



UNIVERSITAS PAKUAN

PENGARUH *CURRENT RATIO* (CR), *DEBT TO ASSET RATIO* (DAR), *DEBT TO EQUITY RATIO* (DER), DAN *RETURN ON ASSET* (ROA) TERHADAP *PRICE TO BOOK VALUE* (PBV) PADA PERUSAHAAN-PERUSAHAAN SUB SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2016-2021

SKRIPSI

Dibuat Oleh:

Dewi Nurmayanti

021118270

FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

UNIVERSITAS PAKUAN

BOGOR

JULI 2022



PENGARUH *CURRENT RATIO (CR)*, *DEBT TO ASSET RATIO (DAR)*, *DEBT TO EQUITY RATIO (DER)*, DAN *RETURN ON ASSET (ROA)* TERHADAP *PRICE TO BOOK VALUE (PBV)* PADA PERUSAHAAN-PERUSAHAAN SUB SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2016-2021

Skripsi

Diajukan sebagai salah satu syarat dalam mencapai gelar Sarjana Manajemen Program Studi Manajemen pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Pakuan

Dewi Nurmayanti

021118270

Mengetahui,

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis
(Dr. Hendro Sasongko, Ak., MM., CA)



Ketua Program Studi Manajemen
(Prof. Dr. Yohanes Indrayono, Ak., MM., CA)

PENGARUH *CURRENT RATIO* (CR), *DEBT TO ASSET RATIO* (DAR), *DEBT TO EQUITY RATIO* (DER), DAN *RETURN ON ASSET* (ROA) TERHADAP *PRICE TO BOOK VALUE* (PBV) PADA PERUSAHAAN-PERUSAHAAN SUB SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2016-2021

Skripsi

Telah disidangkan dan dinyatakan lulus

Pada hari Kamis, 28 Juli 2022

Dewi Nurmayanti

021118270

Menyetujui,

Ketua Penguji Sidang
(Dr. Chaidir, S.E., M.M., CETP., CTCP.)

Anggota Penguji Sidang
(Patar Simamora, S.E., M.Si.)

Ketua Komisi Pembimbing
(Hj. Nina Agustina, S.E., M.E.)

Anggota Komisi Pembimbing
(Edi Jatnika, S.E., M.M.)

The image shows four handwritten signatures on horizontal lines. The first signature is dated 8/2022. The second signature is dated 13/22. The third signature is dated 9/22.

PERNYATAAN PELIMPAHAN HAK CIPTA

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Dewi Nurmayanti
NPM : 021118270
Judul Skripsi : Pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA) Terhadap *Price to Book Value* (PBV) Pada Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2021

Dengan ini menyatakan bahwa Paten dan Hak Cipta dari produk skripsi di atas adalah benar karya saya dengan arahan dari komisi pembimbing dan belum diajukan dalam bentuk apapun kepada perguruan tinggi manapun.

Sumber informasi yang berasal atau dikutip dari karya yang diterbitkan maupun tidak diterbitkan dari penulis lain telah disebutkan dalam teks dan dicantumkan dalam Daftar Pustaka di bagian akhir skripsi ini.

Dengan ini saya melimpahkan Paten, Hak Cipta dari karya tulis saya kepada Universitas Pakuan.

Bogor, Juli 2022



Dewi Nurmayanti
021118270

© Hak Cipta milik Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Pakuan, tahun 2022

Hak Cipta Dilindungi Undang-undang

Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan atau menyebutkan sumbernya. Pengutipan karya untuk kepentingan pendidikan, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik, atau tinjauan suatu masalah, dan pengutipan tersebut tidak merugikan kepentingan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Pakuan.

Dilarang mengumumkan dan atau memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis dalam bentuk apapun tanpa seizin Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Pakuan.

ABSTRAK

DEWI NURMAYANTI. 021118270. Pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA) terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi Periode 2016-2021. Di bawah bimbingan: NINA AGUSTINA dan EDI JATMIKA. 2022.

Perusahaan transportasi memiliki prospek yang cerah di masa yang akan datang dengan melihat potensi jumlah penduduk yang terus bertambah besar. Dalam kurun waktu sepuluh tahun terakhir (2010-2020), laju pertumbuhan penduduk Indonesia sebesar 1,25% per tahun. Perjalanan wisatawan nusantara pada tahun 2016-2019 mengalami peningkatan lantaran kondisi ekonomi yang semakin membaik dan semakin mudahnya aksesibilitas ke daerah-daerah tujuan, namun pada tahun 2020 mengalami penurunan dikarenakan pandemi Covid-19.

Penelitian ini bertujuan untuk menguji pengaruh *current ratio*, *debt to asset ratio*, *debt to equity ratio*, dan *return on asset* terhadap *price to book value* pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021 baik secara parsial maupun simultan. Jenis penelitian pada penelitian ini adalah penelitian verifikatif dengan metode penelitian *explanatory survey*. Jenis data yang digunakan adalah data kuantitatif yaitu data sekunder berupa laporan keuangan. Jumlah sampel dalam penelitian ini sebanyak 6 perusahaan dengan *purposive sampling method*. Metode analisis pada penelitian ini adalah analisis regresi data panel dengan menggunakan software *Eviews 12*.

Hasil penelitian menunjukkan beberapa hal sebagai berikut: (1) *Current Ratio* tidak berpengaruh terhadap *Price to Book Value* dengan nilai koefisien 0,0050566 dan nilai probabilitas $0,7826 > 0,05$ (2) *Debt to Asset Ratio* tidak berpengaruh terhadap *Price to Book Value* dengan nilai koefisien -0,056241 dan nilai probabilitas $0,5123 > 0,05$ (3) *Debt to Equity Ratio* tidak berpengaruh terhadap *Price to Book Value* dengan koefisien -0,040674 dan nilai probabilitas $0,1141 > 0,05$ (4) *Return On Asset* berpengaruh positif signifikan terhadap *Price to Book Value* dengan koefisien 0,652303 dan probabilitas $0,0000 < 0,05$ (5) *Current Ratio*, *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Return On Asset* secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap *Price to Book Value* dengan nilai *F-statistic* 14,03705 dan nilai probabilitas $0,000001 < 0,05$. *Adjusted R-squared* sebesar 0,598385. Hasil menunjukkan bahwa pengaruh *Current Ratio*, *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Return On Asset* terhadap *Price to Book Value* sebesar 59,8385%, sedangkan sisanya 40,1615% dipengaruhi oleh variabel lain di luar dari variabel yang digunakan dalam penelitian ini.

Kata Kunci: *Price to Book Value* (PBV), *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Return On Asset* (ROA)

PRAKATA

Puji dan syukur ke hadirat Allah SWT yang telah melimpahkan segala berkat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“PENGARUH *CURRENT RATIO (CR)*, *DEBT TO ASSET RATIO (DAR)*, *DEBT TO EQUITY RATIO (DER)*, DAN *RETURN ON ASSET (ROA)* TERHADAP *PRICE TO BOOK VALUE (PBV)* PADA PERUSAHAAN-PERUSAHAAN SUB SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2016-2021”**. Tujuan penulisan skripsi ini untuk menguji pengaruh *Current Ratio*, *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Return On Asset* terhadap *Price to Book Value* pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021. Skripsi ini dapat bermanfaat untuk pengembangan keilmuan bagi peningkatan kualitas para akademis dan peneliti, serta menambah pengetahuan dalam bidang ilmu ekonomi dan bisnis. Keunggulan skripsi saya yaitu disusun sesuai dengan peraturan buku pedoman terbaru, pembaharuan judul dan masalah dalam penelitian.

Penulis menyadari bahwa dalam pembuatan skripsi ini tidak terlepas dari dukungan bekal ilmu dan bantuan serta masukan yang membangun dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Ayahanda Sunaryo dan Ibunda Durotun Nafisah yang telah bekerja keras, mendidik, mendoakan, dan mendukung penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Bapak Prof. Dr. rer. Pol. Ir. H. Didik Notosudjono, M. Sc. selaku Rektor Universitas Pakuan.
3. Bapak Dr. Hendro Sasongko, Ak., M.M., C.A. selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Pakuan.
4. Bapak Prof. Dr. Yohanes Indrayono., Ak., M.M., C.A. selaku Ketua Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Pakuan.
5. Ibu Hj. Nina Agustina, S.E., M.E. selaku Ketua Komisi yang telah memberikan bimbingan, motivasi, dan semangat demi kelancaran penulisan skripsi ini.
6. Bapak Edi Jatmika, S.E., M.M. selaku Anggota Komisi yang telah memberikan bimbingan, motivasi, dan semangat demi kelancaran penulisan skripsi ini.
7. Bapak Dion Achmad Armadi, S.E., M.Si., Bapak Zul Azhar, S.Pt., M.M., Bapak Dr. Herdiyana, S.E., M.M., Bapak Angka Priyatna, S.E., M.M., Bapak M. Sumardi Sulaeman, S.E., M.M., Bapak Dicky Firmansyah, S.Si., M.M., Ibu Dra. Hj. Sri Hartini, M.M., Bapak Eka Patra, S.E., M.M., Bapak Dr. H. Edhi Asmirantho, S.E., M.M., Bapak Arie Wibowo Irawan, S.P., M.M., Ibu Dewi Taurusyanti, S.E., M.M., Ibu Salmah, S.E., M.M., Ibu Dr. Nancy Yusnita, S.E., M.M., Ibu Dewi Atika, S.E., M.Si., Bapak Ir. Iman Hilman, M.M., Bapak H. Erik Irawan Suganda, M.A., Bapak Fredi Andria, STp., M.M., Bapak Doni Wihartika, S.Pi., M.M., Ibu Dewi Maharani Purbasari, S.E., M.M., Ibu Arie Qurania, S.Kom., M.Kom., Ibu Siti Maimunah, S.E., M.M., Bapak Dr. Yayan Hadiyat, S.P., M.M., dan Ibu

Yudhia Mulya S.E., M.M. yang telah berjasa dalam memberikan ilmu serta didikannya bagi penulis selama dalam masa perkuliahan.

8. Teman-teman kelas G dan Konsentrasi Manajemen Keuangan angkatan 18 yang telah memberikan pengalaman dan dukungan dalam penyusunan skripsi ini.
9. Adik tersayang, Faza Mei Saputra yang telah memberikan semangat untuk menyelesaikan skripsi ini.
10. Sahabat perkuliahan, Duta Putra Yoga Pamungkas, Siti Rahmadani, Raden Dzikrillah, Vira Febriyanti Alinda, Adewia Nursalsabilla, Muhamad Sauqi Nabhan, dan Muhamad Ichsan Alfian yang telah memberikan dukungan kepada penulis, sehingga penulis semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
11. Sahabat sekolah, Edriana Putri, Sarah Sukanda, Putri Miftahul Jannah, Nabillah Ramadhaniati, Nyai Sarah, dan Aryo Yudho yang telah memberikan dukungan kepada penulis, sehingga penulis semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
12. Teman seperbimbingan, Yuni Permatasari yang telah berjuang bersama, memberikan motivasi dan membantu dalam menyelesaikan skripsi ini.
13. Teruntuk seluruh kakak kelas saya yang telah membantu mengarahkan dan memberikan pengetahuan, ilmu, dan pengalamannya kepada penulis.
14. Teruntuk adik kelas khususnya angkatan 19 yang telah membantu doa serta *support* selama penulis menyusun skripsi.
15. Seluruh teman-teman mahasiswa Universitas Pakuan yang tidak bisa disebutkan satu persatu.
16. Teruntuk pihak-pihak di luar Universitas Pakuan yang telah memberikan doa dan semangatnya kepada penulis.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih banyak sekali kekurangan, karena terbatasnya pengalaman dan pengetahuan yang dimiliki. Semoga kekurangan tersebut dapat menjadi pembelajaran bagi penulis, untuk itu dengan segala kerendahan hati, penulis mengharapkan kritik dan saran yang sifatnya membangun.

Bogor, Juli 2022

Penulis,

Dewi Nurmayanti

DAFTAR ISI

| | |
|---|--|
| JUDUL | i |
| LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI | Kesalahan! Bookmark tidak ditentukan. |
| LEMBAR PENGESAHAN & PERNYATAAN TELAH DISIDANGKAN | Kesalahan! Bookmark tidak ditentukan. |
| LEMBAR PERNYATAAN PELIMPAHAN HAK CIPTA..... | Kesalahan! Bookmark tidak ditentukan. |
| LEMBAR HAK CIPTA..... | v |
| ABSTRAK | vi |
| PRAKATA | vii |
| DAFTAR ISI..... | ix |
| DAFTAR TABEL..... | xiii |
| DAFTAR GAMBAR..... | xiv |
| DAFTAR LAMPIRAN | xv |
| BAB I PENDAHULUAN..... | 1 |
| 1.1 Latar Belakang Penelitian | 1 |
| 1.2 Identifikasi dan Perumusan Masalah..... | 8 |
| 1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian | 9 |
| 1.3.1 Maksud Penelitian | 9 |
| 1.3.2 Tujuan Penelitian..... | 9 |
| 1.4 Kegunaan Penelitian..... | 10 |
| 1.4.1 Kegunaan Praktis..... | 10 |
| 1.4.2 Kegunaan Akademis..... | 10 |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA..... | 11 |
| 2.1 Manajemen Keuangan..... | 11 |
| 2.1.1 Definisi Manajemen Keuangan | 11 |
| 2.1.2 Tujuan Manajemen Keuangan..... | 11 |
| 2.1.3 Fungsi Manajemen Keuangan | 12 |
| 2.2 Pasar Modal..... | 13 |
| 2.2.1 Definisi Pasar Modal | 13 |
| 2.2.2 Fungsi Pasar Modal | 14 |
| 2.2.3 Jenis-Jenis Pasar Modal..... | 15 |
| 2.2.4 Para Pelaku Pasar Modal..... | 15 |
| 2.3 Laporan Keuangan | 17 |

