016-2020.

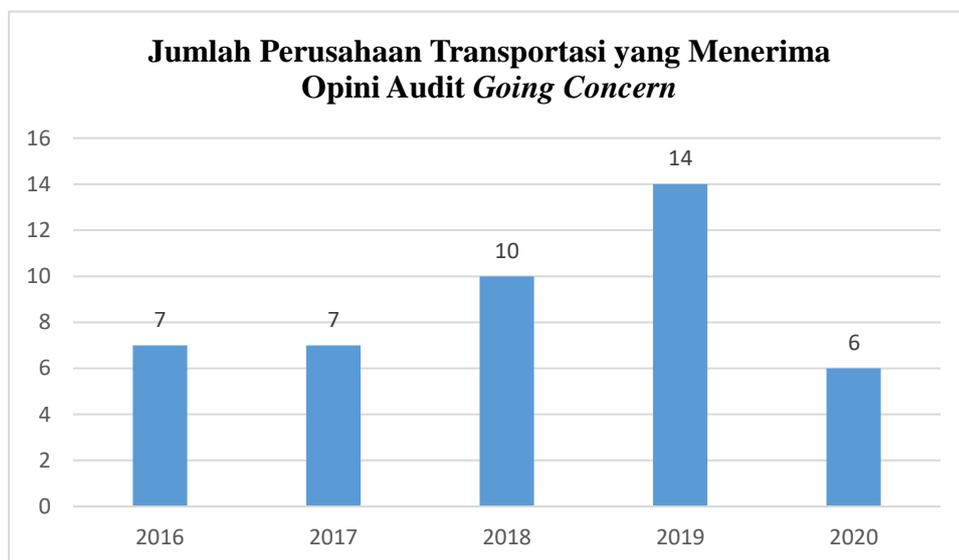
1.2 Latar Belakang Penelitian

Opini audit *going concern* merupakan opini yang dikeluarkan oleh seorang auditor tentang apakah sebuah perusahaan dapat mempertahankan

kelangsungan hidup usahanya atau tidak. Opini audit *going concern* menunjukkan bahwa dalam penilaian auditor ditemukan adanya keraguan perusahaan dalam mempertahankan kelangsung hidup usahanya. Keberhasilan suatu perusahaan dapat dicapai melalui manajemen yang baik dan mampu mempertahankan kelangsung hidup perusahaan dengan cara mendapatkan laba yang maksimal untuk dapat memaksimalkan kelimpahan para pemiliknya serta harga pasar saham yang dimilikinya. Perusahaan berkesempatan mendapatkan opini audit *going concern* dari seorang auditor jika mengalami kejatuhan usahanya (E. Suryani, 2018). Menurut Ramadhani (2018) dalam pernyataan Standar Auditing (PSA), menjelaskan bahwa seorang auditor memiliki tanggungjawab untuk dapat menilai apakah ditemukan karaguan besar terhadap kemampuan suatu entitas untuk dapat mempertahankan kelangsungan hidup usahanya dalam periode yang tidak lebih dari satu tahun dari tanggal pelaporan audit. Jika seorang auditor meragukan perusahaan dalam mempertahankan kelangsungan usahanya, maka auditor tersebut harus memberikan pendapat atau opini audit *going concern* dalam laporan auditnya yang dicatat dalam paragraf penjelas.

Menurut Junaidi et al., (2016), opini auditor sangat penting bagi para investor dalam membuat sebuah keputusan investasi dan bagi pihak manajemen akan memberikan pengenalsan masalah terlebih dahulu sehingga manajemen dapat segera untuk menyelesaikan masalahnya. Jika seorang auditor memberikan opini audit *going concern* terhadap suatu perusahaan, maka opini tersebut dapat dijadikan sebagai bahan evaluasi bagi manajemen agar lebih memperhatikan dan secepatnya memperbaiki beberapa hal yang akan mengganggu kelangsungan hidup usahanya seperti, *opinion shopping*, solvabilitas dan strategi bisnis. Sedangkan bagi investor opini audit *going concern* dapat dimanfaatkan sebagai alat untuk membantu investor dalam membuat sebuah keputusan, apakah akan tetap berinvestasi di perusahaan tersebut atau tidak.

