

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Gambaran Objek Penelitian**

Gambaran Umum Objek Penelitian ini menggunakan data sekunder berupa laporan keuangan perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada masa pandemi, dengan rentang waktu dari tahun 2019 sampai 2022. Kebijakan opini *audit going concern* mengalami perubahan signifikan pada masa pandemi COVID-19. Selama pandemi, auditor menerapkan penilaian risiko yang lebih ketat terhadap kemampuan entitas untuk melanjutkan kelangsungan usaha, mengingat ketidakpastian ekonomi yang tinggi (Rahmi, 2023).

Emiten sub sektor transportasi adalah perusahaan yang terdaftar di bursa efek dan bergerak dalam bidang jasa transportasi, mencakup transportasi darat, laut, dan udara, serta layanan logistik dan infrastruktur transportasi. Di sektor ini, terdapat perusahaan yang menyediakan layanan transportasi massal seperti bus dan kereta api, layanan pengiriman barang melalui jalur darat, serta pelayaran dan pengangkutan barang dan penumpang melalui laut. Selain itu, ada juga maskapai penerbangan yang menyediakan layanan transportasi udara dan perusahaan yang mengelola bandara serta layanan pendukungnya. Emiten di sub sektor ini biasanya menghadapi regulasi ketat dari pemerintah terkait keselamatan dan standar operasional, serta membutuhkan investasi modal yang besar untuk infrastruktur, peralatan, dan teknologi.

Kinerja emiten sangat dipengaruhi oleh kondisi ekonomi, harga bahan bakar, teknologi dan inovasi, kebijakan pemerintah, serta perubahan perilaku konsumen. Sebagai contoh, di Indonesia, perusahaan seperti PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) menyediakan layanan penerbangan, PT Blue Bird Tbk (BIRD) menawarkan layanan taksi, PT Jasa Marga (Persero) Tbk (JSMR) mengelola jalan tol, dan PT Samudera Indonesia Tbk (SMDR) bergerak di bidang logistik dan transportasi laut. Dengan beragam jenis perusahaan dan faktor yang mempengaruhi kinerjanya, emiten sub sektor transportasi memainkan peran vital dalam

mendukung perekonomian dan mobilitas baik di tingkat nasional maupun internasional.

Dalam konteks emiten sub sektor transportasi, opini audit *going concern* memiliki peran penting dalam menilai kelangsungan hidup perusahaan (Utama et al., 2021). Menurut Standar Profesional Akuntan Publik (SPAP) SA No. 570, pengertian *opini audit going concern* merupakan pertimbangan auditor atas kemampuan entitas dalam mempertahankan kelangsungan hidupnya. *going concern* adalah salah satu konsep yang paling penting yang mendasari pelaporan keuangan. Merupakan tanggung jawab utama direktur untuk menentukan kelayakan dari persiapan laporan keuangan menggunakan dasar *going concern* dan tanggung jawab auditor untuk meyakinkan dirinya bahwa penggunaan dasar *going concern* oleh perusahaan adalah layak dan diungkapkan secara memadai dalam laporan keuangan (Sidauruk, 2016).

Sub sektor transportasi, yang mencakup perusahaan di bidang transportasi darat, laut, udara, dan layanan logistik, sering menghadapi tantangan signifikan yang bisa mempengaruhi status *going concern* mereka. Tantangan ini meliputi fluktuasi harga bahan bakar, perubahan regulasi pemerintah, ketidakstabilan ekonomi, dan persaingan yang ketat. Misalnya, perusahaan maskapai penerbangan seperti PT Garuda Indonesia Tbk (GIAA) atau perusahaan pelayaran seperti PT Samudera Indonesia Tbk (SMDR) dapat sangat dipengaruhi oleh harga bahan bakar yang tinggi atau penurunan tajam dalam permintaan akibat kondisi ekonomi global (Laporan tahunan, 2021).

Apabila auditor meragukan kemampuan suatu perusahaan untuk terus beroperasi, mereka mungkin mengeluarkan opini *going concern* yang mengindikasikan keraguan signifikan terhadap kelangsungan usaha perusahaan. Hal ini dapat berdampak negatif pada persepsi terhadap Perusahaan karena dapat mengakibatkan kemunduran harga saham, kesulitan dalam meningkatkan modal pinjaman, ketidakpercayaan investor, kreditur, pelanggan, dan karyawan terhadap manajemen perusahaan (Rachmadani 2023 n.d.).

