

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pandemi Covid-19 telah memberikan dampak yang luas terhadap aspek sosial dan ekonomi, termasuk di Indonesia. Pengaruh yang paling nyata mulai dirasakan pada triwulan kedua tahun 2020, ketika berbagai kegiatan ekonomi di tingkat lokal, nasional, hingga global mengalami penurunan tajam bahkan mengalami stagnasi. Berdasarkan informasi yang dirilis oleh Badan Pusat Statistik (BPS), pada tahun 2020 Indonesia mengalami kontraksi pertumbuhan ekonomi sebesar 2,97%, yang mencerminkan kondisi deflasi serta ketidakstabilan dalam dinamika perekonomian nasional (Yudiaatmaja et al., 2023).

Sektor transportasi dan logistik merupakan salah satu bidang yang paling terdampak, mengingat perannya yang krusial dalam mendukung mobilitas masyarakat serta distribusi barang. Menteri Perhubungan, Budi Karya Sumadi, menekankan bahwa sektor ini memiliki peran strategis dalam menunjang pembangunan ekonomi, sosial, dan peningkatan kesejahteraan masyarakat (Publik, 2024a). Selain itu, transportasi juga berfungsi sebagai penghubung utama yang mendorong perkembangan wilayah, pertumbuhan ekonomi, dan dinamika aktivitas masyarakat (Publik, 2024b). Oleh karena itu, pemahaman yang komprehensif terhadap peran dan tantangan di sektor transportasi dan logistik menjadi hal yang esensial dalam mendukung proses pemulihan ekonomi nasional.

Sektor transportasi dan logistik memiliki peran strategis dalam mendukung perekonomian nasional, khususnya melalui kontribusinya terhadap kelancaran perdagangan, aktivitas industri, serta pemerataan pembangunan wilayah. Efisiensi dalam distribusi barang, mobilitas tenaga kerja, dan penciptaan lapangan kerja menjadikan sektor ini sebagai salah satu pendorong utama pertumbuhan ekonomi. Sistem transportasi yang optimal juga memperkuat ketahanan rantai pasok serta meningkatkan daya saing produk domestik di pasar internasional. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik, sektor ini mencatat pertumbuhan sebesar 15,79% secara tahunan (YoY) pada kuartal I tahun 2022, yang kemudian meningkat menjadi 21,27% YoY pada kuartal II, turut berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi nasional sebesar 5,01% YoY (Statistik, 2022). Selaras dengan hal tersebut, penelitian Ruga (2022) menunjukkan bahwa transportasi darat mendominasi kontribusi terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Indonesia, mencakup 80–90% dari total volume angkutan barang, sedangkan transportasi kereta api memberikan kontribusi sebesar 83,5% terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) (Ayunia et al 2020).

Kendati sektor transportasi dan logistik memberikan kontribusi besar terhadap perekonomian nasional, pandemi Covid-19 telah memberikan dampak yang signifikan terhadap keberlangsungan operasional sektor ini. Penurunan permintaan jasa transportasi menyebabkan penurunan pendapatan hingga mencapai 30% (Cahyani & Iramani 2022). Selain itu, pandemi juga berdampak negatif terhadap kinerja portofolio saham perusahaan logistik, khususnya di subsektor transportasi laut (Margono et al 2022). Situasi ini diperburuk oleh kebijakan

pemerintah yang bertujuan untuk membatasi penyebaran virus, namun secara tidak langsung memberikan tekanan besar terhadap aktivitas transportasi dan logistik.

Sebagai bentuk respons terhadap pandemi, pemerintah menerapkan kebijakan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) guna mengurangi mobilitas dan interaksi masyarakat. Salah satu ketentuannya, yang tercantum dalam Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2020, menetapkan pembatasan jumlah penumpang pada moda transportasi umum (R. K. Dewi, 2023). Ketentuan ini menyebabkan penurunan volume penumpang yang berdampak langsung pada menurunnya arus kas perusahaan transportasi. Arus kas sendiri memiliki keterkaitan erat dengan Produk Domestik Bruto (PDB), karena mencerminkan kondisi keuangan perusahaan yang pada gilirannya turut memengaruhi pertumbuhan ekonomi nasional. Akibatnya, sektor transportasi dan perdagangan mengalami kontraksi ekonomi yang cukup tajam, dengan Badan Pusat Statistik mencatat penurunan sebesar -15,05% pada triwulan IV tahun 2020 penurunan terparah yang belum pernah terjadi sebelumnya di sektor ini (Statistik, 2024).



Gambar 1. 1 Laju Pertumbuhan PDB

(Sumber: Badan Pusat Statistik, diolah 2023)

Berdasarkan gambar A.1, menunjukkan bahwa perusahaan pada sektor transportasi dan pergudangan mengalami *fluktuasi* laju pertumbuhan PDB yang mencerminkan dampak dari kebijakan PSBB dan ketidakpastian ekonomi yang disebabkan oleh pandemi. Pada 2020, PDB sektor ini mengalami kontraksi sebesar -15,05%, kemudian tumbuh positif 3,24% pada 2021 dan melonjak hingga 19,87% pada 2022. Namun, pertumbuhan kembali menurun menjadi 13,96% pada 2023 dan 8,96% pada 2024, yang mencerminkan pelemahan aktivitas ekonomi di sektor ini. Fluktuasi ini menunjukkan ketidakstabilan arus kas perusahaan yang meningkatkan risiko gagal bayar, memaksa beberapa perusahaan melakukan pengurangan tenaga kerja, penutupan cabang, atau menghadapi kebangkrutan.