| | | |
|--------|---|----|
| 2.3.1 | Definisi Laporan Keuangan..... | 17 |
| 2.3.2 | Tujuan Pembuatan Laporan Keuangan | 17 |
| 2.3.3 | Jenis-Jenis Laporan Keuangan | 18 |
| 2.4 | Analisis Rasio Keuangan | 19 |
| 2.4.1 | Definisi Analisis Rasio Keuangan..... | 19 |
| 2.4.2 | Manfaat dan Tujuan Rasio Keuangan | 20 |
| 2.4.3 | Jenis-Jenis Rasio Keuangan | 20 |
| 2.5 | <i>Current Ratio</i> | 21 |
| 2.5.1 | Definisi <i>Current Ratio</i> | 21 |
| 2.5.2 | Tujuan dan Manfaat <i>Current Ratio</i> | 22 |
| 2.5.3 | Faktor-Faktor yang Mempengaruhi <i>Current Ratio</i> | 23 |
| 2.5.4 | Rumus <i>Current Ratio</i> | 24 |
| 2.6 | <i>Debt to Asset Ratio</i> | 25 |
| 2.6.1 | Definisi <i>Debt to Asset Ratio</i> | 25 |
| 2.6.2 | Tujuan dan Manfaat <i>Debt to Asset Ratio</i> | 25 |
| 2.6.3 | Faktor-Faktor yang Mempengaruhi <i>Debt to Asset Ratio</i> | 26 |
| 2.6.4 | Rumus <i>Debt to Asset Ratio</i> | 27 |
| 2.7 | <i>Debt to Equity Ratio</i> | 28 |
| 2.7.1 | Definisi <i>Debt to Equity Ratio</i> | 28 |
| 2.7.2 | Tujuan dan Manfaat <i>Debt to Equity Ratio</i> | 29 |
| 2.7.3 | Faktor-Faktor yang Mempengaruhi <i>Debt to Equity Ratio</i> | 29 |
| 2.7.4 | Rumus <i>Debt to Equity Ratio</i> | 30 |
| 2.8 | <i>Return On Asset</i> | 31 |
| 2.8.1 | Definisi <i>Return On Asset</i> | 31 |
| 2.8.2 | Tujuan dan Manfaat <i>Return On Asset</i> | 31 |
| 2.8.3 | Faktor-Faktor yang Mempengaruhi <i>Return On Asset</i> | 32 |
| 2.8.4 | Rumus <i>Return On Asset</i> | 33 |
| 2.9 | <i>Price to Book Value</i> | 33 |
| 2.9.1 | Definisi <i>Price to Book Value</i> | 33 |
| 2.9.2 | Tujuan dan Manfaat <i>Price to Book Value</i> | 34 |
| 2.9.3 | Faktor-Faktor yang Mempengaruhi <i>Price to Book Value</i> | 34 |
| 2.9.4 | Rumus <i>Price to Book Value</i> | 36 |
| 2.10 | Model Regresi Data Panel..... | 36 |
| 2.10.1 | Pengertian Data Panel | 36 |
| 2.10.2 | Analisis Data Panel | 36 |
| 2.10.3 | Uji Asumsi Klasik Data Panel..... | 38 |

| | | |
|----------------|--|-----------|
| 2.10.4 | Pengujian Hipotesis..... | 39 |
| 2.11 | Penelitian Terdahulu dan Kerangka Pemikiran..... | 41 |
| 2.11.1 | Penelitian Terdahulu..... | 41 |
| 2.11.2 | Kerangka Pemikiran..... | 47 |
| BAB III | METODE PENELITIAN | 51 |
| 3.1 | Jenis Penelitian..... | 51 |
| 3.2 | Objek, Unit Analisis, dan Lokasi Penelitian | 51 |
| 3.2.1 | Objek Penelitian | 51 |
| 3.2.2 | Unit Analisis..... | 51 |
| 3.2.3 | Lokasi Penelitian | 51 |
| 3.3 | Jenis dan Sumber Data Penelitian | 51 |
| 3.4 | Operasionalisasi Variabel..... | 52 |
| 3.5 | Metode Penarikan Sampel..... | 52 |
| 3.6 | Metode Pengumpulan Data | 53 |
| 3.7 | Metode Analisis Data | 54 |
| 3.7.1 | Metode Estimasi Data Panel..... | 54 |
| 3.7.2 | Pemilihan Model Regresi Data Panel..... | 55 |
| 3.7.3 | Uji Asumsi Klasik | 56 |
| 3.7.4 | Analisis Regresi Data Panel | 57 |
| 3.7.5 | Pengujian Hipotesis..... | 58 |
| BAB IV | HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN..... | 60 |
| 4.1 | Hasil Pengumpulan Data..... | 60 |
| 4.1.1 | Profil Perusahaan Sub Sektor Transportasi..... | 61 |
| 4.1.2 | Analisis Data Perhitungan <i>Current Ratio</i> , <i>Debt to Asset Ratio</i> , <i>Debt to Equity Ratio</i> , <i>Return On Asset</i> , dan <i>Price to Book Value</i> Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi..... | 63 |
| 4.2 | Analisis Data | 75 |
| 4.2.1 | Uji Model Data Panel | 75 |
| 4.2.2 | Uji Asumsi Klasik | 78 |
| 4.2.3 | Estimasi Model Regresi Data Panel | 80 |
| 4.3 | Pembahasan dan Interpretasi Hasil | 84 |
| 4.3.1 | Pengaruh <i>Current Ratio</i> Terhadap <i>Price to Book Value</i> | 84 |
| 4.3.2 | Pengaruh <i>Debt to Asset Ratio</i> Terhadap <i>Price to Book Value</i> ... | 84 |
| 4.3.3 | Pengaruh <i>Debt to Equity Ratio</i> Terhadap <i>Price to Book Value</i> . | 85 |
| 4.3.4 | Pengaruh <i>Return On Asset</i> Terhadap <i>Price to Book Value</i> | 85 |

| | |
|--|-----------|
| 4.3.5 Pengaruh <i>Current Ratio, Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio</i> , dan <i>Return On Asset Terhadap Price to Book Value</i> | 86 |
| BAB V SIMPULAN DAN SARAN | 87 |
| 5.1 Simpulan..... | 87 |
| 5.2 Saran | 88 |
| DAFTAR PUSTAKA | 89 |
| DAFTAR RIWAYAT HIDUP | 93 |
| LAMPIRAN | 94 |

DAFTAR TABEL

| | |
|---|----|
| Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu | 41 |
| Tabel 3. 1 Operasionalisasi Variabel | 52 |
| Tabel 3. 2 Kriteria Penarikan Sampel | 53 |
| Tabel 3. 3 Daftar Sampel Penelitian | 53 |
| Tabel 4. 1 Proses Penarikan Sampel | 60 |
| Tabel 4. 2 Daftar Sampel Penelitian | 61 |
| Tabel 4. 3 <i>Current Ratio</i> Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi..... | 64 |
| Tabel 4. 4 <i>Debt to Asset Ratio</i> Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi | 67 |
| Tabel 4. 5 <i>Debt to Equity Ratio</i> Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi ... | 69 |
| Tabel 4. 6 <i>Return On Asset</i> Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi | 72 |
| Tabel 4. 7 <i>Price to Book Value</i> Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi.... | 74 |
| Tabel 4. 8 Hasil Uji Chow..... | 76 |
| Tabel 4. 9 Hasil Uji Hausman..... | 76 |
| Tabel 4. 10 Hasil Uji Lagrange Multiplier..... | 77 |
| Tabel 4. 11 Hasil Uji Model Data Panel | 77 |
| Tabel 4. 12 Hasil Uji Multikolinieritas | 79 |
| Tabel 4. 13 Hasil Uji Heterokedastisitas..... | 79 |
| Tabel 4. 14 Hasil Uji Autokorelasi | 80 |
| Tabel 4. 15 Hasil Uji Regresi dengan <i>Common Effect Model</i> | 81 |
| Tabel 4. 16 Hasil Uji Parsial (Uji t) | 82 |
| Tabel 4. 17 Hasil Uji Simultan (Uji F)..... | 83 |
| Tabel 4. 18 Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2) | 83 |

DAFTAR GAMBAR

| | |
|--|----|
| Gambar 1. 1 Perkembangan Rata-Rata Penelitian <i>Price to Book Value</i> | 2 |
| Gambar 1. 2 Perkembangan <i>Current Ratio</i> dengan <i>Price to Book Value</i> | 4 |
| Gambar 1. 3 Perkembangan <i>Debt To Asset Ratio</i> dengan <i>Price to Book Value</i> | 5 |
| Gambar 1. 4 Perkembangan <i>Debt to Equity Ratio</i> dengan <i>Price to Book Value</i> | 6 |
| Gambar 1. 5 Perkembangan <i>Return On Asset</i> dengan <i>Price to Book Value</i> | 7 |
| Gambar 2. 1 Konstelasi Penelitian | 50 |
| Gambar 4. 1 <i>Current Ratio</i> Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi | 65 |
| Gambar 4. 2 <i>Debt to Asset Ratio</i> Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi . | 67 |
| Gambar 4. 3 <i>Debt to Equity Ratio</i> Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi | 70 |
| Gambar 4. 4 <i>Return On Asset</i> Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi | 72 |
| Gambar 4. 5 <i>Price to Book Value</i> Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi | 75 |
| Gambar 4. 6 Hasil Uji Normalitas..... | 78 |

DAFTAR LAMPIRAN

| | |
|---|-----|
| Lampiran 1 Data Sampel Perusahaan | 94 |
| Lampiran 2 Data Perhitungan <i>Current Ratio</i> | 95 |
| Lampiran 3 Data Perhitungan <i>Debt to Asset Ratio</i> | 96 |
| Lampiran 4 Data Perhitungan <i>Debt to Equity Ratio</i> | 97 |
| Lampiran 5 Data Perhitungan <i>Return On Asset</i> | 98 |
| Lampiran 6 Data Perhitungan <i>Book Value</i> | 99 |
| Lampiran 7 Data Perhitungan <i>Price to Book Value</i> | 100 |
| Lampiran 8 Data Perhitungan Rata-Rata PBV, CR, DAR, DER, dan ROA..... | 101 |
| Lampiran 9 Hasil Uji Chow | 103 |
| Lampiran 10 Hasil Uji Hausman..... | 103 |
| Lampiran 11 Hasil Uji Lagrange Multiplier | 103 |
| Lampiran 12 Hasil Uji Normalitas | 104 |
| Lampiran 13 Hasil Uji Multikolinearitas | 104 |
| Lampiran 14 Hasil Uji Heterokedastisitas | 104 |
| Lampiran 15 Hasil Uji Autokorelasi | 104 |
| Lampiran 16 Hasil Uji Regresi Data Panel | 105 |

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Perusahaan transportasi memiliki prospek yang cerah di masa yang akan datang dengan melihat potensi jumlah penduduk yang terus bertambah besar. Dalam kurun waktu sepuluh tahun terakhir (2010-2020), laju pertumbuhan penduduk Indonesia sebesar 1,25% per tahun. Terdapat perlambatan laju pertumbuhan penduduk sebesar 0,24% poin jika dibandingkan dengan laju pertumbuhan penduduk pada periode 2000-2010 yang sebesar 1,49% per tahun (www.bps.go.id).

Jumlah perjalanan wisatawan nusantara pada tahun 2016 mencapai 264 juta perjalanan, pada tahun 2017 mencapai 270 juta perjalanan atau mengalami kenaikan 2,5% dari tahun 2016, pada tahun 2018 mencapai 303 juta perjalanan atau mengalami kenaikan 12% dari tahun 2017, dan pada 2019 mencapai 772 juta perjalanan atau mengalami kenaikan 138% dari tahun 2018. Sedangkan pada tahun 2020 mencapai 518 juta perjalanan atau mengalami penurunan sebesar 28,2% dari tahun 2019 (www.bps.go.id). Perjalanan wisatawan nusantara pada tahun 2016-2019 mengalami peningkatan lantaran kondisi ekonomi yang semakin membaik dan semakin mudahnya aksesibilitas ke daerah-daerah tujuan, namun pada tahun 2020 mengalami penurunan dikarenakan pandemi Covid-19.

Sejak awal tahun 2019 hingga berakhirnya kuartal ketiga, pasar saham dalam negeri cenderung bervariasi. Empat dari sembilan sektor utama di bursa efek berhasil menguat. Indeks Harga Saham Gabungan (IHSG) mengakhiri kuartal ketiga dengan pelemahan tipis sebesar 0,41% pada level 6.169. Adapun indeks sektor yang paling bersinar adalah transportasi. Saham-saham yang masuk dalam kategori sektor ini banyak diburu oleh para pelaku pasar ditengah kondisi yang tidak menentu, sehingga sektornya mengalami penguatan sebesar 15,17% sejak awal tahun hingga penghujung kuartal ketiga (www.cnbcindonesia.com).

Terlihat dari banyaknya jumlah penduduk di Indonesia yang mana selalu berpergian dari satu daerah ke daerah lain, dari satu kota ke kota lain. Dengan adanya perkembangan jumlah penduduk yang pesat membuat perusahaan transportasi di Indonesia diminati oleh emiten, *stakeholder*, dan investor untuk menginvestasikan sahamnya ke perusahaan tersebut.

Perusahaan memiliki tujuan untuk memaksimalkan nilai perusahaan dan mensejahterakan para pemegang saham. Memaksimalkan nilai pemegang saham dapat ditempuh dengan cara memaksimalkan nilai sekarang atau *present value* semua keuntungan pemegang saham yang diharapkan dapat diperoleh di masa depan.