Seorang auditor harus mewaspadai gejala kesulitan keuangan ini dan melakukan keraguan atas kelangsungan hidup (*going concern*) perusahaan. Auditor harus berani dalam mengemukakan pendapat opini audit *going concern*, karena opini yang dikeluarkan oleh auditor sangat berpengaruh terhadap kepercayaan masyarakat. Auditor memberikan opini audit *going concern* apabila diyakini bahwa kelangsungan hidup suatu perusahaan terhambat. Berikut ini adalah jumlah perusahaan pada sub sektor transportasi yang *go public* dan yang menerima opini audit *going concern* selama tahun 2016-2020:



Gambar 1.3 Jumlah Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang Menerima Opini Audit Going Concern

Sumber diolah: www.idx.co.id

Berdasarkan gambar 1.3 diatas, dapat diketahui bahwa pada tahun 2016-2020 perusahaan sub sektor transportasi jumlah perusahaan yang mendapatkan opini audit *going concern* mengalami penurunan. Jumlah perusahaan terbanyak yang mendapatkan opini audit *going concern* adalah sebanyak 14 perusahaan pada tahun 2019.

Beberapa tahun terakhir terdapat beberapa perusahaan di Indonesia yang mengalami kerugian dan memperoleh opini audit *going concern*, antara lain perusahaan sektor transportasi. Kerugian yang dialami oleh perusahaan-

perusahaan sektor tersebut membawa dampak berupa munculnya keraguan atas kelangsungan hidup usahanya. Berikut fenomena yang terjadi mengenai opini audit *going concern* pada perusahaan sub sektor transportasi.

Melalui *website* (www.liputan6.com) Garuda Indonesia yang dimana melakukan manipulasi laporan keuangan tahun buku 2018. Dapat dilihat dari laporan keuangannya, perusahaan Garuda Indonesia mencantumkan laba bersih sebesar USD 809,85. Angka tersebut mengalami peningkatan dibandingkan dengan tahun 2017 yang mengalami kerugian sebesar USD 216,5 juta. Akan tetapi, dilihat dari laporan keuangan tahun buku 2018, kedua komisaris Garuda Indonesia yaitu Chairal Tanjung dan Dony Oskaria berpendapat bahwa laporan keuangan tersebut tidak sesuai dengan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK). Hal tersebut terjadi karena Garuda Indonesia mencatat laba dari PT Mahata Aero Teknologi yang di mana masih mempunyai hutang. Pada tanggal 31 Oktober 2018, kerjasama terkait pemasangan wifi yang di mana pendapatan yang dimasukkan masih dalam bentuk piutang sebesar USD 239.940 juta dari PT Mahata Aero Teknologi. Berdasarkan total tersebut, sebanyak USD 28 juta diantaranya adalah bagi hasil yang seharusnya dibayarkan oleh pihak Mahata.

Menurut Hartomo (2019), setelah Kemenkeu selesai melakukan pemeriksaan terhadap KAP tentang laporan keuangan tahun buku 2018 yang dimiliki oleh pihak Garuda Indonesia, perusahaan tersebut diberikan sanksi berbagai pihak pasalnya. Sekretaris Jenderal Kemenkeu Hadiyanto menyatakan bahwa ditemukan adanya asumsi mengenai audit yang tidak sesuai dengan standar akuntansi.

Pada 2019, yang mana beban umum dan administrasi perusahaan dicatat sebesar USD 249,98 juta. Kerugian selisih kurs perusahaan meningkat menjadi USD 35,24 juta di tahun 2020 dari tahun 2019 USD 32,60 juta. Pendapatan lain-lain alami kerugian sebesar USD 356,31 juta di tahun 2020, sebelumnya laba sebesar USD 12,99 juta. Perusahaan mencatatkan kerugian sebesar USD 2,20 miliar di tahun 2020 dari periode yang sama tahun sebelumnya tercatat laba sebesar USD 95,98 juta. Berdasarkan keadaan tersebut, PT Garuda Indonesia Tbk mencatatkan kerugian yang diatribusikan

kepada pemilik perusahaan induk melambung secara relevan USD 2,44 miliar atau sekitar Rp 35,40 triliun (taksiran kurs Rp 14.483 per dolar AS di tahun 2020). Di periode yang sama tahun sebelumnya perusahaan masih mencatatkan kerugian sebesar USD 38,93 juta atau sekitar Rp 563,99 miliar. Jumlah liabilitas perusahaan melambung sebesar USD 12,73 miliar di tahun 2020 dari periode sama tahun sebelumnya USD 3,87 miliar. Perusahaan mencatatkan defisiensi ekuitas sebesar USD 1,94 miliar di tahun 2020 daripada periode sama tahun sebelumnya sebesar USD 582,57 juta. Jumlah aset dari tercantum meningkat menjadi sebesar USD 10,78 miliar di tahun 2020 dari periode 2019 sebesar USD 4,45 miliar. Perusahaan mewadahi kas dan setara kas sebesar USD 200,97 juta di tahun 2020 dari periode sama tahun sebelumnya USD 299,34 juta.