Pembatasan sosial dan *lockdown* menyebabkan penurunan drastis dalam permintaan layanan. Kondisi ini menyebabkan banyak perusahaan di sektor tersebut mengalami tekanan *financial* yang serius, bahkan beberapa di antaranya terpaksa mengajukan permohonan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) sebagai upaya untuk mempertahankan keberlangsungan operasional. Salah satu contoh nyata adalah PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk (GIAA), yang menghadapi utang Rp142,42 triliun pada 2021 dan melakukan restrukturisasi, serta PT AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) yang merugi Rp2,75 triliun pada 2020 akibat penurunan penumpang (IDN *Financial* s, 2023). Perusahaan lain seperti PT Express Transindo Utama Tbk (TAXI) dan PT Steady Safe Tbk (SAFE) juga mengalami kesulitan *financial* yang parah pada periode tersebut.

Tekanan finansial yang berkelanjutan menyebabkan fluktuasi jumlah perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Jumlah perusahaan tercatat menurun dari 46 pada 2020 menjadi 28 pada

2021, akibat kesulitan keuangan yang memicu delisting dan restrukturisasi. Meskipun meningkat menjadi 30 perusahaan pada 2022 dan 37 pada 2023, sektor ini masih menghadapi tantangan besar berupa tingginya biaya operasional, penurunan efisiensi, serta risiko kebangkrutan (idx.co.id, 2023).

Tantangan lainnya yang dihadapi oleh sektor ini yaitu permasalahan tingginya biaya logistik di Indonesia, yang menjadi isu krusial dalam rantai pasokan. Biaya ini meliputi transportasi, penyimpanan, pengemasan, manajemen rantai pasokan, serta biaya administrasi dan asuransi. Data dari *World Bank*, biaya logistik di Indonesia pada tahun 2020 mencapai sekitar 23% dari PDB yang menjadikannya tertinggi di kawasan ASEAN, jauh di atas Malaysia sebesar 15%, sedangkan AS dan Jepang masing-masing sebesar 10% (Perhubungan, 2021). Meskipun mengalami penurunan menjadi 14,29% pada tahun 2023, angka ini masih tergolong tinggi dan berkontribusi pada rendahnya daya saing industri transportasi Indonesia di tingkat global (Publik, 2024b).

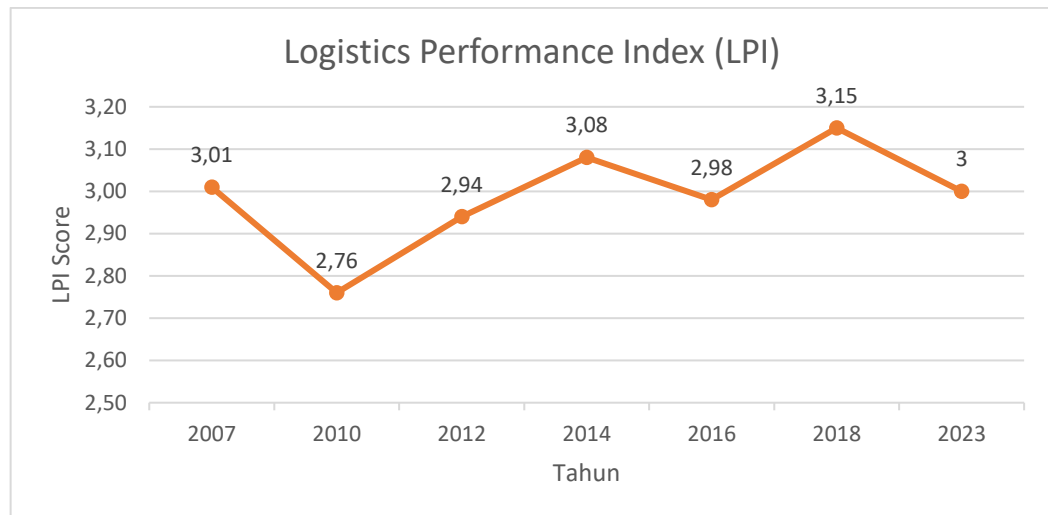
Direktur Informasi Kepabeanan dan Cukai, Rudy Rahmadi, mengungkapkan bahwa hingga tahun 2024, Indonesia masih mencatatkan biaya logistik tertinggi di antara negara-negara ASEAN, yang berpotensi menjadi faktor pendorong inflasi. Dalam kerangka Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN), pemerintah menetapkan sasaran untuk menurunkan biaya logistik hingga mencapai 8% dari Produk Domestik Bruto (PDB) pada tahun 2045. Di sisi lain, Presiden Republik Indonesia ke-8, Prabowo Subianto, menargetkan pertumbuhan ekonomi sebesar 8% sebagai strategi untuk menghindari terjebaknya Indonesia dalam kategori negara berpendapatan menengah (*middle income trap*) (Anggraeni, 2024).