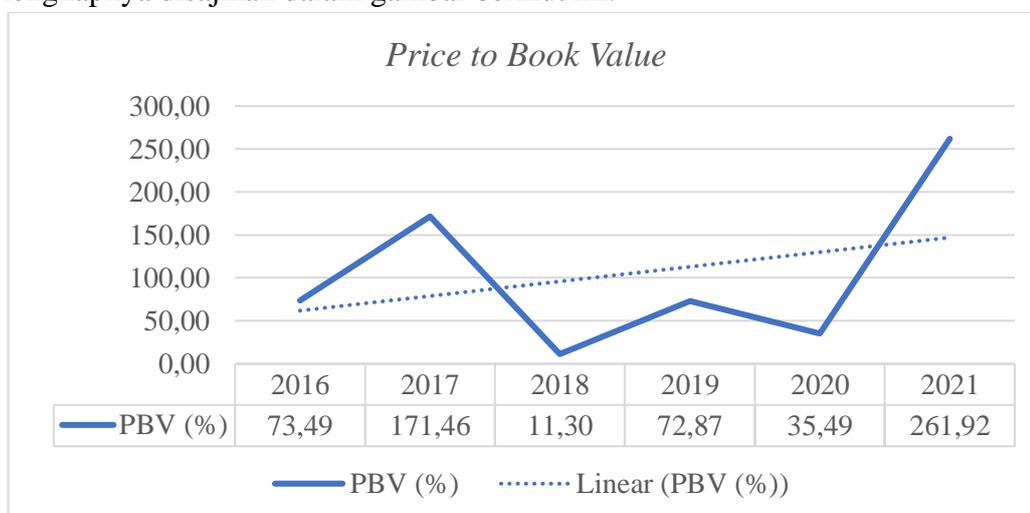
Nilai perusahaan merupakan gambaran suatu kinerja perusahaan karena bisa menjelaskan bagaimana perusahaan bisa memberikan kemakmuran bagi pemilik perusahaan dan para investor. Berbagai kebijakan yang diambil oleh manajemen

dalam upaya meningkatkan nilai perusahaan melalui peningkatan kemakmuran pemilik dan para pemegang saham yang tercermin pada harga saham (Brigham dan Daves, 2018: 19). Pada penelitian ini nilai perusahaan diukur dengan menggunakan *Price to Book Value*.

Price to Book Value merupakan gambaran harga pasar saham dan nilai buku per lembar saham yang dapat digunakan untuk menentukan nilai suatu saham dimana nilai suatu saham harus mencerminkan nilai bukunya (Eduardus Tandililin, 2017: 324).

Apabila PBV rasio harga pernilai buku terlalu mahal, maka saham akan tidak laku dijual atau tidak menarik investor untuk membelinya. Hal ini dapat dibuktikan dengan adanya perusahaan-perusahaan yang *go public* dan melakukan *stock split* (pemecahan saham) di Bursa Efek Indonesia. Harga saham harus dapat dibuat seoptimal mungkin artinya, harga saham tidak boleh terlalu tinggi (mahal) atau tidak boleh terlalu rendah (murah). Harga saham yang terlalu rendah berdampak buruk pada citra perusahaan di pandangan para investor (Bayu Nur Batin dan Deny Ismanto, 2019).

Berdasarkan identifikasi data diketahui bahwa perkembangan rata-rata *Price to Book Value* (PBV) perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi pada periode 2016-2021 cenderung mengalami peningkatan. Pada tahun 2016 ke tahun 2017 *Price to Book Value* mengalami peningkatan sebesar 97,97% dari 73,49% menjadi 171,46%, pada tahun 2017 ke tahun 2018 mengalami penurunan sebesar 160,16% dari 171,46% menjadi 11,30%, pada tahun 2018 ke tahun 2019 mengalami peningkatan sebesar 61,57% dari 11,30% menjadi 72,87%, pada tahun 2019 ke tahun 2020 mengalami penurunan sebesar 37,38% dari 72,87% menjadi 35,49%, dan pada tahun 2020 ke tahun 2021 mengalami peningkatan sebesar 226,43% dari 35,49% menjadi 261,92%. Perkembangan rata-rata penelitian *Price to Book Value* perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021 selengkapnya disajikan dalam gambar berikut ini.



Sumber: www.idx.co.id (data diolah), 2022.

Gambar 1. 1 Perkembangan Rata-Rata Penelitian *Price to Book Value* Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2021

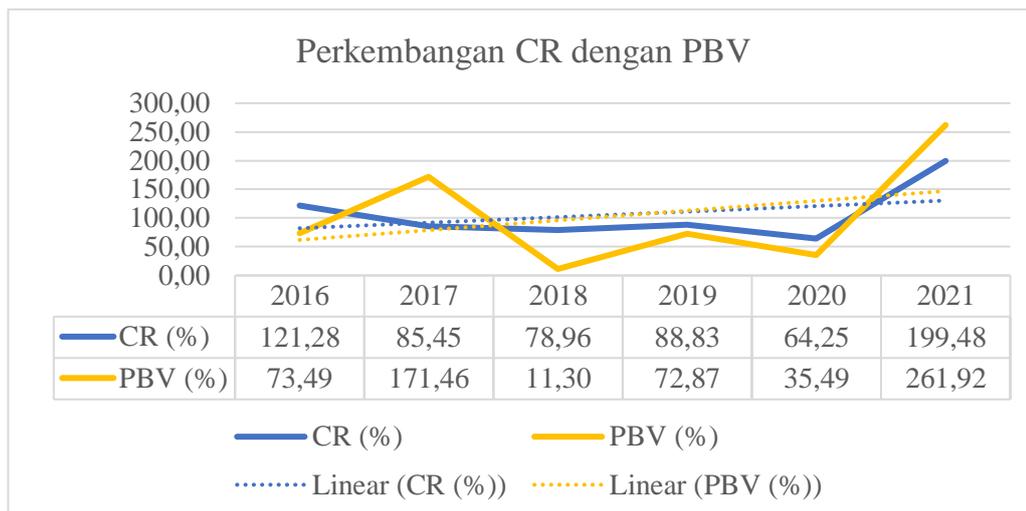
Setiap perusahaan berusaha meningkatkan nilai perusahaan melalui pencapaian kinerja yang lebih baik, yang menuntut para manajer keuangan untuk mampu menjalankan fungsinya didalam mengelola keuangan. Kinerja keuangan perusahaan tercermin pada laporan keuangan perusahaan, kinerja keuangan perusahaan dapat mempengaruhi persepsi investor terhadap perusahaan, kinerja yang baik akan direspon positif oleh investor maupun calon investor dan sebaliknya. Perusahaan yang memiliki kinerja yang lebih baik akan menikmati harga saham yang lebih tinggi sehingga memiliki nilai perusahaan yang tinggi.

Laporan keuangan menggambarkan kondisi keuangan dan hasil usaha suatu perusahaan pada saat tertentu atau jangka waktu tertentu. Hasil analisis laporan keuangan merupakan aspek penting yang sangat berpengaruh terhadap tercapainya nilai perusahaan. Analisis laporan keuangan yang paling banyak digunakan yaitu rasio keuangan (Sofyan Syafri Harahap, 2018: 105).

Rasio keuangan digunakan dan dijadikan acuan dalam menganalisis kondisi kinerja suatu perusahaan secara jangka panjang dan biasanya rasio keuangan ini dianggap paling fleksibel dan sederhana oleh para investor karena mampu memberikan jawaban yang mereka inginkan. Rasio keuangan yang digunakan dalam penelitian ini yaitu *Current Ratio*, *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Return On Asset*.

Berdasarkan jenis rasio keuangan seperti *current ratio* yang dipergunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Dengan kata lain seberapa banyak aktiva lancar yang tersedia untuk menutupi kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo. Semakin tinggi hasil pengukuran *current ratio* maka perusahaan memiliki tingkat likuidasi yang baik, sehingga akan memberikan persepsi positif terhadap kondisi perusahaan serta akan meningkatkan nilai perusahaan di mata investor (Kasmir, 2018: 134).

Berdasarkan identifikasi data diketahui bahwa perkembangan rata-rata *Current Ratio* (CR) perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi periode 2016-2021 cenderung mengalami peningkatan. Pada tahun 2016 ke tahun 2017 mengalami penurunan sebesar 35,83% dari 121,28% menjadi 85,45%, tahun 2017 ke tahun 2018 mengalami penurunan sebesar 6,49% dari 85,45% menjadi 78,96%, tahun 2018 ke tahun 2019 mengalami peningkatan sebesar 9,87% dari 78,96% menjadi 88,83%, pada tahun 2019 ke tahun 2020 mengalami penurunan sebesar 24,58% dari 88,83% menjadi 64,25%, dan pada tahun 2020 ke tahun 2021 mengalami peningkatan sebesar 135,23% dari 64,25% menjadi 199,48%. Terdapat kesenjangan antara *Current Ratio* dengan *Price to Book Value*. *Current Ratio* tahun 2017 mengalami penurunan namun *Price to Book Value* mengalami peningkatan. Hal tersebut bertentangan dengan teori yang menyatakan bahwa jika *Current Ratio* tinggi maka nilai perusahaan akan meningkat. Perkembangan *Current Ratio* (CR) dengan *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021 selengkapnya disajikan dalam gambar berikut ini.



Sumber: www.idx.co.id (data diolah), 2022.

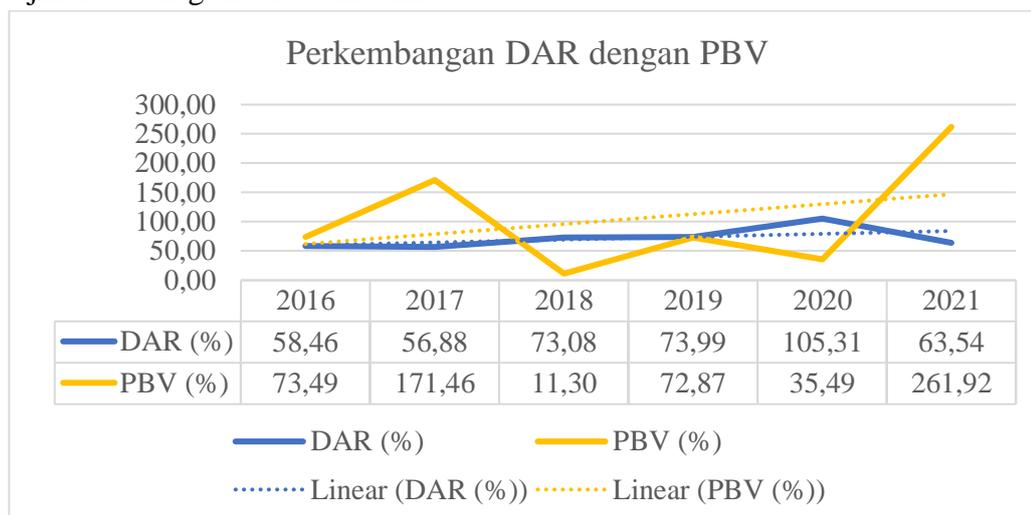
Gambar 1. 2 Perkembangan *Current Ratio* dengan *Price to Book Value* Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2021

Selanjutnya penelitian ini menggunakan *Debt to Asset Ratio* (DAR) dan *Debt to Equity Ratio* (DER) sebagai indikator rasio solvabilitas yang mempengaruhi nilai perusahaan.

Jenis rasio keuangan seperti *Debt to Asset Ratio* merupakan suatu rasio yang menunjukkan sejauh mana hutang dapat ditutupi oleh aktiva, lebih besar rasionya lebih aman (*solvable*). Semakin tinggi utang yang dimiliki perusahaan maka risiko yang dihasilkan akan semakin besar. Jadi, semakin tinggi *Debt To Asset Ratio* (DAR) maka nilai perusahaan akan rendah karena tingginya risiko yang diberikan oleh perusahaan sedangkan semakin rendah *Debt To Asset Ratio* (DAR) maka nilai perusahaan akan tinggi karena rendahnya risiko yang diberikan perusahaan (Sofyan Syafri Harahap, 2015: 304).

Berdasarkan identifikasi data diketahui bahwa perkembangan rata-rata *Debt To Asset Ratio* (DAR) sub sektor transportasi periode 2016-2021 cenderung mengalami peningkatan. Pada tahun 2016 ke tahun 2017 mengalami penurunan sebesar 1,58% dari 58,46% menjadi 56,88%, pada tahun 2017 ke tahun 2018 mengalami peningkatan sebesar 16,2% dari 56,88% menjadi 73,08%, pada tahun 2018 ke tahun 2019 mengalami peningkatan sebesar 0,91% dari 73,08% menjadi 73,99%, pada tahun 2019 ke tahun 2020 mengalami peningkatan sebesar 31,32% dari 73,99% menjadi 105,31%, dan pada tahun 2020 ke tahun 2021 mengalami penurunan sebesar 41,77% dari 105,31% menjadi 63,54%. Terdapat kesenjangan antara *Debt To Asset Ratio* dengan *Price to Book Value*. *Debt Asset Ratio* pada tahun 2019 mengalami peningkatan tetapi *Price to Book Value* juga mengalami peningkatan. Hal ini bertentangan dengan teori bahwa semakin rendah *Debt To Asset Ratio* (DAR) maka nilai perusahaan akan tinggi karena rendahnya risiko yang diberikan perusahaan. Perkembangan *Debt To Asset Ratio* (DAR) dengan *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan sub sektor

transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021 selengkapnya disajikan dalam gambar berikut ini.



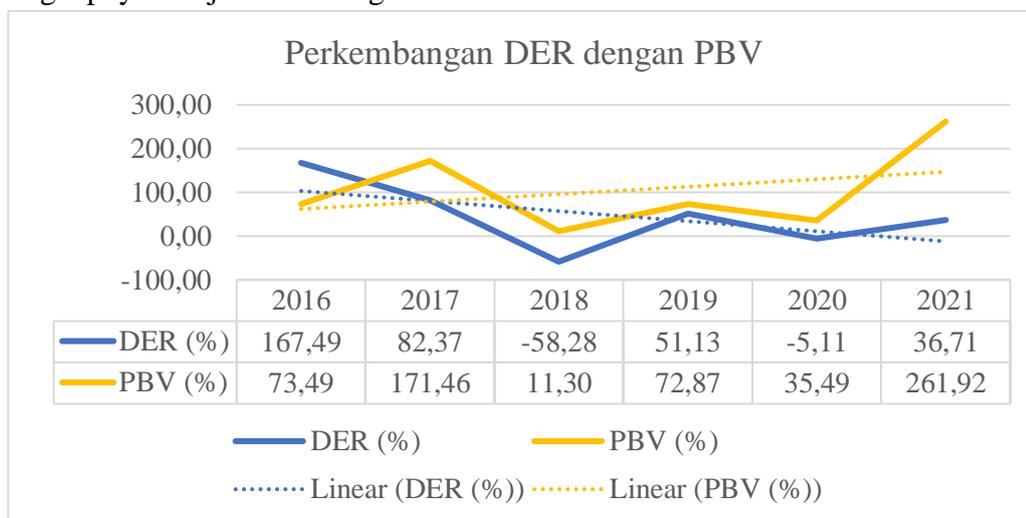
Sumber: www.idx.co.id (data diolah), 2022.