Menurut Institut Akuntan Publik Indonesia (IAPI) dalam SA 200 (IAPI, 2021) tujuan suatu audit adalah untuk meningkatkan tingkat keyakinan pengguna

laporan keuangan yang dituju. Hal ini dicapai melalui pernyataan suatu opini oleh auditor tentang apakah laporan keuangan disusun, dalam semua hal yang material, sesuai dengan kerangka pelaporan keuangan yang berlaku. Standar audit (SA) mengharuskan auditor untuk memperoleh keyakinan memadai tentang apakah laporan keuangan secara keseluruhan bebas dari kesalahan penyajian material, baik yang disebabkan oleh kecurangan maupun kesalahan (Institut Akuntan Publik Indonesia, 2017).

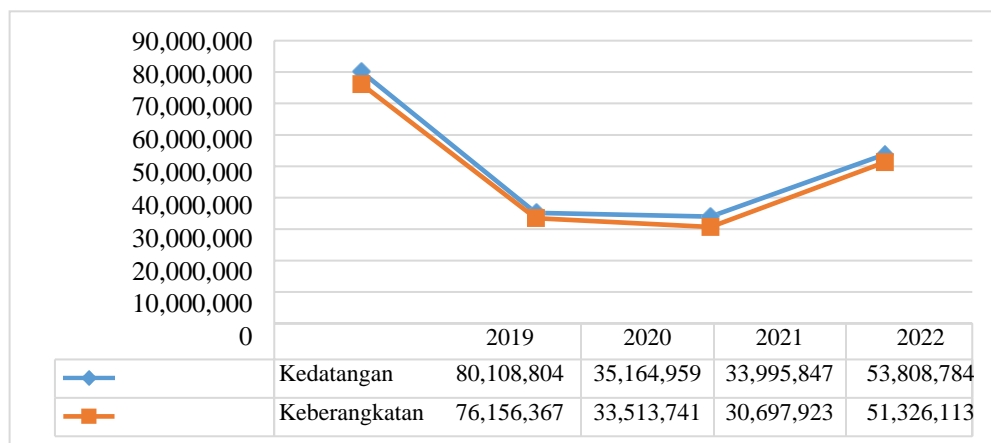
## **1.2 Latar Belakang Penelitian**

Perekonomian Indonesia mengalami keterpurukan yang signifikan saat pandemi COVID-19 mulai melanda. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS), pertumbuhan ekonomi Indonesia pada tahun 2020 mengalami kontraksi sebesar -2,07%. Kontraksi ini mencerminkan penurunan drastis dalam aktivitas ekonomi di seluruh negeri (BPS, 2021). Pandemi menyebabkan gangguan besar pada berbagai sektor ekonomi, termasuk pariwisata, manufaktur, dan perdagangan. Penutupan bisnis, pengurangan aktivitas konsumen, dan pembatasan pergerakan yang diberlakukan untuk mengendalikan penyebaran virus berkontribusi pada penurunan ekonomi (Orinaldi, 2021). Selain itu, ketidakstabilan ekonomi diperparah oleh ketidakpastian global dan fluktuasi harga komoditas yang penting bagi perekonomian Indonesia. Akibatnya, pada tahun 2020, Indonesia mengalami deflasi atau penurunan umum dalam harga barang dan jasa, yang mencerminkan lemahnya permintaan domestik (Rapii et al 2022). Perubahan drastis dalam perekonomian ini sebagian besar dipengaruhi oleh dampak langsung dan tidak langsung dari pandemi COVID-19, yang terus menimbulkan tantangan bagi stabilitas ekonomi dan kesejahteraan masyarakat Indonesia.

Pandemi covid-19 sangat mempengaruhi perekonomian Indonesia mulai awal kuartal II tahun 2020. Hal ini disebabkan adanya peraturan tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) sehingga menimbulkan *lockdown* yang bertujuan untuk memutuskan mata rantai penyebaran covid-19. (Sudah satu keastuan dengansitasi yang bawah) Kebijakan pembatasan sosial berskala besar (PSBB) menurut Peraturan Menteri Kesehatan No. 9 Tahun 2020 tentang Pedoman

PSBB dalam rangka Percepatan Penanganan covid-19 ditetapkan pada 3 April 2020. Kebijakan PSBB antara lain: 1) Peliburan sekolah dan tempat kerja; 2) Pembatasan kegiatan keagamaan; 3) Pembatasan kegiatan di tempat/fasilitas umum; 4) Pembatasankegiatan sosial budaya; 5) Pembatasan moda transportasi; dan 6) Pembatasan kegiatan lainnya terkait aspek pertahanan dan keamanan (Kemkes, 2020).