Tingginya biaya logistik berdampak langsung pada penurunan arus kas dan tekanan keuangan perusahaan di sektor transportasi dan distribusi. Kenaikan biaya operasional seperti bahan bakar, perawatan, dan tenaga kerja memperkecil margin keuntungan dan memperburuk kondisi keuangan. Selain itu, keterlambatan pendapatan akibat kendala distribusi memicu masalah likuiditas. Upaya menaikkan harga jual untuk mengimbangi biaya justru dapat menurunkan daya saing. Apabila tidak ditangani secara optimal, situasi ini berpotensi menimbulkan arus kas negatif yang berujung pada kondisi *financial distress*, bahkan dapat berkembang menjadi kebangkrutan. Oleh karena itu, menjaga stabilitas keuangan menjadi kunci dalam memastikan ketahanan sektor ini, yang mencerminkan kemampuan sistem keuangan untuk bertahan di bawah tekanan tanpa mengganggu fungsi intermediasi (Korohama, 2012).

Sistem keuangan yang stabil memungkinkan akses modal yang memadai bagi perusahaan untuk mempertahankan operasional di tengah kenaikan biaya logistik. Sebaliknya, ketidakstabilan sistem keuangan memperparah keterbatasan akses modal, mempercepat kebangkrutan, dan memperburuk dampak resesi pada sektor tersebut. Dengan demikian, penerapan kebijakan fiskal dan moneter yang mendukung stabilitas keuangan menjadi krusial guna menjamin keberlanjutan sektor transportasi dan logistik. Beban biaya logistik yang tinggi juga berdampak negatif terhadap *Logistics Performance Index* (LPI) Indonesia, suatu indikator yang diterbitkan oleh Bank Dunia untuk menilai kinerja logistik suatu negara. LPI mengukur efisiensi rantai pasok dan infrastruktur logistik, aspek krusial dalam perdagangan internasional (Bank, 2023). Negara dengan nilai LPI tinggi cenderung lebih menarik bagi investor asing, memiliki biaya logistik lebih rendah, dan daya

saing produk yang lebih kuat di pasar global. Kondisi biaya logistik yang tinggi ini menghambat daya saing Indonesia secara internasional dan berdampak negatif pada kondisi ekonomi nasional secara menyeluruh.

Berdasarkan laporan Bank Dunia, posisi Indonesia dalam *Logistics Performance Indeks* (LPI) mengalami penurunan tajam, dari peringkat ke-46 pada tahun 2018 menjadi ke-63 pada tahun 2023. Selain itu, skor LPI Indonesia juga menurun dari 3,15 menjadi 3,0 (Bank, 2023). Penurunan ini terutama dipicu oleh memburuknya kinerja pada empat dari enam dimensi utama, yakni ketepatan waktu pengiriman, kemampuan pelacakan barang, efisiensi pengiriman internasional, serta kompetensi dan kualitas layanan logistik. Meskipun terdapat peningkatan pada aspek kepastian dan infrastruktur, hambatan utama tetap berasal dari rendahnya efisiensi distribusi dan lemahnya regulasi. Di kawasan ASEAN, Indonesia berada di posisi ketiga terbawah setelah Kamboja dan Laos, tertinggal jauh dari Singapura yang memimpin dengan skor 4,3. Kondisi ini menggarisbawahi urgensi evaluasi menyeluruh terhadap sistem logistik nasional dan perlunya strategi yang lebih tepat guna untuk meningkatkan daya saing logistik Indonesia di tingkat global (Ernowo, 2023).



Gambar 1. 2
Skor Internasional Indonesia
(Sumber: data sekunder diolah penulis, 2024)

Penurunan peringkat LPI berdampak negatif terhadap efisiensi operasional sektor transportasi dan logistik, yang selanjutnya meningkatkan biaya operasional perusahaan. Perusahaan harus mengeluarkan biaya tambahan untuk mengatasi keterlambatan, seperti biaya penyimpanan barang dan kenaikan ongkos transportasi. Ketidakefisienan dalam sistem logistik meningkatkan beban operasional perusahaan, yang selanjutnya dapat memperburuk kondisi keuangan dan memperbesar risiko terjadinya *financial distress*. Penurunan efisiensi yang tercermin dari menurunnya skor LPI berpotensi memperberat tekanan finansial, dan jika tidak ditangani dengan tepat, dapat mengakibatkan kondisi *financial distress* dalam sektor tersebut.

Tekanan finansial pada sektor transportasi dan logistik diperkirakan akan berlanjut, terutama jika kondisi ekonomi global masih tidak stabil. Kenaikan biaya operasional dan penurunan permintaan global dapat menjadi pemicu *financial*

distress bagi perusahaan yang tidak memiliki manajemen keuangan yang solid. Oleh karena itu, kemampuan perusahaan dalam mendeteksi tanda-tanda *financial distress* secara dini sangat krusial agar dapat mengambil langkah strategis sebelum menghadapi kebangkrutan. Menurut Emrinaldi (2007), *financial distress* berawal dari kesulitan keuangan yang kemudian berujung pada ketidakmampuan mempertahankan kinerja keuangan hingga mencapai titik kebangkrutan. Whitaker (1999) menambahkan bahwa *financial distress* dimulai ketika perusahaan mengalami penurunan laba signifikan dan gagal mempertahankan profitabilitasnya (L. G. K. Dewi & Dewi, 2020).