Gambar 1. 3 Perkembangan *Debt To Asset Ratio* dengan *Price to Book Value* Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2021

Jenis rasio *Debt To Equity Ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Rasio ini sering digunakan para analis dan para investor untuk melihat seberapa besar utang perusahaan jika dibandingkan ekuitas yang dimiliki oleh perusahaan. Semakin tinggi tingkat utang, maka semakin berisiko suatu investasi bagi investor, sehingga banyak investor menghindari perusahaan dengan tingkat utang yang tinggi serta akan menimbulkan persepsi negatif yang akan menurunkan nilai perusahaan tersebut (Kasmir, 2018: 157).

Berdasarkan identifikasi data diketahui bahwa perkembangan rata-rata *Debt To Equity Ratio* (DER) perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi periode 2016-2021 cenderung mengalami penurunan. Pada tahun 2016 ke tahun 2017 mengalami penurunan sebesar 85,12% dari 167,49% menjadi 82,37%, tahun 2017 ke tahun 2018 mengalami penurunan sebesar 140,65% dari 82,37% menjadi -58,28%, pada tahun 2018 ke tahun 2019 mengalami peningkatan sebesar 109,41% dari -58,28% menjadi 51,13%, pada tahun 2019 ke tahun 2020 mengalami penurunan sebesar 56,24% dari 51,13% menjadi -5,11%, dan pada tahun 2020 ke tahun 2021 mengalami peningkatan sebesar 41,82% dari -5,11% menjadi 36,71%. Terdapat kesenjangan antara *Debt To Equity Ratio* dengan *Price to Book Value*. *Debt To Equity Ratio* pada tahun 2018 dan 2020 mengalami penurunan tetapi *Price to Book Value* juga mengalami penurunan, *Debt to Equity Ratio* tahun 2019 dan 2021 mengalami peningkatan tetapi *Price to Book Value* juga mengalami peningkatan. Hal tersebut bertentangan dengan teori yang menyatakan bahwa *Debt to Equity Ratio* yang tinggi menunjukkan risiko kebangkrutan perusahaan yang tinggi sehingga akan mengurangi kepercayaan investor yang akan berdampak pada menurunnya nilai perusahaan. Perkembangan *Debt To*

Equity Ratio (DER) dengan *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021 selengkapnya disajikan dalam gambar berikut ini.



Sumber: www.idx.co.id (data diolah), 2022.

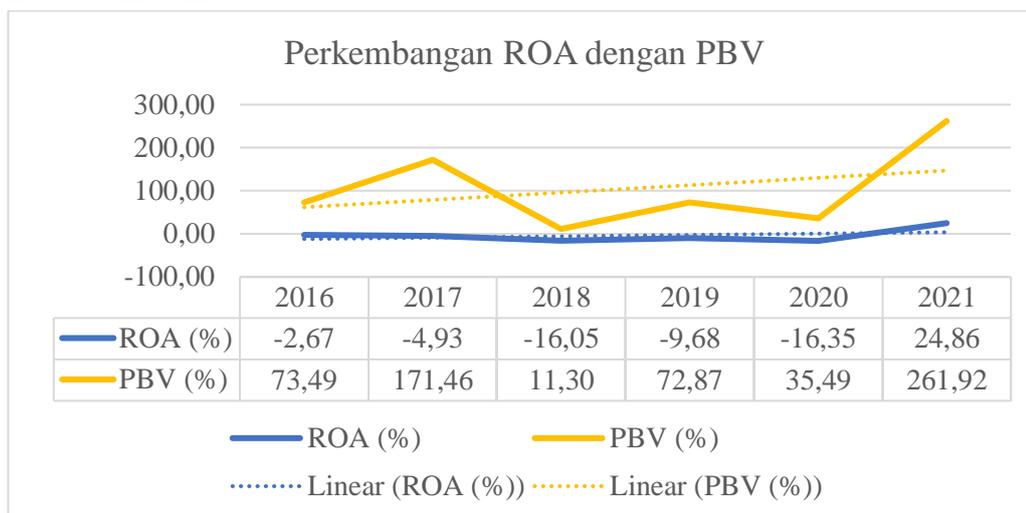
Gambar 1. 4 Perkembangan *Debt to Equity Ratio* dengan *Price to Book Value* Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2021

Faktor lain yang mempengaruhi nilai perusahaan adalah *Return On Asset* (ROA) yang merupakan indikator rasio profitabilitas.

Jenis rasio *Return On Asset* yaitu melihat sejauh mana investasi yang telah ditanamkan mampu memberikan pengembalian keuntungan sesuai dengan yang diharapkan dan investasi tersebut sebenarnya sama dengan aset perusahaan yang ditanamkan. Apabila *return on asset* memiliki nilai yang tinggi, maka kinerja perusahaan dalam mengelola aset menjadi laba bagi perusahaan sangat baik sehingga nilai perusahaan akan ikut meningkat (Irham Fahmi, 2017, 98).

Berdasarkan identifikasi data diketahui bahwa perkembangan rata-rata *Return On Asset* (ROA) perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi periode 2016-2021 cenderung mengalami peningkatan. Pada tahun 2016 ke tahun 2017 mengalami penurunan sebesar 2,29% dari -2,64% menjadi -4,93%, pada tahun 2017 ke tahun 2018 mengalami penurunan sebesar 11,12% dari -4,93% menjadi -16,05%, pada tahun 2018 ke tahun 2019 mengalami peningkatan sebesar 6,37% dari -16,05% menjadi -9,68%, pada tahun 2019 ke tahun 2020 mengalami penurunan kembali sebesar 6,67% dari -9,68% menjadi -16,35%, dan pada tahun 2020 ke tahun 2021 mengalami peningkatan sebesar 41,21% dari -16,35 menjadi 24,86. Terdapat kesenjangan antara *Return On Asset* dengan *Price to Book Value*. *Return On Asset* pada tahun 2017 mengalami penurunan tetapi *Price to Book Value* mengalami peningkatan. Hal tersebut bertentangan dengan teori yang menyatakan bahwa semakin besar *Return on Asset* maka *Price to Book Value* akan semakin tinggi. Perkembangan *Return On Asset* dengan *Price to Book Value* pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang

terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2021 selengkapnya disajikan dalam gambar berikut ini.



Sumber: www.idx.co.id (data diolah), 2022.

Gambar 1. 5 Perkembangan *Return On Asset* dengan *Price to Book Value* Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2021

Berdasarkan penelitian-penelitian sebelumnya, faktor-faktor yang mempengaruhi *Price to Book Value*, antara lain:

1. *Current Ratio* (Mirza Laili Inoditia Salainti, 2019; Rizkiani dan Herdiyana, 2018; Bayu Nur Batin dan Deny Ismanto, 2019; Putri Utami dan Welas, 2019).
2. *Debt to Asset Ratio* (Bayu Nur Batin dan Deny Ismanto, 2019; Viona Pasando, Juby, Andy Inrawan, dan Astuti, 2018).
3. *Debt to Equity Ratio* (Muhammad Maulana Wildan, Chaerudin Manaf dan Chaidir, 2019; Abdul Kohar, 2019; Mirza Laili Inoditia Salainti, 2019; Rizkiani dan Herdiyana, 2018; Mitta Putri Kurniasari dan Aniek Wahyuati, 2017; Nazir dan Nelly Agustina, 2018; Putri Utami dan Welas, 2019; Iwan Firdaus, 2019; Markonah, Agus Salim dan Johanna Franciska, 2020).
4. *Return On Asset* (Mirza Laili Inoditia Salainti, 2019; Rizkiani dan Herdiyana, 2018; Viona Pasando, Juby, Andy Inrawan, dan Astuti, 2018; Markonah, Agus Salim, dan Johanna Franciska, 2020)

Sedangkan beberapa peneliti tidak menemukan adanya pengaruh antara *Current Ratio*, *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Return On Asset* terhadap *Price to Book Value*. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan hasil penelitian sebelumnya yang menandakan hasil hasil penelitian untuk variabel-variabel yang bersifat kontradiktif. Hasil penelitian yang kontradiktif ini menjadi motivasi untuk menguji kembali variabel penelitian yaitu *Current Ratio*, *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Return On Asset*.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “**PENGARUH *CURRENT RATIO (CR)*, *DEBT TO ASSET RATIO (DAR)*, *DEBT TO EQUITY RATIO (DER)*, DAN *RETURN ON ASSET (ROA)* TERHADAP *PRICE TO BOOK VALUE (PBV)* PADA PERUSAHAAN-PERUSAHAAN SUB SEKTOR TRANSPORTASI YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2016-2021”.**

1.2 Identifikasi dan Perumusan Masalah

1.2.1 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang maka permasalahan penelitian di identifikasikan sebagai berikut:

1. *Current Ratio* tahun 2017 mengalami penurunan namun *Price to Book Value* mengalami peningkatan. Hal tersebut bertentangan dengan teori yang menyatakan bahwa jika *Current Ratio* tinggi maka nilai perusahaan akan meningkat.
2. *Debt Asset Ratio* pada tahun 2019 mengalami peningkatan tetapi *Price to Book Value* juga mengalami peningkatan. Hal ini bertentangan dengan teori bahwa semakin rendah *Debt To Asset Ratio (DAR)* maka nilai perusahaan akan tinggi karena rendahnya risiko yang diberikan perusahaan.
3. *Debt To Equity Ratio* pada tahun 2018 dan 2020 mengalami penurunan tetapi *Price to Book Value* juga mengalami penurunan, *Debt to Equity Ratio* tahun 2019 dan 2021 mengalami peningkatan tetapi *Price to Book Value* juga mengalami peningkatan. Hal tersebut bertentangan dengan teori yang menyatakan bahwa *Debt to Equity Ratio* yang tinggi menunjukkan risiko kebangkrutan perusahaan yang tinggi sehingga akan mengurangi kepercayaan investor yang akan berdampak pada menurunnya nilai perusahaan.
4. *Return On Asset* pada tahun 2017 mengalami penurunan tetapi *Price to Book Value* mengalami peningkatan. Hal tersebut bertentangan dengan teori yang menyatakan bahwa semakin besar *Return on Asset* maka *Price to Book Value* akan semakin tinggi.
5. Adanya ketidak konsistenan antara penelitian-penelitian yang telah diteliti sebelumnya mengenai pengaruh *Current Ratio* terhadap *Price to Book Value*, *Debt To Asset Ratio* terhadap *Price to Book Value*, *Debt to Equity Ratio* terhadap *Price to Book Value*, serta *Return On Asset* terhadap *Price to Book Value*.

1.2.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan di atas, maka perumusan masalah penelitian sebagai berikut:

1. Apakah *Current Ratio (CR)* berpengaruh terhadap *Price to Book Value (PBV)* pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021?

2. Apakah *Debt to Asset Ratio* (DAR) berpengaruh terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021?
3. Apakah *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021?
4. Apakah *Return On Asset* (ROA) berpengaruh terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021?
5. Apakah *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA) secara bersama-sama berpengaruh terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021?

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1 Maksud Penelitian

Maksud dari penelitian ini adalah untuk memperoleh data dan informasi yang akurat dan relevan agar dapat dipelajari dan diolah menjadi data akurat. Selain itu penulis berharap dengan penelitian ini dapat mengetahui pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA) terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

1.3.2 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah diuraikan sebelumnya, maka tujuan penelitian ini sebagai berikut:

1. Untuk menguji pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021.
2. Untuk menguji pengaruh *Debt to Asset Ratio* (DAR) terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021.
3. Untuk menguji pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021.
4. Untuk menguji pengaruh *Return On Asset* (ROA) terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021.
5. Untuk menguji pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA) terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021.

1.4 Kegunaan Penelitian

Kegunaan yang diharapkan dari penelitian ini, antara lain:

1.4.1 Kegunaan Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi perusahaan terkhusus di sub sektor transportasi dapat memperoleh manfaat, guna meningkatkan nilai perusahaannya di masa yang akan datang.

1.4.2 Kegunaan Akademis

Manfaat dilakukannya penelitian ini adalah menjadi sarana dalam mengimplementasikan teori yang didapat selama masa perkuliahan, memberikan kontribusi dalam pengembangan ilmu, dapat memperluas wawasan, dan sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar Sarjana Manajemen pada Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Pakuan. Penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi tambahan referensi di Universitas Pakuan dan memberikan informasi bagi para pembaca atau calon peneliti selanjutnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Manajemen Keuangan

2.1.1 Definisi Manajemen Keuangan

Manajemen keuangan yang menjadi topik utama dalam penelitian ini memiliki banyak definisi. Berikut ini definisi manajemen keuangan menurut beberapa para ahli:

Eugene F. Brigham and Joel F. Houston (2016, 4) berpendapat bahwa *financial management focuses on decisions relating to how much and what types of assets to acquire, how to raise the capital needed to purchase assets, and how to run the firm so as to maximize its value. The same principles apply to both for-profit and not-for-profit organizations, and as the title suggests, much of this book is concerned with financial management.*

Dadang Prasetyo Jatmiko (2017, 1) mengatakan bahwa:

“Manajemen keuangan perusahaan merupakan bidang keuangan yang menerapkan prinsip-prinsip keuangan dalam suatu organisasi perusahaan untuk menciptakan dan mempertahankan nilai melalui pengambilan keputusan dan pengelolaan sumber dana yang tepat”.

Sedangkan menurut David Wijaya (2017, 2) menyatakan bahwa manajemen keuangan berkaitan dengan pengelolaan keuangan seperti anggaran, perencanaan keuangan, kas, kredit, analisis, serta memperoleh dana.

Sementara menurut Kariyoto (2018, 3) manajemen keuangan merupakan *integrasi* dari *science* dan *art* yang mencermati, dan menganalisa tentang upaya seorang manajer keuangan dengan menggunakan seluruh sumber daya manusia perusahaan untuk mencari *funding*, mengelola *funding*, dan membagi *funding* dengan goal mampu memberikan laba atau *welfare* bagi para pemilik saham dan keberlanjutan (*sustainability*) bisnis bagi entitas ekonomi.