Adanya peraturan PSBB menyebabkan sektor transportasi khususnya pada transportasi udara mengalami kontraksi yang sangat signifikan. PSBB membatasi masyarakat untuk bepergian, khususnya melalui transportasi udara. Dapat dilihat pendapatan pada sektor pelayanan udara berkurang sekitar lebih dari Rp 200.000.000.000,-(Ariseno, 2022). Terbatasnya penggunaan transportasi udara mengakibatkan wisatawan asing maupun lokal tidak dapat menjalankan kunjungan wisata di Indonesia (Permana et al., 2021.). Pada sektor perhubungan udara secara global sangat terdampak oleh pandemi Covid-19, termasuk di Indonesia, jumlah penumpang pesawat menurun sejak triwulan pertama pada tahun 2020 (Dephub, 2020). Berdasarkan Badan Pusat Statistik data jumlah penumpang pesawat domestik selama tahun 2019-2022 terjadi penurunan yang drastis dari tahun 2019-2021 yang menyebabkan terjadinya tren peningkatan pada tahun 2022. Hal ini disajikan sebagai berikut.

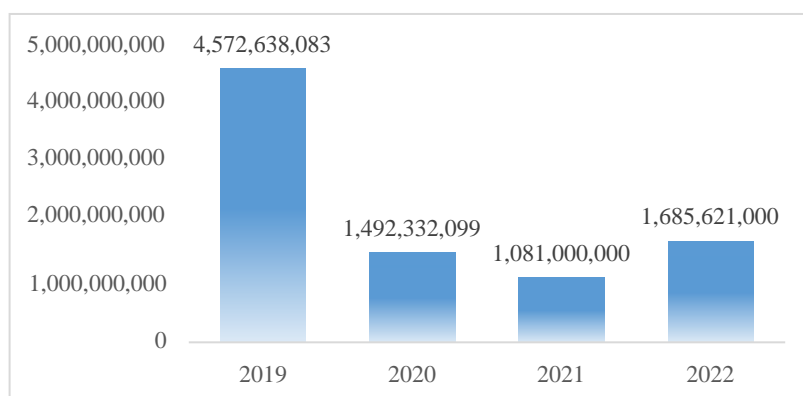


**Gambar 1.1**  
**Jumlah Penumpang Pesawat Domestik Tahun 2019-2022**  
 Sumber : Data diolah dari BPS 2019-2022

Berdasarkan gambar 1.1 di atas, terlihat bahwa pada tahun 2019, jumlah

penumpang yang tiba mencapai 80.108.804, namun angka ini menurun drastis menjadi 35.164.959 pada tahun 2020, dan sedikit menurun lagi menjadi 33.995.847 pada tahun 2021. Sementara itu, jumlah penumpang yang berangkat pada tahun 2019 adalah 76.156.367, yang kemudian menurun menjadi 33.513.741 pada tahun 2020, dan turun lebih lanjut menjadi 30.697.923 pada tahun 2021. Meskipun masih berada di bawah angka tahun 2019, terjadi peningkatan pada tahun 2022 dengan 53.808.784 penumpang tiba dan 51.326.113 penumpang berangkat, menunjukkan tanda-tanda pemulihan dalam industri penerbangan domestik. Penurunan tajam dan fluktuasi ini mencerminkan dampak signifikan dari situasi global yang mempengaruhi mobilitas masyarakat, khususnya dalam penggunaan transportasi udara domestik di Indonesia (BPS, 2022)

PSBB yang diterapkan oleh pemerintah sebagai upaya pencegahan penyebaran virus corona, berdampak pada terhentinya layanan transportasi massa termasuk layanan maskapai penerbangan seperti PT. Garuda Indonesia. Adanya kebijakan PSBB tersebut membuat penjualan tiket mengalami penurunan yang sangat signifikan karena banyak penumpang yang membatalkan rencana perjalanannya karena terlalu banyak aturan yang harus dipenuhi sebelum berangkat menggunakan pesawat, sehingga mengakibatkan turunnya pendapatan sebagian besar perusahaan yang bergerak di bidang transportasi udara tersebut (Rusyida & Pratama, 2020).