Beberapa indikator umum *financial distress* antara lain penurunan laba bersih, ketidakmampuan membayar kewajiban, penghentian pembayaran dividen, serta pemutusan hubungan kerja (Masdiantini & Warasniasih, 2020). Jika tidak segera ditangani, kondisi ini dapat berkembang menjadi kebangkrutan dan berdampak negatif pada perekonomian. Kansal dan Sharma (2019), dikutip dalam Masdiantini & Warasniasih (2020) menyatakan bahwa meskipun *financial distress* tidak selalu berujung kebangkrutan, penurunan laba bersih yang berkelanjutan meningkatkan risiko tersebut serta merugikan investor dan kreditor. Di sektor transportasi dan logistik, ketidakstabilan laba menjadi indikator utama karena menunjukkan kesulitan menjaga profitabilitas. Ketika pendapatan tidak cukup menutupi biaya operasional, hal ini merusak reputasi dan menurunkan kepercayaan investor, yang dapat memicu aksi jual saham dan memperburuk kondisi keuangan (Hanifah 2013). Dampak lainnya termasuk keterlambatan pembayaran utang dagang, gaji karyawan, serta kewajiban finansial lain yang dapat mempercepat risiko kebangkrutan.

Pendapatan sering dijadikan ukuran kinerja perusahaan, namun sebagai indikator utama *financial distress* memiliki keterbatasan karena hanya mencerminkan total penerimaan sebelum biaya dan beban dikurangi. Pendapatan tinggi belum tentu mencerminkan kondisi keuangan sehat jika pengelolaan biaya tidak efektif. Oleh karena itu, laba bersih lebih akurat dalam menilai *financial distress* karena menunjukkan hasil akhir setelah semua beban diperhitungkan. Penurunan laba bersih lebih tepat digunakan untuk mengidentifikasi *financial distress* dibandingkan hanya melihat pendapatan.

Faktor eksternal seperti tingginya biaya logistik dan ketimpangan distribusi antara wilayah barat dan timur Indonesia juga memperburuk kondisi keuangan perusahaan. Konektivitas antarpulau yang belum optimal menyebabkan distribusi tidak efisien dan membebani perusahaan di daerah dengan biaya logistik tinggi. Banyak perusahaan terpaksa melakukan restrukturisasi utang, yang meski membantu jangka pendek, dapat menambah beban finansial jangka panjang dan mengancam profitabilitas. Hal ini menimbulkan ketidakpastian terhadap keberlanjutan operasional, terutama bagi perusahaan dengan laba menurun secara konsisten.

Untuk memahami dampak tren profitabilitas terhadap stabilitas keuangan di sektor transportasi dan logistik, berikut disajikan data laba perusahaan sektor ini yang tercatat di BEI periode 2020-2023, guna memberikan gambaran kesehatan keuangan dan tren *financial distress* selama periode tersebut.

Tabel 1. 1

Laba Bersih Beberapa Perusahaan Sektor Transportasi Dan Logistik Periode
2020-2023

Perusahaan	Laba Bersih			
	2020	2021	2022	2023
TRUK	-Rp9.242.134.862	-Rp4.928.794.993	-Rp4.266.277.212	-Rp3.464.696.605
LRNA	-Rp43.027.059.389	-Rp26.466.832.753	-Rp21.311.924.827	-Rp777.202.431
MIRA	-Rp18.218.177.373	-Rp13.195.658.734	-Rp33.656.341.423	-Rp12.851.245.477
TAXI	-Rp53.221.960.000	Rp188.614.656.000	-Rp14.903.708.000	-Rp4.049.534.000
HELI	Rp6.618.117.086	Rp3.450.833.932	Rp209.025.263	-Rp13.915.023.854
PURA	Rp6.768.585.403	Rp8.229.463.076	Rp6.147.712.605	Rp4.198.891.720
TRJA	Rp38.318.498.356	Rp45.991.049.101	Rp36.480.233.501	Rp14.985.456.386
PPGL	Rp6.767.526.619	Rp20.310.259.037	Rp20.444.669.646	Rp17.432.510.761
AKSI	Rp3.036.178.470	Rp24.226.913.508	Rp46.968.832.530	Rp11.769.675.458
ASSA	Rp63.896.421.980	Rp159.581.031.996	Rp3.704.328.643	Rp19.430.173.976
JAYA	Rp3.027.214.839	Rp5.691.983.629	Rp4.337.338.556	Rp10.232.158.819
SAPX	Rp31.333.543.159	Rp44.750.176.749	Rp831.114.112	Rp1.155.486.369
NELY	Rp43.944.061.538	Rp51.407.237.669	Rp126.391.885.783	Rp228.985.269.425
BIRD	-Rp163.183.000.000	Rp8.720.000.000	Rp364.027.000.000	Rp463.068.000.000
TMAS	Rp52.214.000.000	Rp697.621.000.000	Rp1.413.818.000.000	Rp814.762.000.000