Kemudian pada tahun 2020, Garuda Indonesia memperoleh opini tidak menyatakan pendapat (*disclaimer*) dari Kantor Akuntan Publik Tanudiredja, Wibisana, Rintis dan rekan selaku auditor independen atas laporan keuangan perseroan. Hal tersebut dikarenakan kondisi pandemi yang menekan likuiditas operasi dan arus kas yang negatif, lalu kerugian yang cukup signifikan dan menyebabkan ekuitas negatif.

PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) mencatat pendapatan usaha USD 1,49 miliar atau sekitar Rp 21,62 triliun (asumsi kurs Rp 14.490 per dolar AS) pada 2020. Realisasi pendapatan turun 67,36 persen dari periode sama tahun sebelumnya USD 4,57 miliar atau sekitar Rp 66,23 triliun. Rincian pendapatan itu antara lain penerbangan berjadwal turun 68,18 persen dari USD 3,77 miliar pada 2019 menjadi USD 1,20 miliar. Penerbangan tidak berjadwal menurun 69,09 persen menjadi USD 77,24 juta pada 2020 dari periode 2019 sebesar USD 249,90 juta. Lainnya turun menjadi USD 214,41 juta pada 2020 dari periode sama tahun sebelumnya USD 549,33 juta. PT Garuda Indonesia Tbk mampu menekan beban usaha pada tahun 2020.

Beban usaha menyusut dari 25,87 persen menjadi USD 3,30 miliar dari tahun 2019 sebesar USD 4,45 miliar. Beban operasional penerbangan susut dari USD 2,54 miliar pada 2019 menjadi USD 1,65 miliar. Beban bandara turun menjadi USD 184,97 juta pada 2020 dari USD 342,77 juta pada 2019. Beban

operasional hotel menyusut menjadi USD 23,41 juta dari USD 31,98 juta. Beban operasional transportasi turun menjadi USD 20,20 juta pada 2020 dibandingkan 2019 sebesar USD 29,44 juta. Beban operasional jaringan turun menjadi USD 8,16 juta pada 2020 dari posisi 2019 sebesar USD 10,38 juta. Di sisi lain, beban pemeliharaan dan perbaikan naik 36,63 persen menjadi USD 800,55 juta pada 2020 dari periode 2019 sebesar USD 585,90 juta. Beban umum dan administrasi naik 40,10 persen menjadi USD 350,25 juta pada tahun 2020.

Selain fenomena pada perusahaan Garuda Indonesia, melalui *website* (www.pasardana.id) PT Arpeni Pratama *Ocean Line* Tbk (APOL) merupakan perusahaan yang bergerak dibidang jasa transportasi. APOL mempunyai banyak beban hutang sehingga mengalami kerugian selama bertahun-tahun. Dikabarkan pada tahun 2016, perusahaan tersebut tidak mempunyai kemampuan untuk dapat melunai bunga pinjaman dan pinjaman pokok yang telah jatuh tempo pada tanggal 3 desember 2015. Hal tersebut adalah salah satu penyebab laporan keuangan perusahaan pada tahun 2015 tidak menyatakan pendapat (*disclaimer*) dan bukan opini tidak wajar. Pada saat itu perusahaan juga mengalami defisit yang signifikan serta posisi keuangan yang melemah. Cara yang dilakukan manajemen dalam menyelesaikan hutang yang telah jatuh tempo dan negoisasi restrukturisasi belum dapat diperkirakan keberhasilannya. Saat ini APOL masih tercatat mengalami kerugian kuartal I tahun 2018 sebesar Rp 69,93 miliar. Kerugian mengalami penambahan 206% dibandingkan dengan periode yang sama tahun sebelumnya yaitu, sebesar Rp 22,82 miliar. APOL telah membukukan kenaikan pendapatan jasa sebesar 21,51% atau sebesar Rp 152,07 miliar dari sebelumnya sebesar Rp 119,35 miliar. Pada saat ini APOL sedang dalam proses restrukturisasi hutang yang dimana salah satu cara pengendalian internal yang diambil oleh pihak perusahaan. Restrukturisasi hutang merupakan pembayaran hutang dengan syarat yang lebih konservatif atau lebih ringan dibandingkan dengan syarat sebelumnya. Bagi perusahaan yang mengalami kerugian secara terus menerus membutuhkan adanya restrukturisasi hutang agar dapat mengatasi permasalahan hutang sehingga mampu mempertahankan kelangsungan hidup usahanya. Pada kuartal I tahun