Berdasarkan beberapa definisi di atas dapat disimpulkan bahwa manajemen keuangan merupakan salah satu fungsi dari manajemen mengenai segala aktivitas di dalam perusahaan yang berhubungan dengan kegiatan dalam mencari dana, mengelola dana, dan membagi dana yang bertujuan untuk memberikan kesejahteraan bagi para pemegang saham di perusahaan tersebut.

2.1.2 Tujuan Manajemen Keuangan

Manajemen keuangan yang efisien membutuhkan tujuan dan sasaran yang digunakan sebagai standar dalam memberikan penilaian efisiensi keputusan keuangan. Berikut ini tujuan manajemen keuangan menurut beberapa para ahli:

Menurut Dadang Prasetyo Jatmiko (2017, 11) bahwa tujuan manajemen keuangan adalah memaksimalkan keuntungan dan memaksimalkan kekayaan para pemegang saham dengan membayar dividen atau menaikkan nilai pasar.

Menurut Musthafa (2017, 5) bahwa tujuan manajemen keuangan dibagi menjadi dua yaitu:

1. Pendekatan keuntungan dan risiko yaitu manajer keuangan harus menciptakan keuntungan atau laba yang maksimal dengan tingkat risiko yang minimal.
2. Pendekatan likuiditas profitabilitas yaitu menjaga agar selalu tersedia uang kas untuk memenuhi kewajiban finansialnya dengan segera dan berusaha agar memperoleh laba perusahaan, terutama untuk jangka panjang.

Sementara menurut Kariyoto (2018, 33) menyatakan bahwa tujuan manajer keuangan untuk memaksimalkan *welfare* pemilik saham dengan mengoptimalkan *value* sekarang atau *present value* semua laba pemilik saham yang diinginkan akan didapat di masa datang.

Berdasarkan beberapa pendapat para ahli di atas maka dapat disimpulkan bahwa tujuan manajemen keuangan yang dilakukan oleh manajer keuangan adalah untuk memaksimalkan keuntungan dan memaksimalkan kekayaan dengan mengoptimalkan *value* sekarang atau *present value* sehingga dapat memaksimalkan kesejahteraan pemegang saham.

2.1.3 Fungsi Manajemen Keuangan

Manajemen keuangan mempunyai berbagai aktivitas dalam bidang keuangan khususnya dalam bagaimana cara memperoleh dana dan bagaimana mengelola dana, sehingga tujuan perusahaan dapat tercapai. Menurut Kasmir (2018, 6) fungsi manajemen keuangan adalah sebagai berikut:

1. Keputusan sehubungan dengan investasi.
2. Pendanaan.
3. Manajemen aktiva.

Menurut Musthafa (2017, 7) bahwa fungsi manajemen keuangan dibagi menjadi tiga yaitu sebagai berikut:

1. Fungsi Pengendalian Likuiditas
 - a. Perencanaan aliran kas (*forecasting cash flow*): agar selalu tersedia uang tunai atau uang kas untuk memenuhi pembayaran apabila setiap saat diperlukan.
 - b. Pencarian dana (*raising of funds*) dari luar atau dari dalam perusahaan: agar diperoleh dana yang biayanya lebih murah dan tersedianya dana apabila setiap saat diperlukan.
 - c. Menjaga hubungan baik dengan Lembaga Keuangan (misalnya dengan perbankan): untuk memenuhi kebutuhan dana apabila diperlukan oleh perusahaan pada saat-saat tertentu.
2. Fungsi Pengelolaan Laba
 - a. Pengendalian biaya (*cost control*): menghindari biaya yang tidak perlu dikeluarkan atau pemborosan.
 - b. Penentuan harga (*pricing*): agar harga tidak terlalu mahal dibandingkan dengan harga barang sejenis dari pesaing.

- c. Perencanaan laba (*profit planning*): agar dapat diprediksi keuntungan yang diperoleh pada periode yang bersangkutan sehingga dapat merencanakan kegiatan yang lebih baik pada periode mendatang.
3. Fungsi Manajemen
- a. Dalam pengendalian laba atau likuiditas, manajer keuangan harus bertindak sebagai manajer dan sebagai pengambilan keputusan (*decision maker*) sehingga manajer keuangan dapat mengambil langkah-langkah keputusan yang menguntungkan bagi perusahaan.
 - b. Melakukan manajemen terhadap aktiva dan manajemen terhadap dana. Dalam hal ini fungsi manajemen seperti perencanaan (*planning*), pengorganisasian (*organizing*), pengarahan (*actuating*), dan pengendalian (*controlling*) yang sangat diperlukan bagi seorang manajer keuangan, terutama fungsi perencanaan, pengarahan, dan pengendalian.

Berdasarkan definisi manajemen keuangan di atas maka seorang manajer keuangan agar dapat mencapai tujuan yang ditetapkan oleh perusahaan harus menguasai fungsi-fungsi manajemen keuangan secara maksimal.

2.2 Pasar Modal

2.2.1 Definisi Pasar Modal

Keputusan Menteri Keuangan RI No.1548/1990 tentang peraturan Pasar Modal mendefinisikan pengertian pasar modal sebagai berikut:

“Suatu sistem keuangan yang terorganisasi, termasuk di dalamnya adalah bank-bank komersil dan semua lembaga perantara dibidang keuangan, serta seluruh surat-surat berharga yang beredar”. Dalam arti sempit pasar modal adalah suatu tempat dalam pengertian fisik yang mengorganisasikan transaksi penjualan efek atau disebut sebagai bursa efek.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1995 tentang pasar modal, mendefinisikan pengertian pasar modal sebagai berikut:

“Pasar modal adalah kegiatan yang bersangkutan dengan penawaran umum dan perdagangan efek, perusahaan publik yang berkaitan dengan efek yang diterbitkannya, serta lembaga dan profesi yang berkaitan dengan efek. Efek adalah surat berharga, yaitu surat pengakuan hutang, surat berharga komersial, saham, obligasi, tanda bukti hutang, unit penyertaan investasi kolektif, kontrak berjangka atas efek, dan setiap derivatif dari efek.”

Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2011 tentang Otoritas Jasa Keuangan, mendefinisikan pengertian pasar modal sebagai berikut:

“Pasar modal adalah kegiatan yang bersangkutan dengan Penawaran Umum dan Perdagangan Efek, Perusahaan Publik yang berkaitan dengan Efek yang diterbitkannya, serta lembaga dan profesi yang berkaitan dengan Efek sebagaimana dimaksud dalam undang-undang mengenai pasar modal.”

Eduardus Tandelilin (2017, 25) berpendapat bahwa pasar modal adalah pertemuan antara pihak yang memiliki kelebihan dana dengan pihak yang

membutuhkan dana dengan cara memperjual-belikan sekuritas. Dengan demikian, pasar modal juga dapat diartikan sebagai pasar untuk memperjualbelikan sekuritas yang umumnya memiliki umur lebih dari satu tahun, seperti saham, obligasi, dan reksa dana.

Berdasarkan definisi di atas dapat dikatakan bahwa pasar modal memiliki peran yang sangat penting dalam kehidupan ekonomi khususnya tempat bertemunya permintaan dan penawaran dana jangka panjang, pembelian dan penjualan saham, serta tempat bertemunya pihak yang memiliki dana dan pihak yang memerlukan dana.

2.2.2 Fungsi Pasar Modal

Menurut Eduardus Tandelilin (2017, 26) Pasar modal berfungsi sebagai lembaga perantara (*intermediaries*). Fungsi ini menunjukkan peran penting pasar modal dalam menunjang perekonomian karena pasar modal dapat menghubungkan pihak yang membutuhkan dana dengan pihak yang mempunyai kelebihan dana.

Menurut Citra Puspita Permata dan Muhammad Abdul Ghoni (2019) secara umum, fungsi pasar modal adalah sebagai berikut:

1. Sebagai sarana penambah modal bagi usaha.
Perusahaan dapat memperoleh dana dengan cara menjual saham ke pasar modal. Saham-saham ini akan dibeli oleh masyarakat umum, perusahaan-perusahaan lain, lembaga, atau oleh pemerintah.
2. Sebagai sarana pemerataan pendapatan.
Setelah jangka waktu tertentu, saham-saham yang telah dibeli akan memberikan dividen (bagian dari keuntungan perusahaan) kepada para pembelinya (pemiliknyanya). Oleh karena itu, penjualan saham melalui pasar modal dapat dianggap sebagai sarana pemerataan pendapatan.
3. Sebagai sarana peningkatan kapasitas produksi.
Dengan adanya tambahan modal yang diperoleh dari pasar modal, maka produktivitas perusahaan akan meningkat.
4. Sebagai sarana penciptaan tenaga kerja.
Keberadaan pasar modal dapat mendorong muncul dan berkembangnya industri lain yang berdampak pada terciptanya lapangan kerja baru.
5. Sebagai sarana peningkatan pendapatan negara.
Setiap dividen yang dibagikan kepada para pemegang saham akan dikenakan pajak oleh pemerintah. Adanya tambahan pemasukan melalui pajak ini akan meningkatkan pendapatan negara.
6. Sebagai indikator perekonomian negara
Sebagai salah satu instrument ekonomi tentu dipengaruhi oleh lingkungan, baik ekonomi maupun non ekonomi, dalam skala makro maupun mikro. Dimana kondisi lingkungan mikro, meliputi kinerja perusahaan, perubahan strategi perusahaan, pengumuman laporan keuangan atau dividen perusahaan, sedangkan lingkungan ekonomi makro meliputi kebijakan-kebijakan makro ekonomi seperti kebijakan

moneter, kebijakan fiskal maupun regulasi pemerintah dalam sector riil dan keuangan dimana semua itu akan mempengaruhi gejolak di pasar modal.

Berdasarkan beberapa pendapat para ahli di atas maka dapat disimpulkan bahwa fungsi pasar modal adalah sebagai perantara yang menghubungkan pihak yang membutuhkan dana dengan pihak yang mempunyai kelebihan dana.

2.2.3 Jenis-Jenis Pasar Modal

Menurut Eduardus Tandelilin (2017, 28) pasar modal di Indonesia terbagi dalam dua jenis, yaitu sebagai berikut:

1. Pasar Perdana

Pasar perdana terjadi pada saat perusahaan emiten menjual sekuritas baru kepada investor. Sebelum menawarkan saham di pasar perdana, perusahaan emiten sebelumnya akan mengeluarkan informasi mengenai informasi perusahaan secara detail (disebut juga prospektus). Prospektus berfungsi untuk memberikan informasi mengenai kondisi perusahaan kepada para calon investor, sehingga dengan adanya informasi tersebut maka investor akan dapat mengetahui prospek perusahaan di masa datang atau selanjutnya tertarik untuk membeli sekuritas yang diterbitkan emiten.

2. Pasar Sekunder

Pasar finansial terjadinya perdagangan atau jual beli sekuritas oleh dan antar investor setelah sekuritas dijual di pasar perdana. Dengan adanya pasar sekunder, investor dapat melakukan perdagangan sekuritas untuk mendapatkan keuntungan. Oleh karena itu, pasar sekunder memberikan likuiditas kepada investor, bukan kepada perusahaan seperti dalam pasar perdana.

2.2.4 Para Pelaku Pasar Modal

Keterlibatan para pelaku pasar modal bersifat terus-menerus, dan merupakan kegiatan yang tidak dapat dipisahkan dari pasar modal. Lembaga penunjang yang terkait di pasar modal bersifat formal dan merupakan sebagian kecil dari kegiatan mereka secara keseluruhan, kecuali OJK yang memang terlibat total sebagai pengatur. Menurut Martalena dan Maya Malinda (2011, 13) para pelaku atau lembaga yang terlibat dalam pasar modal antara lain sebagai berikut:

1. Bursa Efek

Pihak yang menyelenggarakan dan menyediakan sistem dan atau sarana untuk mempertemukan penawaran jual dan beli efek pihak-pihak lain dengan tujuan perdagangan efek antara mereka. PT Bursa Efek Indonesia adalah lembaga yang menyelenggarakan kegiatan yang disebutkan di atas.

2. Lembaga Kriling dan Penjaminan (LKP)

Pihak yang menyelenggarakan jasa kriling dan penjaminan transaksi bursa agar terlaksana secara teratur waktu dan efisien. Di Indonesia fungsi Lembaga Kriling dan Penjaminan ini dilakukan oleh PT KPEI (PT Kriling Penjaminan Efek Indonesia).

3. Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian (LPP)
Pihak yang menyelenggarakan kegiatan kustodian sentral bagi Bank Kustodian. Di Indonesia fungsi tersebut dilakukan oleh PT KSEI (PT Kustodian Sentral Efek Indonesia).
4. Perusahaan Efek
Pihak yang melakukan kegiatan usaha sebagai penjamin emisi efek, perantara perdagangan efek, dan atau manajer investasi.
 - a. Penjamin emisi efek
Pihak yang membuat kontrak dengan emiten untuk melakukan penawaran umum bagi kepentingan emiten.
 - b. Perantara pedagang efek
Pihak yang melakukan kegiatan jual beli efek untuk kepentingan sendiri atau pihak lain.
 - c. Manajer investasi
Pihak yang kegiatan usahanya mengelola portofolio efek untuk nasabah atau sekelompok nasabah.
5. Lembaga Penunjang
 - a. Biro administrasi efek
Pihak yang berdasarkan kontrak dengan emiten melaksanakan pencatatan pemilikan efek dan pembagian hak yang berkaitan dengan efek.
 - b. Bank kustodian
Pihak yang memberikan jasa penitipan efek dan harta lain berkaitan dengan efek dan jasa lain, termasuk menerima dividen, bunga dan hak lain menjadi nasabahnya.
 - c. Wali amanat
Pihak yang mewakili kepentingan pemegang efek bersifat utang.
 - d. Pemeringkat efek.
Pihak yang bertugas memberikan penilaian kemampuan emiten dalam memenuhi semua kewajibannya.
6. Profesi Penunjang
Profesi penunjang merupakan profesi yang berhubungan dengan kegiatan di pasar modal misalnya akuntan sebagai pihak yang mengaudit laporan keuangan emiten, notaris sebagai pejabat yang mensahkan akta perubahan kepemilikan perusahaan dan beberapa profesi lainnya.
7. Pemodal
Investor di pasar modal bisa berasal dari dalam negeri (domestik) ataupun dari luar negeri (asing).
8. Emiten
Perusahaan publik. Perusahaan yang menjadi emiten, yaitu perusahaan yang menerbitkan saham atau obligasi atau efek lain yang dibeli oleh sejumlah investor dan dikelola oleh sebuah perusahaan investasi profesional.