(Sumber: Laporan Keuangan, 2024)

Berdasarkan tabel di atas, kinerja laba dari perusahaan di sektor transportasi dan logistik selama periode 2020-2023, menunjukkan fluktuasi yang mencerminkan dinamika keuangan serta tantangan operasional yang dihadapi. Beberapa perusahaan mengalami tren positif, sementara yang lain menghadapi tekanan keuangan signifikan. Perusahaan seperti LRNA, TAXI, TRUK, dan MIRA mencatat kerugian berkelanjutan sejak 2020, menandakan peningkatan risiko *financial distress*. Khususnya, TRUK menunjukkan kerugian yang kian memburuk tiap tahun, sedangkan LRNA mengalami penurunan laba drastis sejak 2020, mengindikasikan kesulitan mempertahankan kinerja keuangan. Di sisi lain, ASSA, NELY, dan TMAS mencatat pertumbuhan laba signifikan, yang mencerminkan kemampuan adaptasi dan strategi bisnis yang efektif, seperti efisiensi operasional dan ekspansi pasar.

Fluktuasi laba mencerminkan kondisi pasar yang dinamis di sektor transportasi dan logistik. Faktor-faktor seperti efisiensi aset, struktur biaya, dan strategi bisnis sangat menentukan stabilitas keuangan perusahaan. Penelitian Susanti et al. (2022, dikutip dalam Rahim et al., 2023) menegaskan bahwa penurunan laba merupakan indikator awal *financial distress*. Selain itu, penelitian Vijaya et al (2022) menyatakan bahwa profitabilitas adalah faktor utama dalam menentukan kondisi *financial distress*. Dengan demikian, analisis laporan keuangan merupakan instrumen vital untuk menilai kelangsungan operasional perusahaan serta mengidentifikasi potensi risiko keuangan sejak tahap awal. Laporan keuangan menyajikan gambaran menyeluruh mengenai posisi keuangan perusahaan, meliputi aset, kewajiban, dan pendapatan pada periode tertentu, yang berfungsi membantu dalam mendeteksi adanya penurunan pendapatan maupun kenaikan biaya operasional yang tidak terkendali (Kasmir, 2018).

Analisis laporan keuangan harus dilakukan dengan tepat dan teliti menggunakan metode yang sesuai agar informasi yang diperoleh akurat dan dapat dijadikan dasar pengambilan keputusan (Yantari & Dewi, 2023). Harjito dan Martono (2019) menjelaskan bahwa analisis ini melibatkan evaluasi kondisi keuangan perusahaan melalui laporan neraca dan laba rugi. Thian (2022) menambahkan bahwa hasil analisis membantu dalam menginterpretasikan hubungan antarpos dalam laporan serta mengidentifikasi tren yang berguna untuk menilai prospek keberhasilan perusahaan di masa depan (Yantari & Dewi, 2023).

Berbagai model analisis telah dikembangkan dan digunakan secara luas untuk mendeteksi *financial distress*, didalam penelitian ini, metode yang digunakan adalah *Altman Z-Score*, *Ohlson O-Score*, dan *Foster* dikarenakan ketiga model

tersebut memberikan pendekatan komprehensif dan akurat dalam mengidentifikasi potensi *financial distress*. Ketiga metode ini dikenal luas dan terbukti efektif, dengan validitas dan reliabilitas tinggi dalam memprediksi kebangkrutan atau kesulitan keuangan berdasarkan berbagai studi perbandingan. Model ini menggunakan data laporan keuangan yang mudah diakses dan perhitungannya sederhana, sehingga memungkinkan analisis yang efisien terhadap banyak perusahaan. Penggunaan lebih dari satu model juga membantu mengurangi bias dan meningkatkan keandalan hasil analisis.

Altman Z-Score merupakan metode prediksi kebangkrutan yang paling dikenal dan telah banyak diuji dalam penelitian akademis serta praktik bisnis. Model ini menggabungkan beberapa rasio keuangan utama yang mencakup likuiditas, profitabilitas, dan leverage untuk memberikan evaluasi menyeluruh terhadap kesehatan finansial perusahaan. *Altman Z-Score* terbukti sangat akurat dalam mengklasifikasikan perusahaan sebagai sehat, rawan, atau mengalami *financial distress* (Mulyani et al., 2019). Keunggulan utamanya adalah kemampuan memberikan peringatan dini terhadap potensi kebangkrutan, sehingga perusahaan dapat mengambil langkah strategis dan mitigasi risiko tepat waktu. Model ini sangat berguna bagi sektor yang rentan terhadap fluktuasi ekonomi, seperti transportasi dan logistik. Dalam model ini, nilai *cut-off* 1,8 digunakan untuk menentukan risiko kebangkrutan sedangkan perusahaan dengan skor di bawah 1,8 dianggap berisiko mengalami *financial distress*.