2019, APOL mencatat kerugian bersih sebesar Rp 616,48 miliar atau dapat dikatakan memburuk daripada periode yang sama tahun 2018.

Berdasarkan fenomena-fenomena diatas, peneliti berpendapat bahwa pada saat perusahaan mengalami kondisi keuangan yang tidak sehat atau dapat dikatakan perusahaan mengalami kerugian selama beberapa tahun, hal tersebut dapat menjadi *early warning* bagi auditor dalam menilai dan mempertimbangkan kemampuan suatu perusahaan untuk menjamin kelangsungan usaha di masa depan karena ketika kondisi keuangan tidak sehat kemungkinan besar perusahaan akan menerima opini audit *going concern*. Hal terjadi terkait fenomena di atas juga seharusnya menjadi pertimbangan auditor untuk lebih menilai kemampuan perusahaan dalam mempertahankan kelangsungan hidup usaha kedepannya, karena pada saat keadaan keuangan sedang tidak baik besar kemungkinan perusahaan mendapatkan opini audit *going concern*.

Dari kondisi tersebut, peneliti ingin mengetahui lebih dalam terkait faktor-faktor apa saja yang dapat mempengaruhi pemberian opini audit *going concern* pada suatu perusahaan.

Berikut adalah penelitian terdahulu yang menyampaikan isu tentang pelaporan opini audit *going concern* dan faktor yang dapat mempengaruhinya. *Secuity Exchange Commission* (SEC) dalam Saputra dan Kustina (2018) menjelaskan bahwa *opinion shopping* merupakan kegiatan mencari seorang auditor baru yang akan mengikuti keinginan manajemen dan mendukung perlakuan akuntansi untuk mencapai tujuan pelaporan perusahaan. Tujuan perusahaan melakukan pergantian auditor adalah untuk menghindari penerimaan opini audit *going concern*. Auditee yang di audit oleh KAP baru akan merasa lebih puas apabila melakukan beberapa pertimbangan. Pertama, perusahaan biasanya cenderung mengganti auditor dengan alasan tidak merasa puas dengan pelayanan auditor sebelumnya atau perusahaan memiliki beberapa perselisihan dengan auditor sebelumnya. Jika perusahaan melakukan pergantian auditor sesudah menerima opini yang tidak sesuai dengan harapan atau dapat dikatakan menerima opini audit *going concern*, maka perusahaan tersebut telah

melakukan praktik *opinion shopping* (Iriawan dan Suzan, 2015). Jika perusahaan menerima opini audit *going concern* pada tahun sebelumnya, maka perusahaan akan berusaha untuk menghindari opini audit *going concern* dengan cara mengganti auditor. Pada saat perusahaan melakukan *opinion shopping*, maka perusahaan berharap agar auditor yang baru dapat memberikan opini audit *non going concern*. Sehingga akan semakin kecil kemungkinan perusahaan memperoleh opini audit *going concern* di tahun berikutnya. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Kusumayanti dan Widhiyani (2017) menyatakan bahwa, *opinion shopping* memiliki pengaruh positif secara signifikan terhadap opini audit *going concern* karena berpendapat bahwa perusahaan yang melakukan pergantian auditor setelah menerima opini audit *going concern* tidak dapat menerima opini audit *non going concern*. Sedangkan menurut penelitian yang dilakukan oleh (Utama dan Badera, 2016) menyatakan bahwa, *opinion shopping* memiliki pengaruh negatif terhadap opini audit *going concern*. Menurut Utama dan Badera (2016), tuntutan kepada seorang auditor melalui ancaman pergantian auditor menyebabkan keraguan pada auditor serta menurunnya independensi auditor dikarenakan *opinion shopping* dapat membatalkan pemberian opini audit *going concern* bagi suatu perusahaan yang memiliki masalah dalam mempertahankan kelangsungan hidupnya.