2.3 Laporan Keuangan

2.3.1 Definisi Laporan Keuangan

Kasmir (2018, 10) berpendapat bahwa laporan keuangan didefinisikan secara sederhana yaitu laporan yang menunjukkan kondisi keuangan perusahaan pada saat ini atau dalam suatu periode tertentu. Maksud dari laporan keuangan yang menunjukkan kondisi perusahaan saat ini yaitu keadaan keuangan perusahaan pada tanggal tertentu (untuk laporan posisi keuangan/neraca) dan periode tertentu (untuk laporan laba rugi). Biasanya laporan keuangan dibuat per-periode, misal per tiga bulan atau per enam bulan untuk keperluan internal. Sementara itu, laporan lebih luas dilakukan satu tahun sekali.

Sedangkan menurut Sofyan Syafri Harahap (2018, 105) laporan keuangan menggambarkan kondisi keuangan dan hasil usaha suatu perusahaan pada saat tertentu atau jangka waktu tertentu.

Sementara menurut Dwipraptono Agus Harjito dan Martono (2014, 51) analisis laporan keuangan adalah analisis mengenai kondisi keuangan suatu perusahaan dengan melibatkan neraca dan laporan laba rugi, yang dapat menggambarkan keadaan keuangan suatu perusahaan pada saat tertentu. Dalam laporan neraca akan menggambarkan posisi keuangan pada saat tertentu, sedangkan dalam laporan laba rugi akan menggambarkan laba atau rugi yang diperoleh perusahaan selama periode tertentu.

Dari pengertian laporan keuangan di atas maka dapat diambil kesimpulan bahwa laporan keuangan merupakan laporan yang disusun secara sistematis yang menunjukkan kondisi keuangan suatu perusahaan yang dapat dijadikan sebagai alat untuk mengkomunikasikan kepada pihak yang berkepentingan.

2.3.2 Tujuan Pembuatan Laporan Keuangan

Setiap pembuatan laporan pasti memiliki tujuan yang ingin dicapai agar mempermudah pihak-pihak yang membutuhkan informasi kondisi keuangan suatu perusahaan. Tujuan laporan keuangan adalah menyediakan informasi yang menyangkut posisi keuangan, kinerja, serta perubahan posisi keuangan suatu perusahaan yang bermanfaat bagi sejumlah pemakai dalam pengambilan keputusan ekonomi.

Menurut Kasmir (2018, 11) tujuan pembuatan laporan keuangan yaitu sebagai berikut:

1. Memberikan informasi tentang jenis dan jumlah aktiva (harta) yang dimiliki perusahaan pada saat ini.
2. Memberikan informasi tentang jenis, jumlah kewajiban dan modal yang dimiliki perusahaan pada saat ini.
3. Memberikan informasi tentang jenis dan jumlah pendapatan yang diperoleh pada suatu periode tertentu.

4. Memberikan informasi tentang jumlah biaya dan jenis biaya yang dikeluarkan perusahaan dalam suatu periode tertentu.
5. Memberikan informasi tentang perubahan-perubahan yang terjadi terhadap aktiva, pasiva, dan modal perusahaan.
6. Memberikan informasi tentang catatan-catatan atau laporan keuangan.

Dalam Sofyan Syafri Harahap (2018, 132) Prinsip Akuntansi Indonesia (1984) menyatakan bahwa tujuan laporan keuangan itu adalah sebagai berikut:

1. Untuk memberikan informasi keuangan yang dapat dipercaya mengenai aktiva dan kewajiban serta modal suatu perusahaan.
2. Untuk memberikan informasi yang dapat dipercaya mengenai perubahan dalam aktiva neto (aktiva dikurangi kewajiban) suatu perusahaan yang timbul dari kegiatan usaha dalam rangka memperoleh laba.
3. Untuk memberikan informasi keuangan yang membantu para pemakai laporan keuangan di dalam menaksir potensi perubahan dalam menghasilkan laba.
4. Untuk memberikan informasi penting lainnya mengenai perubahan dalam aktiva dan kewajiban suatu perusahaan, seperti informasi mengenai aktivitas pembiayaan dan investasi.
5. Untuk mengungkapkan sejauh mungkin informasi lain yang berhubungan dengan laporan keuangan yang relevan untuk kebutuhan pemakai laporan, seperti informasi mengenai kebijakan akuntansi yang dianut perusahaan.

Dari pendapat di atas dapat disimpulkan bahwa tujuan laporan keuangan suatu perusahaan yaitu untuk memberikan informasi yang berhubungan dengan keadaan keuangan perusahaan seperti jenis, jumlah kewajiban, dan modal yang dimiliki perusahaan pada saat ini, jumlah biaya dan jenis biaya yang dikeluarkan perusahaan dalam suatu periode tertentu. Selain itu untuk mengungkapkan sejauh mungkin informasi agar mempermudah pihak-pihak yang membutuhkannya dalam mengambil informasi yang dibutuhkan.

2.3.3 Jenis-Jenis Laporan Keuangan

Laporan keuangan yang pada umumnya ditampilkan oleh suatu perusahaan yaitu laporan neraca dan laporan laba rugi. Akan tetapi laporan keuangan yang lengkap terdiri dari laporan neraca, laporan laba rugi, laporan perubahan modal, laporan arus kas, dan catatan laporan atas laporan keuangan.

Menurut Kasmir (2018, 28), secara umum ada lima macam jenis laporan keuangan yang biasa disusun yaitu sebagai berikut:

1. *Balance Sheet* (Neraca)

Balance sheet (neraca) merupakan laporan yang menunjukkan posisi keuangan perusahaan pada tanggal tertentu. Arti dari posisi keuangan dimaksudkan adalah posisi jumlah dan jenis aktivitas (harta) dan pasiva (kewajiban dan ekuitas) suatu perusahaan.

2. *Income Statement* (Laporan Laba Rugi)

Income statement (laporan laba rugi) merupakan laporan keuangan yang menggambarkan hasil usaha perusahaan dalam suatu periode tertentu. Dalam laporan laba rugi ini tergambar jumlah pendapatan dan sumber pendapatan yang diperoleh. Kemudian juga tergambar jumlah biaya dan jenis-jenis yang dikeluarkan selama periode tertentu.

3. Laporan Perubahan Modal

Laporan perubahan modal merupakan laporan yang berisi jumlah dan jenis modal yang dimiliki pada saat ini. Kemudian, laporan ini juga menjelaskan perubahan modal dan sebab terjadinya perubahan modal di perusahaan.

4. Laporan Arus Kas

Laporan arus kas merupakan laporan yang menunjukkan arus kas masuk dan arus kas keluar di perusahaan. Arus kas masuk berupa pendapatan atau pinjaman dari pihak lain, sedangkan arus kas keluar merupakan biaya-biaya yang telah dikeluarkan oleh perusahaan. Baik arus kas masuk maupun arus kas keluar dibuat untuk periode tertentu.

5. Laporan Catatan Atas Laporan Keuangan

Laporan catatan atas laporan keuangan merupakan laporan yang dibuat berkaitan dengan laporan keuangan yang disajikan. Laporan ini memberikan informasi tentang penjelasan yang dianggap perlu atas laporan keuangan yang ada sehingga menjadi jelas sebab penyebabnya. Tujuannya adalah agar pengguna laporan keuangan dapat memahami jelas data keuangan.

2.4 Analisis Rasio Keuangan

2.4.1 Definisi Analisis Rasio Keuangan

Analisis rasio merupakan bagian dari analisis laporan keuangan, adapun definisi rasio keuangan menurut beberapa para ahli adalah sebagai berikut.

William R. Lasher (2017, 84) berpendapat bahwa *Financial ratios are formed from sets of financial statement figures. Ratio analysis involves taking sets of number out of the financial statement and forming ratios with them. The numbers are chosen so that each ratio has a particular meaning to the operation of the business.*

Sedangkan menurut Kasmir (2018, 104) rasio keuangan merupakan kegiatan membandingkan angka-angka yang ada dalam laporan keuangan dengan cara membagi satu angka dengan angka-angka yang lainnya. Perbandingan dapat dilakukan antara satu komponen dengan komponen lainnya dalam satu laporan keuangan atau antar komponen yang ada diantara laporan keuangan. Kemudian, angka yang diperbandingkan dapat berupa angka-angka di dalam suatu periode maupun beberapa periode.

Sementara menurut Irham Fahmi (2017, 107) Rasio keuangan atau *financial ratio* ini sangat penting gunanya untuk melakukan analisa terhadap kondisi keuangan perusahaan. bagi investor jangka pendek dan menengah pada umumnya lebih banyak tertarik kepada kondisi keuangan jangka pendek dan kemampuan perusahaan untuk

membayar deviden yang memadia. Informasi tersebut dapat diketahui dengan cara yang lebih sederhana yaitu dengan rasio-rasio keuangan yang sesuai dengan keinginan.

Berdasarkan pernyataan di atas, dapat disimpulkan bahwa analisis rasio keuangan adalah suatu yang dilakukan dengan cara membandingkan beberapa pos tertentu dalam laporan keuangan yang memiliki hubungan serta dapat menunjukkan kondisi keuangan perusahaan dalam periode tertentu.

2.4.2 Manfaat dan Tujuan Rasio Keuangan

Menurut Irham Fahmi (2017, 109) manfaat yang bisa diambil dengan dipergunakannya rasio keuangan adalah sebagai berikut:

1. Analisis rasio keuangan sangat bermanfaat untuk dijadikan sebagai alat analisis kinerja dan prestasi perusahaan.
2. Analisis rasio keuangan sangat bermanfaat bagi pihak manajemen sebagai rujukan untuk membuat perencanaan.
3. Analisis rasio keuangan dapat dijadikan sebagai alat untuk mengevaluasi kondisi suatu perusahaan dari prospektif keuangan.
4. Analisis rasio keuangan juga bermanfaat bagi para kreditor yang dapat digunakan untuk memperkirakan potensi risiko yang akan dihadapi dikaitkan dengan adanya jaminan kelangsungan pembayaran bunga dan pembelian pokok pinjaman.
5. Analisis rasio keuangan dapat dijadikan sebagai penilaian bagi pihak *stakeholder* organisasi.

Menurut Munawir (2015, 64) tujuan analisis rasio keuangan adalah sebagai berikut:

1. Untuk keperluan pengukuran kerja keuangan secara menyeluruh (*overall measures*).
2. Untuk keperluan pengukuran profitabilitas atau rentabilitas, kemampuan perusahaan untuk memperoleh keuntungan dari operasinya (*profitability measures*).
3. Untuk keperluan pengujian investasi (*test of investment utylization*).
4. Untuk keperluan pengujian kondisi keuangan antara lain tentang likuiditas dan solvabilitas (*test of finance condition*).

2.4.3 Jenis-Jenis Rasio Keuangan

Menurut Kasmir (2018, 110) jenis-jenis rasio keuangan antara lain sebagai berikut:

1. Rasio Likuiditas

Rasio likuiditas adalah rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek. Fungsi lain rasio likuiditas adalah untuk menunjukkan atau mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya yang jatuh tempo atau untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam membiayai dan memenuhi kewajiban (utang) pada saat ditagih.

2. Rasio Solvabilitas

Rasio solvabilitas adalah rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dengan utang. Artinya besarnya jumlah utang yang digunakan

oleh perusahaan untuk membiayai kegiatan usahanya jika dibandingkan dengan menggunakan modal sendiri.

3. Rasio Aktivitas

Rasio aktivitas adalah rasio yang digunakan untuk mengukur tingkat efisiensi pemanfaatan sumber daya perusahaan (penjualan, persediaan, penagihan piutang, dan lainnya) atau rasio untuk menilai kemampuan perusahaan dalam melakukan aktivitas sehari-hari.

4. Rasio Profitabilitas

Rasio profitabilitas adalah rasio yang menilai kemampuan perusahaan dalam mencari keuntungan atau laba dalam periode tertentu. Rasio ini juga mencari keuntungan atau laba dalam suatu periode tertentu. Rasio ini juga memberikan ukuran tingkat efektivitas manajemen suatu perusahaan yang ditunjukkan dari laba yang dihasilkan dari penjualan atau pendapatan investasi.

5. Rasio Pertumbuhan

Rasio pertumbuhan adalah rasio yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam mempertahankan posisi ekonominya ditengah pertumbuhan perekonomian dan sektor usahanya. Dalam rasio pertumbuhan yang dianalisis adalah pertumbuhan penjualan, laba bersih, pendapatan perusahaan, dan dividen persaham.

2.5 *Current Ratio*

2.5.1 *Definisi Current Ratio*

Ronald W. Melicher and Edgar A. Norton (2017, 427) berpendapat bahwa *The current ratio is a measure of a company's ability to pay off its short-term debt as it comes due. The current ratio is computed by dividing the current assets by the current liabilities. Typically, assets and liabilities with maturities of one year or less are considered to be current for financial statement purposes.*

Sedangkan menurut Kasmir (2018, 134) rasio lancar (*current ratio*) merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Dengan kata lain seberapa banyak aktiva lancar yang tersedia untuk menutupi kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo.

Sementara menurut Mamduh Hanafi dan Abdul Halim (2018, 202) rasio lancar dihitung dengan membagi aktiva lancar dengan hutang lancar. Rasio ini menunjukkan besarnya kas yang dipunyai perusahaan ditambah aset-aset yang bisa berubah menjadi kas dalam waktu satu tahun, relatif terhadap besarnya hutang-hutang yang jatuh tempo dalam jangka waktu dekat (tidak lebih dari satu tahun), pada tanggal tertentu seperti tercantum pada neraca.