Sementara itu, *Ohlson O-Score* menawarkan pendekatan berbeda dengan menggunakan regresi logistik untuk memprediksi kemungkinan kebangkrutan suatu perusahaan berdasarkan berbagai faktor keuangan dan non-keuangan seperti

ukuran perusahaan dan leverage, sehingga mampu memberikan gambaran yang lebih luas mengenai risiko kebangkrutan dalam jangka panjang. Model ini lebih fleksibel dibandingkan *Altman Z-Score* karena mempertimbangkan variabel yang lebih luas, sehingga memberikan gambaran risiko kebangkrutan jangka panjang yang lebih komprehensif (Ananta & Adiputra, 2024). Nilai *cut-off* yang digunakan untuk model ini adalah 0,38, di mana skor di bawah angka ini mengindikasikan risiko kebangkrutan yang lebih tinggi.

Disisi lain, model *Foster* menitikberatkan pada analisis tren keuangan historis yang memungkinkan perusahaan mengidentifikasi pola *financial distress* lebih dini dibandingkan metode lainnya. Model ini juga mempertimbangkan faktor tambahan seperti volatilitas pendapatan dan perubahan kondisi ekonomi makro, sehingga memberikan perspektif yang lebih spesifik tentang kesehatan finansial perusahaan. Keunggulan *Foster* terletak pada sensitivitasnya dalam mendeteksi fase awal *financial distress* (Widyawati & Masdiantini, 2024). Nilai *cut-off* untuk model ini adalah 0,640, perusahaan dengan skor di bawah angka ini berisiko mengalami *financial distress*.

Model prediksi *financial distress* seperti *Altman Z-Score*, *Ohlson O-Score*, dan *Foster* telah terbukti memiliki tingkat keandalan yang tinggi berdasarkan berbagai studi yang meneliti efektivitasnya dalam mengantisipasi risiko kebangkrutan pada berbagai jenis perusahaan. *Altman* (1968) mengemukakan bahwa *Z-Score* mampu memprediksi kebangkrutan dengan tingkat akurasi yang signifikan, sementara *Ohlson* (1980) memperluas pendekatan tersebut dengan memasukkan variabel non-keuangan yang berkontribusi pada risiko kebangkrutan. *Foster* (1986) menambahkan dimensi analisis dengan mengkaji pola kinerja

keuangan historis perusahaan dari waktu ke waktu. Penggabungan ketiga model ini menghasilkan pendekatan yang lebih komprehensif melalui penerapan teknik statistik yang berbeda, yakni analisis diskriminan pada *Altman*, regresi logistik pada *Ohlson*, serta analisis tren historis pada *Foster*. Selain itu, integrasi variabel keuangan dan non-keuangan pada ketiga model ini saling melengkapi sehingga memberikan hasil analisis yang lebih akurat dan menyeluruh.

Penelitian terkait penggunaan model *Altman Z-Score*, *Ohlson O-Score*, dan *Foster* salah satunya yaitu penelitian (Yanti, 2023) yang mengkaji *financial distress* pada perusahaan sektor transportasi di Bursa Efek Indonesia selama periode 2017-2022 dengan menggunakan metode *Altman Z-Score*, *Zmijewski*, dan *Grover*. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa dari lima perusahaan yang dianalisis, metode *Altman Z-Score* mengidentifikasi empat perusahaan dalam kondisi *distress* dengan tingkat akurasi sebesar 23%, sementara metode *Zmijewski* dan *Grover* menghasilkan akurasi yang lebih tinggi, yakni mencapai 47%. Selain itu, studi yang dilakukan oleh Wulandari et al (2014) dimana hasil penelitian mengenai analisis perbandingan model *Altman*, *Springate*, *Ohlson*, *Fulmer*, *CA-Score*, dan *Zmijewski* ada perusahaan sektor makanan dan minuman yang terdaftar di BEI selama periode 2010-2012. Penelitian ini menemukan bahwa hampir semua model, kecuali *CA-Score*, layak digunakan untuk memprediksi kondisi *financial distress*. Model *Ohlson* terbukti menjadi yang paling akurat dalam prediksi tersebut, diikuti oleh model *Altman*. Analisis menunjukkan bahwa nilai koefisien determinasi (R^2) untuk model *Altman* mencapai 47%, sedangkan model *Ohlson* mencatat nilai R^2 tertinggi sebesar 54,8%.

Penelitian lain yang dilakukan oleh Nasri et al (2020) mengungkapkan bahwa model Grover merupakan model yang paling efektif dalam memprediksi *financial distress* pada perusahaan properti dan real estate di Indonesia selama periode 2014-2018, dengan tingkat akurasi mencapai 100%. Model *Foster* berada di posisi berikutnya dengan tingkat akurasi sebesar 89%, sedangkan model *Ohlson* menunjukkan akurasi terendah, yakni sebesar 49%. Sementara itu, studi berbeda yang dilakukan oleh Zatira et al (2020) mengindikasikan bahwa selama masa pandemi COVID-19, model Zmijewski dan Grover memiliki tingkat akurasi tertinggi, yaitu 35%. Sebaliknya, model Altman dan *Foster* tidak berhasil memprediksi kebangkrutan dengan akurasi 0%.