Rasio solvabilitas juga menjadi salah satu faktor untuk dapat mengukur kelangsungan hidup suatu perusahaan. Solvabilitas berdasar pada jumlah dana yang diperoleh dari hutang yang perusahaan miliki. Hal ini menyatakan bahwa jika semakin tinggi nilai rasio solvabilitas maka semakin menunjukkan pula kinerja finansial yang tidak baik pada suatu perusahaan. Hal tersebut menyebabkan auditor memberi kesimpulan bahwa perusahaan tersebut mengalami opini audit *going concern*. Solvabilitas diukur menggunakan *debt to total aset ratio* (DAR), sehingga dapat dilihat bahwa jumlah dana yang disajikan oleh kreditur dengan pemilik perusahaan. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Purba dan Nazir (2018) menyatakan bahwa, solvabilitas memiliki pengaruh positif secara signifikan terhadap opini audit *going concern*. Di dalam penelitian yang dilakukan oleh Haryanto & Sudarno

2019) serta Abd Rahman dan Ahmad (2018) menyatakan hasil yang sama, yaitu solvabilitas berpengaruh positif secara signifikan terhadap opini audit *going concern*. Akan tetapi, berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Suksesti dan Lastanti (2016) dan Jalil (2019) membuktikan bahwa solvabilitas tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap opini audit *going concern* atau dapat dikatakan berpengaruh negative terhadap opini audit *going concern*.

Strategi bisnis suatu perusahaan menurut Wu et al. (2015) bahwa, strategi bisnis memiliki pengaruh terhadap ROA. Jika nilai ROA mengalami peningkatan, maka akan terjadi peningkatan terhadap *profit margin* melalui strategi bisnis atau strategi kepemimpinan (*cost leadership strategy*). Perkiraan yang dihasilkan menjadi pertimbangan seorang auditor dalam hal memberikan opini audit *going concern*. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Yovalia dan Wibowo (2016) membuktikan bahwa, strategi bisnis yang diprosikan dengan *cost leadership strategy* secara simultan memiliki pengaruh terhadap pemberian opini audit *going concern*.

Berdasarkan penjelasan dari penelitian sebelumnya, penulis bertujuan untuk melakukan penelitian selanjutnya. Penelitian akan melakukan penelitian terhadap faktor-faktor yang dapat mempengaruhi pemberian opini audit *going concern* karena dari beberapa penelitian terdahulu masih ada inkonsisten dalam hasil penelitian. Berdasarkan hal tersebut, maka penulis mengambil topik penelitian mengenai opini audit *going concern* di perusahaan sektor infrastruktur, utilitas dan transportasi. Dengan demikian penulis mengambil judul “**Pengaruh *Opinion Shopping*, Solvabilitas dan Strategi Bisnis Terhadap Opini Audit *Going Concern* (Studi pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2020)**”.

1.3 Perumusan Masalah

Tujuan suatu perusahaan adalah untuk mendapatkan keuntungan yang semaksimal dan seoptimal mungkin untuk dapat menjaga kelangsungan hidup usahanya. Apabila perusahaan tidak efisien dalam menjalankan kegiatan usahanya termasuk memanfaatkan sumber dana yang diperolehnya, maka dapat

menyebabkan gagal bayar dan timbulnya kesulitan dalam hal keuangan. Risiko dari hal tersebut menyebabkan keraguan atas kelangsungan hidup usaha suatu perusahaan dan memiliki potensi menerima opini audit *going concern*. Pada kenyataannya, masih terdapat perusahaan sub sektor transportasi yang memperoleh opini audit *going concern*.

Beberapa penelitian mengenai opini audit *going concern* dan faktor-faktor yang mempengaruhinya dapat digunakan sebagai rujukan untuk penelitian ini. Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan, maka pertanyaan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana *opinion shopping*, solvabilitas, strategi bisnis dan opini audit *going concern* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2020?
2. Apakah *opinion shopping*, solvabilitas dan strategi bisnis secara simultan berpengaruh terhadap opini audit *going concern* pada sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2020?
3. Apakah *opinion shopping* secara parsial berpengaruh terhadap opini audit *going concern* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2020?
4. Apakah solvabilitas secara parsial berpengaruh terhadap opini audit *going concern* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2020?
5. Apakah strategi bisnis secara parsial berpengaruh terhadap opini audit *going concern* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2020?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah dan pertanyaan penelitian yang yang diuraikan, adapun tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui *opinion shopping*, solvabilitas, strategi bisnis dan opini audit *going concern* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2020.