Menurut Dessy Suryani (2017) *Current ratio* adalah rasio yang sangat berguna untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban-kewajiban jangka pendeknya, dapat diketahui sampai seberapa jauh sebenarnya jumlah aktiva lancar perusahaan dapat menjamin utang lancarnya. Semakin tinggi hasil pengukuran *current ratio* maka perusahaan memiliki tingkat likuidasi yang baik, sehingga akan

memberikan persepsi positif terhadap kondisi perusahaan serta akan meningkatkan nilai perusahaan di mata investor.

Berdasarkan beberapa pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa *current ratio* merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar hutang jangka pendek yang segera jatuh tempo dengan aset lancar yang dimiliki perusahaan. Semakin tinggi *Current Ratio* berarti semakin besar kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban finansial jangka pendek dan perusahaan dikatakan sebagai perusahaan yang likuid. Tingkat likuiditas yang baik akan meningkatkan kepercayaan dan minat investor untuk membeli saham tersebut, sehingga akan meningkatkan nilai perusahaan maka *Price to Book Value* meningkat.

2.5.2 Tujuan dan Manfaat *Current Ratio*

Perhitungan rasio likuiditas yang salah satunya adalah *Current Ratio* memberikan cukup banyak tujuan dan manfaat bagi berbagai pihak yang berkepentingan terhadap perusahaan. Menurut Kasmir (2018, 132) bahwa tujuan dan manfaat yang dapat dirangkum dari hasil rasio likuiditas adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih. Artinya, kemampuan untuk membayar kewajiban yang sudah waktunya dibayar sesuai jadwal batas waktu yang telah ditetapkan (tanggal dan bulan tertentu).
2. Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar secara keseluruhan. Artinya jumlah kewajiban yang berumur di bawah satu tahun atau sama dengan satu tahun, dibandingkan dengan total aktiva lancar.
3. Untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek dengan aktiva lancar tanpa memperhitungkan persediaan atau piutang. Dalam hal ini aktiva lancar dikurangi persediaan dan utang yang dianggap likuiditasnya lebih rendah.
4. Untuk mengukur dan membandingkan antara jumlah persediaan yang ada dengan modal kerja perusahaan.
5. Untuk mengukur seberapa besar uang kas yang tersedia untuk membayar utang.
6. Sebagai alat perencanaan ke depan, terutama yang berkaitan dengan perencanaan kas dan utang.
7. Untuk melihat kondisi dan posisi likuiditas perusahaan dari waktu ke waktu dengan membandingkannya untuk beberapa periode.
8. Untuk melihat kelemahan yang dimiliki perusahaan, dari masing-masing komponen yang ada di aktiva lancar dan utang lancar.
9. Menjadi alat pemicu bagi pihak manajemen untuk memperbaiki kinerjanya, dengan melihat rasio likuiditas yang ada pada saat ini.

Menurut Hery (2018, 151) tujuan dan manfaat *Current Ratio* adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban atau utang yang segera jatuh tempo.

2. Untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek dengan menggunakan total aset lancar.
3. Untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek dengan menggunakan aset lancar (tanpa memperhitungkan persediaan barang dagang dan aset lancar lainnya).
4. Untuk mengukur tingkat ketersediaan uang kas perusahaan dalam membayar utang jangka pendek.
5. Sebagai alat perencanaan keuangan di masa mendatang terutama yang berkaitan dengan perencanaan kas dan utang jangka pendek.
6. Untuk melihat kondisi dan posisi perusahaan dari waktu ke waktu dengan membandingkannya selama beberapa periode.

Berdasarkan pendapat di atas dapat disimpulkan bahwa bagi pihak luar perusahaan, seperti pihak penyandang dana (kreditor), investor, distributor dan masyarakat luas, rasio likuiditas yang salah satunya adalah rasio lancar bermanfaat untuk menilai kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban kepada pihak ketiga. Hal ini tergambar dari rasio yang dimilikinya, kemampuan membayar tersebut akan memberikan jaminan bagi pihak kreditor untuk memberikan pinjaman selanjutnya.

2.5.3 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi *Current Ratio*

Menurut Munawir (2015, 73) faktor-faktor yang mempengaruhi *Current Ratio* adalah sebagai berikut:

1. Distribusi atau proporsi dari aktiva lancar.
2. Data trend dari pada aktiva lancar dan hutang lancar, untuk jangka waktu 5 tahun atau lebih dari waktu yang lalu.
3. Syarat yang diberikan oleh kreditor kepada perusahaan dalam mengadakan pembelian maupun syarat kredit yang diberikan oleh perusahaan dalam menjual barangnya.
4. *Present value* (nilai sesungguhnya) dari aktiva lancar, sebab ada kemungkinan perusahaan mempunyai saldo piutang yang cukup besar tetapi piutang tersebut sudah lama terjadi dan sulit ditagih sehingga nilai realisasinya mungkin lebih kecil dibandingkan dengan yang dilaporkan.
5. Kemungkinan perubahan nilai aktiva lancar, kalau nilai persediaan menurun maka aktiva lancar yang besar maka tidak terjamin likuiditas perusahaan.
6. Perubahan persediaan dalam hubungannya dengan volume penjualan sekarang atau di masa yang akan datang yang mungkin adanya *over investment* dalam persediaan.
7. Kebutuhan jumlah modal kerja di masa mendatang, semakin besar modal kerjanya maka dibutuhkan adanya ratio yang besar pula.
8. Jenis perusahaan (perusahaan memproduksi sendiri barang yang dijual, perusahaan perdagangan atau perusahaan jasa).

Menurut Kariyoto (2017, 189) faktor-faktor yang mempengaruhi *Current Ratio* adalah sebagai berikut:

1. Kas dan Bank adalah jumlah uang tunai yang ada pada perusahaan dan saldo perusahaan yang ada pada bank yang dapat ditarik dengan segera.

2. Surat-surat Berharga, Surat-surat berharga yang dimaksud adalah surat-surat berharga dalam jangka pendek, misalkan saham yang dibeli tetapi tidak dimaksud sebagai investasi jangka panjang melainkan jangka pendek.
3. Piutang Dagang adalah tagihan perusahaan pada pihak lain yang timbul dampak adanya transaksi bisnis secara kredit.
4. Persediaan Barang adalah barang yang diperjual belikan oleh perusahaan dalam bisnisnya.
5. Kewajiban yang dibayar dimuka adalah biaya yang telah dikeluarkan untuk aktivitas perusahaan yang akan datang.

Berdasarkan pendapat di atas dapat disimpulkan bahwa dalam menganalisis atau menghitung *current ratio* ini perlu diperhatikan kemungkinan adanya manipulasi data yang disajikan oleh perusahaan (adanya *window dressing*), yaitu dengan cara mengurangi jumlah hutang lancar yang mungkin diimbangi dengan mengurangi jumlah aktiva lancar dalam jumlah yang sama (lebih-lebih adanya pengurangan hutang lancar yang tidak diimbangi dengan penurunan jumlah aktiva lancar).

2.5.4 Rumus *Current Ratio*

Menurut Eugene F. Brigham and Joel F. Houston (2016, 108) formula untuk menghitung *current ratio* ditunjukkan dengan rumus sebagai berikut:

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Current Assets}}{\text{Current Liabilities}} \times 100\%$$

Menurut Kasmir (2018, 135) Rumus untuk mencari rasio lancar atau *current ratio* adalah sebagai berikut:

$$\text{Current Ratio} = \frac{\text{Current Assets}}{\text{Current Liabilities}} \times 100\%$$

Menurut Kasmir (2018, 135) bahwa dari hasil pengukuran rasio, apabila rasio lancar rendah, dapat dikatakan bahwa perusahaan kurang modal untuk membayar utang. Namun apabila hasil pengukuran rasio tinggi, belum tentu kondisi perusahaan sedang baik. Hal ini dapat saja terjadi karena kas tidak digunakan secara efisien.

Rasio ini menunjukkan sejauhmana aktiva lancar menutupi kewajiban-kewajiban lancar. Semakin besar perbandingan aktiva lancar dengan utang lancar, semakin tinggi kemampuan perusahaan menutupi kewajiban jangka pendeknya. Rasio ini dapat dibuat dalam bentuk berapa kali atau dalam bentuk persentase. Apabila rasio lancar 1 : 1 atau 100% ini berarti bahwa aktiva lancar dapat menutupi semua utang lancar. Rasio lancar yang lebih baik adalah jika berada di atas 1 atau 100 %, artinya aktiva lancar jauh di atas jumlah utang lancar. Sedangkan menurut Len Holm (2019, 86) *Current ratio* idealnya dalam kisaran 1,5 hingga 3,0.

2.6 *Debt to Asset Ratio*

2.6.1 *Definisi Debt to Asset Ratio*

Pemela Peterson dan Frank J. Fabozzi (2010, 157) berpendapat bahwa *Debt to Asset Ratio is the proportion of debt in a company's capital structure, measured using the book, or carrying value of the debt and assets.*

Sedangkan menurut Kasmir (2018, 156) *Debt to Asset Ratio* merupakan rasio utang yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan total aktiva. Dengan kata lain, seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang atau seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pengelolaan aktiva.

Sementara menurut Hery (2018, 166) *Debt to Asset Ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan total aset. Dengan kata lain, rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa besar aset perusahaan dibiayai atau seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pembiayaan aset.

Menurut Sofyan Syafri Harahap (2015, 304) *Debt to Asset Ratio* adalah suatu rasio yang menunjukkan sejauh mana hutang dapat ditutupi oleh aktiva, lebih besar rasionya lebih aman (*solvable*). Bisa juga dimaknai berapa porsi utang dibandingkan aktiva.

Menurut Muhammad Maulana Wildan et. al (2019) *Debt To Asset Ratio* yaitu seberapa besar total aktiva atau kekayaan perusahaan yang dibiayai oleh utang, semakin tinggi utang yang dimiliki perusahaan maka risiko yang dihasilkan akan semakin besar. Jadi, semakin tinggi *Debt To Asset Ratio* (DAR) maka nilai perusahaan akan rendah karena tingginya risiko yang diberikan oleh perusahaan sedangkan semakin rendah *Debt To Asset Ratio* (DAR) maka nilai perusahaan akan tinggi karena rendahnya risiko yang diberikan perusahaan.

Berdasarkan beberapa pendapat tersebut dapat disimpulkan *Debt to Asset Ratio* merupakan rasio yang membandingkan total utang dengan total aktiva dan mengukur seberapa banyak aktiva yang dibiayai oleh hutang sebuah perusahaan. Semakin tinggi utang yang dimiliki perusahaan maka risiko yang dihasilkan akan semakin besar. Rasio yang kecil menunjukkan bahwa sedikitnya aset perusahaan yang dibiayai oleh utang, artinya semakin rendah *Debt to Asset Ratio* sehingga *Price to Book Value* akan meningkat.

2.6.2 *Tujuan dan Manfaat Debt to Asset Ratio*

Perhitungan rasio solvabilitas yang salah satunya adalah *Debt to Asset Ratio* memberikan cukup banyak tujuan dan manfaat. Menurut Kasmir (2018, 153) beberapa tujuan perusahaan dengan menggunakan rasio solvabilitas adalah sebagai berikut:

1. Untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban yang bersifat tetap (seperti angsuran pinjaman termasuk bunga).
2. Untuk menilai keseimbangan antara nilai aktiva khususnya aktiva tetap dengan modal.
3. Untuk menilai seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang.

4. Untuk menilai seberapa besar pengaruh utang perusahaan terhadap pengelolaan aktiva.

Sementara itu manfaat rasio solvabilitas atau *leverage ratio* adalah sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis kemampuan posisi perusahaan terhadap kewajiban kepada pihak lainnya.
2. Untuk menilai keseimbangan antara nilai aktiva khususnya aktiva tetap dengan modal.
3. Untuk menilai seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang.
4. Untuk menilai seberapa besar pengaruh utang perusahaan terhadap pengelolaan aktiva.

Berdasarkan pendapat di atas dapat disimpulkan bahwa bagi pihak luar perusahaan, seperti pihak penyandang dana (kreditor), investor, distributor dan masyarakat luas, rasio solvabilitas yang salah satunya adalah *Debt to Asset Ratio* bermanfaat untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban.

2.6.3 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi *Debt to Asset Ratio*

Suatu perusahaan menunjukkan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban finansialnya baik jangka pendek maupun jangka panjang apabila sekiranya perusahaan dilikuidasi. Untuk menjaga atau memantau perkembangan rasio utang suatu perusahaan maka perlu diketahui faktor-faktor yang dapat mempengaruhi *debt to total asset ratio* (DAR).

Menurut Dermawan Sjahrial (2007, 236) terlepas dari pendekatan mana yang akan diambil untuk menentukan struktur modal yang optimal, para manajer keuangan perlu mempertimbangkan beberapa faktor penting yaitu sebagai berikut:

1. Tingkat penjualan
Perusahaan dengan penjualan yang efektif stabil berarti memiliki aliran kas yang relative stabil pula, maka dapat menggunakan utang lebih besar dari pada perusahaan dengan penjualan yang tidak stabil.
2. Struktur aktiva
Perusahaan yang memiliki aktiva tetap dalam jumlah besar dapat menggunakan utang dalam jumlah besar, hal ini disebabkan karena dari skalanya perusahaan besar akan lebih mudah mendapat akses ke sumber dana dibandingkan dengan perusahaan kecil.
3. Tingkat pertumbuhan penjualan
Semakin cepat pertumbuhan suatu perusahaan maka semakin besar kebutuhan dana untuk membiayai ekspansi. Semakin besar kebutuhan untuk pembiayaan mendatang maka semakin besar keinginan perusahaan untuk menahan laba.
4. Kemampuan menghasilkan laba
Periode sebelumnya merupakan faktor penting dalam menentukan struktur modal. Dengan laba ditahan yang besar, perusahaan akan lebih senang menggunakan laba ditahan sebelum menggunakan utang atau menerbitkan saham baru.