Meskipun telah banyak penelitian mengenai *financial distress* menggunakan model *Altman Z-Score*, *Ohlson O-Score*, dan *Foster*, terdapat kekosongan literatur yang cukup signifikan terkait penerapan ketiganya secara simultan, khususnya pada sektor transportasi dan logistik di Indonesia yang memiliki karakteristik keuangan yang unik serta rentan terhadap faktor eksternal seperti fluktuasi harga bahan bakar, regulasi pemerintah, dan dampak pandemi COVID-19. Variasi tingkat akurasi model pada berbagai sektor mengindikasikan perlunya studi lanjutan untuk mengevaluasi efektivitas masing-masing model dalam konteks tersebut. Oleh karena itu, penelitian ini memberikan kontribusi penting dengan membandingkan ketiga model secara komprehensif sekaligus menyajikan temuan empiris yang valid dan aplikatif bagi kalangan akademisi, investor, dan manajemen dalam upaya mengidentifikasi serta mengantisipasi risiko *financial distress* di sektor transportasi dan logistik.

Kebaruan (*novelty*) dalam penelitian ini terletak pada perbandingan simultan antara tiga model prediksi, yaitu *Altman Z-Score*, *Ohlson O-Score*, dan *Foster*, yang diterapkan dalam satu sektor spesifik, yakni transportasi dan logistik di Indonesia. Studi ini menjadi salah satu yang pertama menguji keakuratan dan efektivitas ketiga model tersebut dalam konteks sektor tersebut. Penelitian ini juga menggunakan data periode 2020-2023 dimana meliputi masa pandemi serta fase pemulihan ekonomi, sehingga memberikan wawasan yang lebih relevan dibandingkan penelitian sebelumnya yang umumnya berfokus pada periode sebelum pandemi. Pemilihan periode tersebut sangat krusial mengingat tahun 2020-2021 merupakan masa tekanan ekonomi akibat pandemi COVID-19 sedangkan pada tahun 2022-2023, sektor ini memasuki fase pemulihan, di mana perusahaan mulai menata ulang strategi keuangan dan beradaptasi dengan kondisi baru.

Sektor transportasi dan logistik menghadapi tantangan besar akibat dampak pandemi, fluktuasi ekonomi, serta tingginya biaya operasional yang secara signifikan meningkatkan risiko *financial distress*. Ketidakstabilan kondisi keuangan perusahaan di sektor ini menuntut adanya alat prediksi yang tidak hanya mampu mendeteksi *financial distress*, tetapi juga memiliki tingkat akurasi dan efektivitas yang tinggi agar manajemen dapat mengambil langkah mitigasi secara tepat dan cepat.

Akurasi merupakan ukuran yang menunjukkan seberapa dekat hasil suatu prediksi atau klasifikasi dengan kondisi yang sebenarnya. Dalam konteks evaluasi model prediksi kebangkrutan, akurasi merupakan ukuran yang menunjukkan seberapa tepat suatu model dalam mengklasifikasikan perusahaan ke dalam kategori *distress* dan *non-distress* sesuai dengan kondisi aktual. Semakin tinggi nilai

akurasi, maka semakin kecil kemungkinan terjadi kesalahan dalam prediksi, sehingga model tersebut dapat diandalkan sebagai alat evaluasi keuangan (Altman & Hotchkiss, 2006). Menurut penelitian oleh (Plat & Wang, 2016) akurasi yang tinggi sangat penting untuk memastikan validitas model dalam mendeteksi potensi kegagalan keuangan sejak dini, terutama ketika digunakan sebagai alat pengambilan keputusan strategis.

Sementara itu, efektivitas memiliki cakupan yang lebih luas, ukuran yang menunjukkan sejauh mana suatu kegiatan, strategi, atau alat mampu mencapai tujuan atau hasil yang telah ditetapkan. Efektivitas menekankan pada pencapaian sasaran secara optimal, tanpa mempersoalkan besarnya sumber daya yang digunakan. Dalam konteks evaluasi model prediktif, efektivitas mencerminkan kemampuan model dalam memberikan hasil yang relevan dan tepat sasaran, terutama dalam mengidentifikasi kondisi keuangan perusahaan yang sebenarnya. Semakin efektif suatu model, maka semakin besar kemampuannya dalam mendukung pengambilan keputusan yang akurat dan tepat waktu (Neely et al., 2005). Efektivitas tidak hanya mempertimbangkan tingkat akurasi, tetapi juga kemampuan model dalam menyeimbangkan kesalahan prediksi, baik kesalahan tipe I (*Type I Error*) maupun tipe II (*Type II Error*), serta relevansi model terhadap karakteristik sektor yang dianalisis (Beaver, 1966).