**Gambar 1.2**

**Pendapatan PT Garuda Indonesia Tbk dalam USD Periode 2019-2022**

Sumber: data BEI 2019-2022 diolah oleh penulis (2024)

Berdasarkan gambar 1.2, diketahui bahwa pendapatan perusahaan sektor transportasi udara yaitu PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk selama 3 tahun mengalami tren penurunan pendapatan, pendapatan menurun dikarenakan penjualan tiket yang menurun, penurunan yang sangat signifikan dapat dilihat dari pendapatan di tahun 2019 ke 2020 dimana pada tahun tersebut pandemi covid-19 masuk dan mulainya pemberlakuan *lockdown* di Indonesia dan pembatasan sosial berskala besar. Kerugian yang dialami oleh PT Garuda Indonesia Tbk masih berlanjut hingga di tahun 2021. PT Garuda Indonesia Tbk tercatat *net loss* atau rugi bersih sekitar US\$ 1,66 miliar hingga kuartal III 2021, lalu di dalam laporan keuangan perseroan dicatatkan pendapatan sebesar US\$ 939,02 juta di sembilan bulan pertama tahun 2021. Sehingga diragukan kemampuan mempertahankan keberlangsungan usahanya.

Fenomena perusahaan transportasi lainnya yang mendapat opini audit *going concern* adalah kasus PT Air Asia Indonesia Tbk (CMPP). Berdasarkan laporan keuangan, pada tahun 2019 mengalami kerugian bersih alias rugi tahun berjalan yang dapat diatribusikan kepada entitas induk sebesar Rp 157,47 miliar. Namun di tengah kondisi Covid-19 per kuartal III-2020 kerugian PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) tembus di angka Rp 1,71 triliun. Hartomo, (2019) PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) tahun 2019 dan tahun 2020 pada laporan auditnya terdapat ketidakpastian material yang dapat menyebabkan keraguan signifikan atas kemampuan Grup untuk mempertahankan kelangsungan usahanya (Fitrawansyah et al., 2023).

Beberapa perusahaan transportasi lain yang mendapat opini *audit going concern* adalah PT Bluebird Indonesia Tbk pada tahun 2020 dan 2021, PT Air Asia Indonesia Tbk pada tahun 2019 hingga 2021, Mitra International Resources Tbk tahun 2019 – 2021, Steady Safe Tbk tahun 2019 – 2021, Weha Transportasi Indonesia Tbk 2019 – 2021, Ekspres Transindo Utama 2021. Perusahaan-perusahaan transportasi yang disebutkan memperoleh *audit going concern* karena memiliki kondisi mengalami kesulitan dalam memenuhi kewajiban keuangan jangka pendek, seperti pembayaran utang dan biaya operasional rutin (Yanuarita, 2022).

Paragraf 6 SA 570 menjelaskan bahwa *going concern* mengatur tanggung jawab auditor dalam memperoleh bukti audit yang cukup dan tepat mengenai, serta mentimpulkan bahwa, ketepatan penggunaan basis akuntansi kelangsungan usaha oleh manajemen dalam penyusunan laporan keuangan, dan untuk menyimpulkan, berdasarkan bukti audit yang diperoleh, apakah terdapat ketidak pastian material tentang kemampuan entitas untuk mempertahankan kelangsungan usahanya. Tanggung jawab tersebut tetap ada bahkan dalam penyusunan laporan keuangan tidak mencakup secara eksplisit adanya ketentuan bagi manajemen untuk membuat suatu penilaian spesifik atas kemampuan entitas untuk mempertahankan usahanya. Sejak 2013, Indonesia telah mengadopsi Standar Audit Internasional (ISA), termasuk SA yang telah disesuaikan dengan peraturan di Indonesia, sebagai pedoman utama bagi auditor untuk mengevaluasi kemampuan entitas dalam mempertahankan kelangsungan usahanya (International Auditing and Assurance Standards Board, 2021)

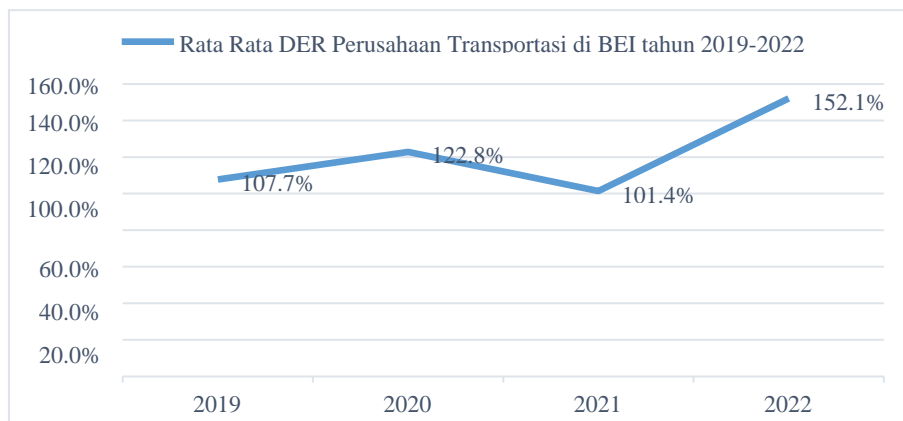
Penerbitan opini ini sering dianggap sebagai berita buruk oleh perusahaan karena dapat memicu kekhawatiran akan potensi kebangkrutan. Pengguna laporan keuangan cenderung merespons informasi ini secara negatif, yang dapat menyebabkan investor membatalkan investasinya dan kreditor menarik pinjamannya, namun *going concern* harus diungkapkan dengan tujuan agar perusahaan dapat segera mengambil tindakan penyelamatan untuk mengatasi masalah yang dihadapi (Izazi, Arfianti, 2019).