2. Untuk mengetahui pengaruh *opinion shopping*, solvabilitas, strategi bisnis dan opini audit *going concern* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2020.
3. Untuk mengetahui pengaruh *opinion shopping* secara parsial berpengaruh terhadap opini audit *going concern* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2020.
4. Untuk mengetahui pengaruh solvabilitas secara parsial berpengaruh terhadap opini audit *going concern* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2020.
5. Untuk mengetahui pengaruh strategi bisnis secara parsial berpengaruh terhadap opini audit *going concern* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2020.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Aspek Teoritis

Penelitian ini terkait faktor-faktor yang mempengaruhi opini audit *going concern* yang terdiri dari *opinion shopping*, solvabilitas dan strategi bisnis diharapkan dapat memberikan manfaat bagi para pihak yang menggunakan hasil penelitian ini agar menambah wawasan untuk penelitian selanjutnya terhadap ilmu pengetahuan tentang auditing khususnya pada opini audit *going concern*.

1.5.2 Aspek Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat untuk berbagai pihak, antara lain:

1. Bagi Auditor, dalam memberikan penilaian terhadap keputusan audit yang berpacu atas kelangsungan hidup (*going concern*) perusahaan di masa depan.
2. Bagi Investor, penelitian ini memberikan informasi tentang pertumbuhan laba pada perusahaan dan dapat digunakan oleh investor untuk menilai baik dan buruknya perusahaan dalam menghasilkan laba, sehingga dapat membantu investor dalam mengambil keputusan untuk berinvestasi di masa yang akan datang.

3. Bagi perusahaan, penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan untuk menyempurnakan kinerja keuangan sehingga dapat melindungi kelangsungan usaha suatu perusahaan.

1.6 Sistematika Penulisan Tugas Akhir

Sistematika penulisan dalam penelitian ini dibagi menjadi lima bab yang saling berkaitan, yaitu Bab I Pendahuluan, Bab II Tinjauan Pustaka, Bab III Metode Penelitian, Bab IV Hasil Penelitian dan Pembahasan, serta Bab V Kesimpulan dan Saran. Sehingga, pada akhirnya dari penelitian ini dapat diambil kesimpulan atas permasalahan yang diangkat. Berikut ini diuraikan sistematika penulisan penelitian secara umum, yaitu:

1. BAB 1 PENDAHULUAN

Bab ini mengemukakan penjelasan mengenai gambaran umum pada objek penelitian, latar belakang penelitian yang memberi penjelasan tentang fenomena yang terjadi sehingga layak untuk diteliti serta dikaitkan dengan teori yang ada, perumusan masalah yang disertakan dengan pertanyaan penelitian berdasarkan pada latar belakang penelitian, tujuan penelitian ialah uraian dari latar belakang, manfaat penelitian yang ditujukan kepada perusahaan dan investor serta ditutup dengan sistematika penulisan tugas akhir yang berupa penjelasan secara singkat isi setiap bab.

2. BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menjelaskan terkait teori-teori mengenai topik yang diuraikan secara jelas dan ringkas sebagai dasar penelitian. Kemudian, memaparkan penelitian-penelitian terdahulu mengenai penelitian sebagai referensi penelitian ini dan dilanjutkan dengan kerangka pemikiran penelitian yang diakhiri dengan hipotesis mengenai objek yang diteliti.

3. BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini mengemukakan tentang pendekatan, metode dan teknik yang akan digunakan untuk mengumpulkan, menganalisis data, mencapai tujuan penelitian serta memberikan penjelasan untuk setiap masalah yang ada

dalam penelitian dan melingkupi uraian tentang karakteristik penelitian, alat pengumpulan, dan sumber data.

4. BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini menguraikan penjelasan dari hasil penelitian dan pembahasan berdasarkan data-data yang telah dikumpulkan untuk membantu penelitian, kemudian hasil penelitian tersebut dianalisis serta dihubungkan dengan landasan teori secara relevan.

5. BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini menjelaskan terkait kesimpulan dari hasil penelitian yang telah diperoleh dan menyajikan saran yang bermanfaat sebagai pertimbangan bagi peneliti selanjutnya.