Oleh karena itu, perbedaan utama antara akurasi dan efektivitas terletak pada cakupan evaluasinya. Akurasi lebih menitikberatkan pada tingkat presisi klasifikasi, sedangkan efektivitas berfokus pada hasil akhir dan kemampuan model mencapai tujuan analisis secara menyeluruh. Dengan demikian, suatu model yang akurat belum tentu efektif apabila tidak mampu memberikan hasil akhir yang sesuai

dengan tujuan penggunaannya, seperti mendeteksi perusahaan *distress* sejak dini atau meminimalkan risiko salah keputusan bagi investor dan manajer. Sebaliknya, model yang mungkin memiliki akurasi sedikit lebih rendah tetapi memberikan sinyal yang relevan dan dapat ditindaklanjuti, sering kali lebih bermanfaat secara praktis.

Penelitian ini mengadopsi *Altman Z-Score*, *Ohlson O-Score*, dan *Foster* sebagai metode utama dalam memprediksi kondisi *financial distress*, mengingat ketiga model tersebut telah terbukti memiliki tingkat akurasi yang tinggi. Namun demikian, kajian yang membandingkan secara khusus akurasi dan efektivitas ketiga model ini dalam konteks sektor transportasi dan logistik di Indonesia masih tergolong terbatas. Oleh sebab itu, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi baik secara empiris maupun praktis dalam menentukan model prediksi kebangkrutan yang paling sesuai untuk diaplikasikan pada sektor tersebut. Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul: **“Perbandingan Akurasi Dan Efektivitas Model *Altman*, *Ohlson* Dan *Foster* Dalam Memprediksi *Financial Distress*: Pada Perusahaan Transportasi Logistik Di BEI (2020-2023) ”**

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, ada sejumlah permasalahan yang bisa diidentifikasi dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Adanya pandemi yang menyebabkan terjadinya *fluktuasi* jumlah perusahaan, gangguan operasional serta laba perusahaan pada perusahaan

di sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dalam periode 2020-2023.

2. Tingginya biaya logistik yang menyebabkan penurunan *Logistics Performance Index* (LPI) pada perusahaan di sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI selama periode 2020-2023.

1.3 Pembatasan Masalah

Penelitian ini membatasi ruang lingkup permasalahan pada analisis kondisi *financial distress* pada perusahaan yang beroperasi di sektor Transportasi dan Logistik dan tercatat di Bursa Efek Indonesia selama periode 2020 hingga 2023. Prediksi *financial distress* dilakukan dengan menggunakan metode *Altman Z-Score*, *Ohlson O-Score*, serta *Foster*. Data yang dianalisis berasal dari laporan keuangan yang telah dipublikasikan oleh masing-masing perusahaan terkait.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan pembatasan masalah yang telah ditentukan, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Model analisis manakah yang memiliki tingkat akurasi tertinggi dalam memprediksi *financial distress* pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2023?
2. Bagaimana efektivitas model *Altman Z-Score* dalam memprediksi *financial distress* pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2023?

3. Bagaimana efektivitas model *Ohlson O-Score* dalam memprediksi *financial distress* pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2023?
4. Bagaimana efektivitas model *Foster* dalam memprediksi *financial distress* pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2023?

1.5 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui model analisis yang memiliki tingkat akurasi tertinggi dalam memprediksi *financial distress* pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2023.
2. Untuk menganalisis efektivitas model *Altman Z-Score* dalam memprediksi *financial distress* pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2023.
3. Untuk menganalisis efektivitas model *Ohlson O-Score* dalam memprediksi *financial distress* pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2023.
4. Untuk menganalisis efektivitas model *Foster* dalam memprediksi *financial distress* pada perusahaan sektor Transportasi dan Logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020-2023.

1.6 Manfaat Hasil Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat yang signifikan bagi berbagai pihak, sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memperluas pengetahuan dan pemahaman penulis, sekaligus memperkuat temuan-temuan dalam penelitian sebelumnya. Selain itu, penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi signifikan terhadap pengembangan literatur di bidang keuangan, khususnya dalam penerapan model *Altman Z-Score*, *Ohlson O-Score*, dan *Foster* untuk memprediksi kondisi *financial distress* pada perusahaan di sektor Transportasi dan Logistik. Penelitian ini juga diharapkan dapat berfungsi sebagai referensi yang bermanfaat bagi para peneliti selanjutnya.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi Perusahaan, hasil penelitian ini dapat memberikan wawasan yang komprehensif kepada manajemen perusahaan yang beroperasi di sektor Transportasi dan Logistik. Dengan pemahaman yang lebih mendalam mengenai potensi risiko *financial distress*, manajemen dapat mengambil langkah-langkah preventif yang tepat guna menjaga kestabilan kondisi keuangan perusahaan.
- b. Bagi Investor, penelitian ini diharapkan dapat menjadi pedoman penting dalam melakukan analisis risiko investasi. Melalui pemahaman tingkat kesehatan keuangan perusahaan di sektor Transportasi dan Logistik berdasarkan model *Altman Z-Score*,

Ohlson O-Score, dan *Foster*, investor dapat mengambil keputusan investasi yang lebih cermat dan berdasarkan informasi yang akurat.

- c. Bagi Universitas Pendidikan Ganesha, hasil penelitian ini diharapkan dapat memperkaya referensi akademik serta dimanfaatkan sebagai sumber informasi yang berharga untuk pengembangan penelitian lebih lanjut oleh para peneliti lain di bidang terkait.