Opini audit *going concern* merupakan opini modifikasi yang diberikan oleh auditor terhadap suatu entitas yang mempresentasikan adanya keraguan atau ketidakpastian material tentang kemampuannya untuk melanjutkan operasi (Nurbaiti & Yanti, 2022). Kualitas audit yang baik melibatkan penilaian yang menyeluruh dan objektif terhadap laporan keuangan perusahaan, serta pemahaman mendalam tentang kondisi operasional dan keuangan perusahaan. Namun pada tahun 2020 ramai isu mengenai auditor yang kurang menunjukkan kualitasnya. Hal ini terlihat dari auditor laporan keuangan PT Garuda Indonesia yaitu Akuntan Publik (AP) Kasner Sirumapea dan Kantor Akuntan Publik (KAP) Tanubarata,

Sutanto, Fahmi, Bambang & Rekan dikenakan sanksi karena pengakuan pendapatan atas perjanjian kerja sama dengan PT Mahata Aero Teknologi yang diindikasikan tidak sesuai dengan standar akuntansi (Kemenkeu 2019).

Berdasarkan uraian fenomena di atas dan sejalan dengan pendapat Utami et al, (2022) salah satu faktor yang menyebabkan perusahaan di Bursa Efek Indonesia mendapat opini audit *going concern* adalah *Financial Distress*. *Financial Distress* merupakan suatu kondisi keuangan perusahaan mengalami penurunan atau tidak stabil yang menyebabkan perusahaan tidak mampu melunasi kewajibannya dan biasanya terjadi sebelum perusahaan bangkrut atau dilikuidasi (Silanno, Glousa Lera & Loupatty, 2021). Apabila kondisi tersebut tetap berlangsung, maka akan membuat perusahaan kesulitan dalam mempertahankan kelangsungan hidup usahanya di masa mendatang.

*Financial Distress* suatu perusahaan dapat diketahui dengan melakukan analisis laporan keuangan perusahaan dan salah satu rasio yang dapat mengukur *Financial Distress* adalah *Debt to Equity Ratio* (Nurdiwaty & Zaman, 2021). Berikut adalah gambar rata rata *Debt to Equity Ratio* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2019-2022.



**Gambar 1.3**

**Rata Rata DER Perusahaan Transportasi di BEI tahun 2019-2022**

Sumber : Data diolah dari annual report perusahaan, 2024

Gambar 1.3 pengukuran *Financial Distress* menggunakan *debt to equity ratio* (DER). *Debt to equity ratio* merupakan perbandingan antara total utang yang dimiliki perusahaan dengan total ekuitasnya. Semakin tinggi debt to equity ratio



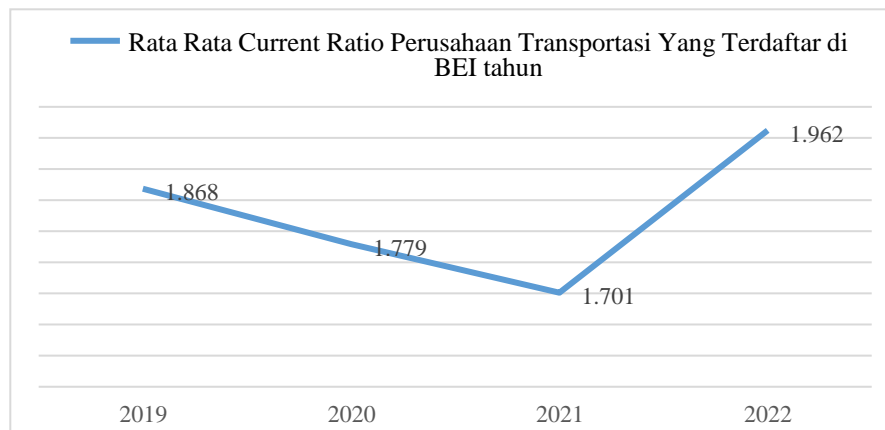
pada suatu perusahaan mengakibatkan risiko keuangan yang tinggi (Mahayati et al., 2021).

*Debt to equity ratio* pada perusahaan sektor transportasi selama periode penelitian berfluktuasi. *Debt to equity ratio* terendah pada tahun 2021 sebesar 101,4% dan tertinggi pada tahun 2022 sebesar 152,1%. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan sektor transportasi memiliki *debt to equity ratio* yang tinggi, karena tingkat kewajibannya melebihi modal perusahaan. Menurut (Ganang Ayom Sugiharto et al., 2022) ketika perusahaan mengalami *debt to equity ratio* yang tinggi dan terjadi secara berkelanjutan, perusahaan akan mengalami kesulitan untuk memenuhi kewajibannya sehingga berpotensi menerima opini audit *going concern*.

Menurut penelitian Audry & Setyawati (2023) dan Sugiharto et al (2022), *Financial distress* berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap opini audit *going concern*. Hal ini dikarenakan perusahaan yang mengalami *Financial Distress* menimbulkan kekhawatiran bahwa perusahaan tidak mampu untuk membayar kewajiban-kewajibannya dalam jangka pendek atau tidak dapat melanjutkan operasinya dalam jangka panjang. Namun pendapat lain dikemukakan oleh Wijaya & Yanti, (2021) yang menyatakan bahwa *Financial Distress* tidak memiliki pengaruh terhadap opini audit *going concern*.

Dari uraian fenomena di paragraf sebelumnya maka faktor kedua yang berpengaruh kepada pemberian opini audit *going concern* adalah likuiditas, yang sejalan dengan pendapat (Kalisha et al. 2024). Likuiditas merupakan kapasitas perusahaan ketika membayar tanggung jawab jangka pendeknya yakni membayar utang-utang lancar. Tingkat likuiditas yang tinggi menyampaikan makna bahwa perusahaan mengalami kondisi yang sehat, hal tersebut mengasumsikan bahwa keuangan perusahaan dalam keadaan baik dan dalam keadaan likuid (Septiani et al., 2021).

Salah satu metode pengukuran yang digunakan untuk mengukur likuiditas adalah dengan menggunakan *current ratio* (Muari'fin ,2021). Berikut adalah gambar rata rata *Current Ratio* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2019-2022.



**Gambar 1.4**

**Rata Rata Current Ratio Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar di BEI tahun 2019-2022**

Sumber : Data diolah dari annual report perusahaan, 2024

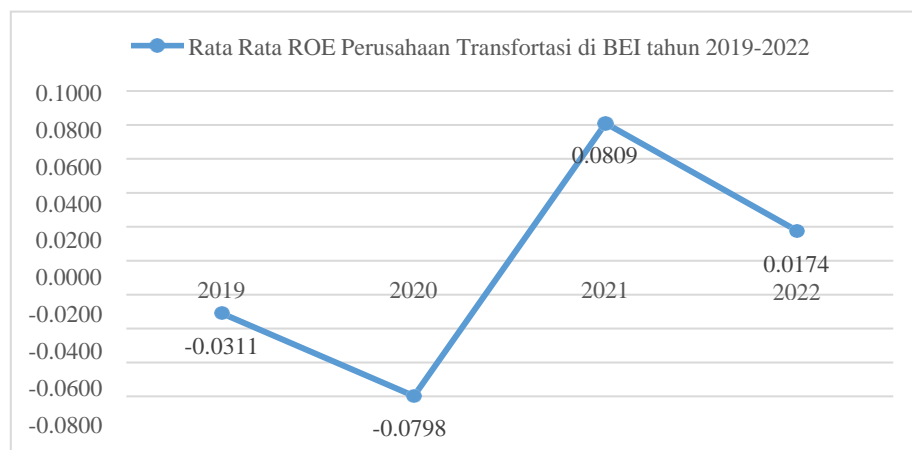
Gambar 1.4 pengukuran likuiditas menggunakan *current ratio* (CR). *Current ratio* menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya menggunakan aset lancar yang dimiliki. Semakin tinggi *current ratio*, semakin baik kemampuan perusahaan dalam menghadapi kewajiban jangka pendeknya (Ningsih, 2020).

*Current ratio* pada perusahaan sektor transportasi selama periode penelitian berfluktuasi. *Current ratio* terendah pada tahun 2021 sebesar 1,701 dan tertinggi pada tahun 2022 sebesar 1,962. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan sektor transportasi memiliki *current ratio* cukup tinggi, karena perusahaan memiliki lebih banyak aset lancar daripada kewajiban lancar yang kemudian memberikan buffer dalam menghadapi kewajiban yang harus segera dibayarkan. Menurut Kimberli & Kurniawan, (2021) *Current ratio* yang tinggi secara berkelanjutan dapat menjadi faktor perusahaan mengurangi risiko menerima opini audit *going concern*, namun sebaliknya jika *Current ratio* rendah dapat perusahaan lebih berpeluang menerima opini audit *going concern*.

Penelitian Arma, (2023) dan Kristiana, (2012) menyatakan bahwa *Current Ratio* memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap opini *audit going concern*. Hal ini dikarenakan *Current Ratio* yang rendah menunjukkan bahwa perusahaan semakin rendah kemampuan perusahaan dalam menutupi kewajiban jangka

pendeknya dimana hal tersebut menjadi faktor menerima opini *going concern*. Namun (Kimberli & Kurniawan, 2021) menyatakan bahwa *Current Ratio* tidak memiliki pengaruh terhadap audit *going concern*.

Profitabilitas adalah salah satu metrik keuangan yang digunakan untuk menilai kemampuan suatu perusahaan dalam menghasilkan laba dibandingkan dengan berbagai level dari pendapatan, aset, atau modal yang digunakan. Rasio profitabilitas dapat memberikan gambaran tentang efisiensi dan efektivitas pengelolaan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan (Haryadi & Leon, 2024). Untuk mengukur profitabilitas, peneliti akan menggunakan *Return on assets*. Berikut adalah gambar rata rata *Return on assets* pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2019-2022.



**Gambar 1.5**

**Rata Rata ROA Perusahaan Sektor Transportasi Yang Terdaftar di BEI tahun 2019-2022**

*Sumber : Data diolah dari annual report perusahaan, 2024*

Gambar 1.5 pengukuran *profitabilitas* dengan menggunakan *Return on assets* (ROA). *Return on assets* memberikan gambaran tentang seberapa baik perusahaan memanfaatkan aset yang dimiliki oleh pemegang sahamnya untuk menghasilkan laba. Semakin tinggi ROA suatu perusahaan maka akan semakin laba bersih yang dihasilkan dari total aset yang telah ditanamkan (Hidayat et al, 2023).

*Return on assets* pada perusahaan sektor transportasi selama periode penelitian berfluktuasi. *Return on assets* terendah pada tahun 2020 sebesar -0,0798 dan tertinggi pada tahun 2021 sebesar 0.0809. Hal ini menunjukkan bahwa

perusahaan sektor transportasi pada 2019 dan 2020 tidak dapat memberikan pengembalian investasi yang tinggi kepada pemegang sahamnya, namun pada 2021 dan 2022 terjadi kenaikan, dapat diartikan perusahaan sektor transportasi dapat memberikan pengembalian investasi yang lebih tinggi kepada pemegang sahamnya. Jika nilai ROA tinggi maka semakin efektif pula pengelolaan aset perusahaan. Sehingga rasio profitabilitas menjadi semakin besar dan menunjukkan kinerja perusahaan semakin baik, yang menyebabkan auditor tidak memberikan opini audit *going concern*, namun sebaliknya jika ROA rendah maka semakin tidak efektif pengelolaan aset perusahaan dan kinerja perusahaan semakin buruk, yang menyebabkan auditor memberikan opini audit *going concern* (Damayanty ,2022).

Dari uraian fenomena di atas, diperoleh faktor ketiga yang berpengaruh terhadap pemberian opini audit *Going concern*, yaitu profitabilitas. Hal ini sejalan dengan dengan penelitian (Listanri 2016) dan (Sari, 2020) yang menyatakan bahwa profitabilitas berpengaruh secara negatif dan signifikan terhadap opini audit *going concern*. Menurutnya semakin rendah tingkat profitabilitas perusahaan, semakin besar kemungkinan perusahaan menerima opini audit *going concern*. Namun penelitian (Salim, 2023) memberikan hasil yang berbeda yaitu profitabilitas tidak berpengaruh terhadap opini *audit going concern*.

Berdasarkan fenomena yang telah dipaparkan dan adanya *gap research* yang menunjukkan ketidakkonsistenan hasil penelitian sebelumnya membuat penulis tertarik untuk membuktikan kembali pengaruh *Financial Distress*, *likuiditas*, dan *profitabilitas* terhadap opini *audit going concern* pada perusahaan transportasi pada saat pandemic Covid-19. sehingga judul yang diangkat pada penelitian ini yaitu **“Pengaruh *Financial Distress*, *Likuiditas* dan *Profitabilitas* Terhadap Opini Audit *Going concern* Pada Saat Pandemi Covid 19 (Studi pada Emiten Sektor Transportasi yang tercatat di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2019-2022)”**.

### 1.3 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian yang telah dipaparkan sebelumnya, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah *financial distress* berpengaruh secara parsial terhadap opini audit *going concern* pada saat pandemi covid 19 pada perusahaan transportasi yang tercatat di bursa efek indonesia pada tahun 2019-2022?
2. Apakah likuiditas berpengaruh secara parsial terhadap opini audit *going concern* pada saat pandemi covid 19 pada perusahaan transportasi yang tercatat di bursa efek indonesia pada tahun 2019-2022?
3. Apakah profitabilitas berpengaruh secara parsial terhadap opini audit *going concern* pada saat pandemi covid 19 pada perusahaan transportasi yang tercatat di bursa efek indonesia pada tahun 2019 -2022?
4. Apakah *financial distress*, likuiditas, dan profitabilitas memiliki pengaruh secara simultan terhadap opini audit *going concern* pada saat pandemi covid 19 pada perusahaan transportasi yang tercatat di bursa efek indonesia pada tahun 2019 -2022?

### 1.4 Tujuan Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui:

1. Pengaruh parsial *financial distress* terhadap opini audit *going concern* pada saat pandemi covid 19 pada perusahaan transportasi yang tercatat di bursa efek indonesia pada tahun 2019-2022
2. Pengaruh parsial likuiditas terhadap opini audit *going concern* pada saat pandemi covid 19 pada perusahaan transportasi yang tercatat di bursa efek indonesia pada tahun 2019-2022
3. Pengaruh parsial profitabilitas terhadap opini audit *going concern* pada saat pandemi covid 19 pada perusahaan transportasi yang tercatat di bursa efek indonesia pada tahun 2019-2022
4. Pengaruh *financial distress*, likuiditas, dan profitabilitas secara simultan terhadap opini audit *going concern* pada saat pandemi covid 19 pada perusahaan transportasi yang tercatat di bursa efek indonesia pada tahun 2019-2022

## 1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memiliki manfaat kepada beberapa pihak, yaitu:

1. Bagi penulis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan yang lebih mendalam tentang faktor-faktor yang mempengaruhi opini audit *going concern* di perusahaan, dapat mengembangkan keterampilan penelitian, analisis data, dan penyusunan laporan penelitian, serta dapat menjadi kontribusi bagi literatur akademis.

2. Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat membantu Perusahaan dalam mengidentifikasi faktor-faktor yang dapat mempengaruhi opini audit *going concern*, dapat membantu mengelola risiko keuangan dan mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk mempertahankan kelangsungan perusahaan, serta dapat mendorong Perusahaan untuk meningkatkan transparansi dalam laporan keuangan perusahaan.

3. Bagi akademisi dan pelaku akuntansi

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk perkembangan ilmu pengetahuan di masa yang akan datang dengan memberikan pengetahuan serta wawasan lebih terkait faktor-faktor yang mempengaruhi opini audit *going concern*.

4. Bagi penelitian selanjutnya

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi untuk penelitian yang berkaitan dengan topik opini audit *going concern*.

## **1.6 Sistematika Penulisan Tugas Akhir**

Langkah dalam penelitian ini dapat disusun dalam sistematika sebagai berikut:

### **BAB I: PENDAHULUAN**

Bab ini berisi tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan. Bab ini memberikan gambaran penelitian secara umum yang akan membantu pembaca dalam memahami permasalahan yang akan dibahas.

### **BAB II: KAJIAN PUSTAKA**

Bab ini berisi berbagai teori dan beberapa penelitian terdahulu yang akan digunakan sebagai acuan dalam penulisan penelitian serta hipotesis penelitian yang akan diujikan.

### **BAB III: METODE PENELITIAN**

Bab ini berisi tentang definisi dan pengukuran variabel, populasi dan sampel penelitian, metode pengumpulan data, dan metode analisis data.

### **BAB IV: ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Bab ini berisi penjabaran dan evaluasi hasil penelitian, termasuk gambaran mendetail tentang subjek penelitian, analisis data, serta interpretasi hasil sesuai dengan teknik analisis yang digunakan.

### **BAB V: PENUTUP**

Bab ini berisi kesimpulan, keterbatasan penelitian, dan saran untuk penelitian selanjutnya. Kesimpulan merupakan respons terhadap pertanyaan pokok yang telah diajukan serta mencapai target dari penelitian.

**Halaman Ini Sengaja Dikosongkan**