5. Variabilitas laba dan perlindungan pajak
Perusahaan dengan variabilitas laba yang kecil akan memiliki kemampuan yang besar untuk menanggung beban tetap yang berasal dari utang. Ada kecenderungan bahwa penggunaan utang akan memberikan manfaat berupa perlindungan pajak.
6. Skala perusahaan
Perusahaan besar yang sudah mapan akan lebih mudah memperoleh modal dipasar modal dibandingkan dengan perusahaan kecil. Karena kemudahan akses tersebut berarti perusahaan besar memiliki fleksibilitas yang besar pula.
7. Kondisi intern perusahaan dan ekonomi makro
Perusahaan perlu melihat saat yang tepat untuk menjual saham dan obligasi. Secara umum kondisi yang paling tepat untuk menjual obligasi atau saham adalah pada saat tingkat bunga pasar sedang rendah dan pasar modal sedang bullish.

Menurut Farah Margaretha (2014, 114) menyatakan faktor-faktor yang mempengaruhi struktur modal adalah sebagai berikut:

1. *Business risk*
Semakin besar *business risk*, makin rendah rasio utang.
2. *Tax Position*
Bunga utang mengurangi pajak. Semakin tinggi tarif pajak, semakin besar keuntungan dari penggunaan utang.
3. *Managerial conservatism or aggressiveness*
Manajer yang konservatif akan menggunakan banyak modal sendiri sedangkan manajer yang agresif akan menggunakan banyak utang.

Berdasarkan penjelasan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi *Debt To Asset Ratio* adalah jumlah tingkat pendanaan internal meliputi jumlah kas, surat-surat berharga, jumlah piutang sedangkan pendanaan dari eksternal meliputi kreditor dan investor. Semakin banyak investor maupun kreditor perusahaan yang mengasumsikan dana maka besar tingkat aktiva yang dibiayai oleh utang.

2.6.4 Rumus *Debt to Asset Ratio*

Menurut Eugene F. Brigham dan Phillip R. Daves (2018, 257) formula untuk menghitung *Debt to Asset Ratio* adalah sebagai berikut:

$$\text{Debt to Asset Ratio} = \frac{\text{Total Liabilities}}{\text{Total Assets}} \times 100\%$$

Menurut Kasmir (2018, 164) rumus perhitungan *Debt to Asset Ratio* adalah sebagai berikut:

$$\text{Debt to Asset Ratio} = \frac{\text{Total Liabilities}}{\text{Total Assets}} \times 100\%$$

Membandingkan antara jumlah kewajiban dengan jumlah aset yang dimiliki perusahaan menunjukkan sejauh mana dana yang dipinjam telah digunakan untuk membeli aset. Semakin tinggi *Debt to Asset Ratio* maka semakin besar pula kemungkinan perusahaan untuk tidak dapat melunasi kewajiban. Ketentuan umumnya

adalah perusahaan seharusnya memiliki *Debt to Asset Ratio* kurang dari 0,5 tapi perlu diingat juga bahwa ketentuan ini tentu saja dapat bervariasi tergantung pada jenis perusahaan tersebut.

2.7 Debt to Equity Ratio

2.7.1 Definisi Debt to Equity Ratio

Michael Rist and Albert J. Pizzica (2015, 42) berpendapat bahwa *Debt to equity measures how much of the company is financed by its debt holders compared with its owners and is another measure of financial health. A company with a large amount of debt will have a very high debt to equity ratio, whereas one with little debt will have a low debt to equity ratio. Companies with lower debt to equity ratios are generally less risky than those with higher debt to equity ratios.*

Sedangkan menurut Kasmir (2018, 157) *Debt To Equity Ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Rasio ini dicari dengan cara membandingkan antara seluruh utang, termasuk utang lancar dengan seluruh ekuitas. Rasio ini berguna untuk mengetahui jumlah dana yang disediakan peminjam (kreditor) dengan pemilik perusahaan. Dengan kata lain, rasio ini berfungsi untuk mengetahui setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan untuk jaminan utang.

Sementara menurut Hery (2018, 168) rasio utang terhadap modal atau *debt to equity ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur besarnya proporsi utang terhadap modal. Rasio ini dihitung sebagai hasil bagi antara total utang dengan modal. Rasio ini berguna untuk mengetahui besarnya perbandingan antara jumlah dana yang disediakan oleh kreditor dengan jumlah dana yang berasal dari pemilik perusahaan. Dengan kata lain, rasio ini berfungsi untuk mengetahui berapa bagian dari setiap rupiah modal yang dijadikan sebagai jaminan utang. Rasio ini memberikan petunjuk umum tentang kelayakan kredit dan risiko keuangan debitor.

Menurut Dessy Suryani (2017) *Debt to Equity Ratio* adalah rasio yang membandingkan jumlah utang terhadap ekuitas. Rasio ini sering digunakan para analis dan para investor untuk melihat seberapa besar utang perusahaan jika dibandingkan ekuitas yang dimiliki oleh perusahaan. Semakin tinggi tingkat utang, maka semakin berisiko suatu investasi bagi investor, sehingga banyak investor menghindari perusahaan dengan tingkat utang yang tinggi serta akan menimbulkan persepsi negatif yang akan menurunkan nilai perusahaan tersebut.

Berdasarkan pernyataan di atas maka dapat disimpulkan bahwa *Debt to Equity Ratio* merupakan mengukur persentase utang pada struktur modal perusahaan, dimana rasio ini berfungsi untuk mengetahui besarnya dana untuk jaminan kreditor. Semakin tinggi *Debt to Equity Ratio* semakin tinggi risiko kebangkrutan perusahaan sehingga mengurangi kepercayaan investor untuk menanamkan modalnya pada perusahaan tersebut, sehingga akan mengakibatkan menurunnya harga saham dan diikuti oleh menurunnya *Price to Book Value*.

2.7.2 Tujuan dan Manfaat *Debt to Equity Ratio*

Perhitungan rasio solvabilitas yang salah satunya adalah *Debt to Equity Ratio* memberikan cukup banyak tujuan dan manfaat. Menurut Kasmir (2018, 153) beberapa tujuan perusahaan dengan menggunakan rasio solvabilitas adalah sebagai berikut:

1. Untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban yang bersifat tetap (seperti angsuran pinjaman termasuk bunga).
2. Untuk menilai keseimbangan antara nilai aktiva khususnya aktiva tetap dengan modal.
3. Untuk menilai seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang.
4. Untuk menilai seberapa besar pengaruh utang perusahaan terhadap pengelolaan aktiva.

Sementara itu manfaat rasio solvabilitas atau *leverage ratio* adalah sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis kemampuan posisi perusahaan terhadap kewajiban kepada pihak lainnya.
2. Untuk menilai keseimbangan antara nilai aktiva khususnya aktiva tetap dengan modal.
3. Untuk menilai seberapa besar aktiva perusahaan dibiayai oleh utang.
4. Untuk menilai seberapa besar pengaruh utang perusahaan terhadap pengelolaan aktiva.

Berdasarkan pendapat di atas dapat disimpulkan bahwa bagi pihak luar perusahaan, seperti pihak penyandang dana (kreditor), investor, distributor dan masyarakat luas, rasio solvabilitas yang salah satunya adalah *Debt to Equity Ratio* bermanfaat untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban.

2.7.3 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi *Debt to Equity Ratio*

Menurut Dermawan Sjahrial (2007, 236) terlepas dari pendekatan mana yang akan diambil untuk menentukan struktur modal yang optimal, para manajer keuangan perlu mempertimbangkan beberapa faktor penting yaitu sebagai berikut:

1. Tingkat penjualan
Perusahaan dengan penjualan yang efektif stabil berarti memiliki aliran kas yang relative stabil pula, maka dapat menggunakan utang lebih besar dari pada perusahaan dengan penjualan yang tidak stabil.
2. Struktur aktiva
Perusahaan yang memiliki aktiva tetap dalam jumlah besar dapat menggunakan utang dalam jumlah besar, hal ini disebabkan karena dari skalanya perusahaan besar akan lebih mudah mendapat akses ke sumber dana dibandingkan dengan perusahaan kecil.
3. Tingkat pertumbuhan penjualan
Semakin cepat pertumbuhan suatu perusahaan maka semakin besar kebutuhan dana untuk membiayai ekspansi. Semakin besar kebutuhan untuk pembiayaan mendatang maka semakin besar keinginan perusahaan untuk menahan laba.

4. Kemampuan menghasilkan laba
Periode sebelumnya merupakan faktor penting dalam menentukan struktur modal. Dengan laba ditahan yang besar, perusahaan akan lebih senang menggunakan laba ditahan sebelum menggunakan utang atau menerbitkan saham baru.
5. Variabilitas laba dan perlindungan pajak
Perusahaan dengan variabilitas laba yang kecil akan memiliki kemampuan yang besar untuk menanggung beban tetapyang berasal dari utang. Ada kecenderungan bahwa penggunaan utang akan memberikan manfaat berupa perlindungan pajak.
6. Skala perusahaan
Perusahaan besar yang sudah mapan akan lebih mudah memperoleh modal dipasar modal dibandingkan dengan perusahaan kecil. Karena kemudahan akses tersebut berarti perusahaan besar memiliki fleksibilitas yang besar pula.
7. Kondisi intern perusahaan dan ekonomi makro
Perusahaan perlu melihat saat yang tepat untuk menjual saham dan obligasi. Secara umum kondisi yang paling tepat untuk menjual obligasi atau saham adalah pada saat tingkat bunga pasar sedang rendah dan pasar modal sedang bullish.

Menurut Syafrida Hani (2015, 124) *Debt to Equity Ratio* dipengaruhi oleh kepemilikan manajerial, institusional investor, ukuran perusahaan, return on asset dan risiko bisnis.

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa peningkatan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan dana pinjaman dapat menurunkan *Debt to Equity Ratio*. Artinya perubahan struktur modal dan peningkatan laba akan berdampak pada peningkatan kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jatuh tempo.

2.7.4 Rumus *Debt to Equity Ratio*

Menurut Eugene F. Brigham dan Phillip R. Daves (2018, 257) formula untuk menghitung *Debt to Equity Ratio* adalah sebagai berikut:

$$Debt\ to\ Equity\ Ratio = \frac{Total\ Liabilities}{Total\ Equity} \times 100\%$$

Menurut Kasmir (2018, 158) rumus untuk mencari *debt to equity ratio* dapat digunakan perbandingan antara total utang dengan total ekuitas sebagai berikut.

$$Debt\ to\ Equity\ Ratio = \frac{Total\ Liabilities}{Total\ Equity} \times 100\%$$

Semakin tinggi *debt to equity ratio* maka semakin kecil jumlah modal pemilik yang dapat dijadikan sebagai jaminan utang. menurut Ketentuan umumnya adalah debitor seharusnya memiliki *debt to equity ratio* kurang dari 0,5 namun perlu diingat juga bahwa ketentuan ini tentu saja dapat bervariasi tergantung pada jenis perusahaan.

2.8 Return On Asset

2.8.1 Definisi Return On Asset

William L Megginson, et. Al (2008, 48) berpendapat bahwa *The return on total assets (ROA) measure the overall effectiveness of management in generating return to ordinary shareholders with its available assets.*

Sedangkan menurut Irham Fahmi (2017, 98) *Return On Asset* yaitu melihat sejauh mana investasi yang telah ditanamkan mampu memberikan pengembalian keuntungan sesuai dengan yang diharapkan dan investasi tersebut sebenarnya sama dengan aset perusahaan yang ditanamkan.

Sementara menurut Hery (2018, 193) *Return On Asset* merupakan rasio yang menunjukkan seberapa besar kontribusi aset dalam menciptakan laba bersih. Dengan kata lain, rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa besar jumlah laba bersih yang aka dihasilkan dari setiap rupiah dana yang terutama dari total aset.

Menurut Hiasinta Elsi Prisilianti (2017) *Return On Asset* adalah rasio profitabilitas yang menunjukkan seberapa besar kemampuan perusahaan untuk memperoleh pendapatan dengan menggunakan aktiva yang ada di dalam perusahaan. Apabila *return on asset* memiliki nilai yang tinggi, maka kinerja perusahaan dalam mengelola aset menjadi laba bagi perusahaan sangat baik sehingga nilai perusahaan akan ikut meningkat.

Berdasarkan definisi di atas, maka dapat disimpulkan bahwa *Return On Asset* merupakan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dengan semua aset yang dimiliki oleh perusahaan. *Return On Asset* dapat dijadikan sebagai indikator untuk mengetahui seberapa mampu perusahaan memperoleh laba yang optimal dilihat dari posisi aktivitya. Semakin tinggi *return on asset* semakin besar kemakmuran pemegang saham maka nilai perusahaan akan meningkat sehingga *Price to Book Value* akan meningkat.

2.8.2 Tujuan dan Manfaat Return On Asset

Perhitungan rasio profitabilitas yang salah satunya adalah *Return On Asset* memberikan cukup banyak tujuan dan manfaat. Menurut Kasmir (2018, 197) tujuan penggunaan rasio profitabilitas bagi perusahaan, maupun bagi pihak luar perusahaan, yaitu:

1. Untuk mengukur atau menghitung laba yang diperoleh perusahaan dalam satu periode tertentu.
2. Untuk menilai posisi laba perusahaan tahun sebelumnya dengan tahun sekarang.
3. Untuk menilai perkembangan laba dari waktu ke waktu.
4. Untuk menilai besarnya laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri.
5. Untuk mengukur produktivitas seluruh dana perusahaan yang digunakan baik modal pinjaman maupun modal sendiri.
6. Untuk mengukur produktivitas dari seluruh dana perusahaan yang digunakan baik modal sendiri.

Sementara itu, menurut Kasmir (2018, 198) manfaat yang diperoleh adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui besarnya tingkat laba yang diperoleh perusahaan dalam satu periode.
2. Mengetahui posisi laba perusahaan tahun sebelumnya dengan tahun sekarang.
3. Mengetahui perkembangan laba dari waktu ke waktu.
4. Mengetahui besarnya laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri.
5. Mengetahui produktivitas dari seluruh dana perusahaan yang digunakan baik modal pinjaman maupun modal sendiri.

Sedangkan menurut Hery (2018, 192) tujuan dan manfaat rasio profitabilitas secara keseluruhan adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba selama periode tertentu.
2. Untuk menilai posisi laba perusahaan tahun sebelumnya dengan tahun sekarang.
3. Untuk menilai perkembangan laba dari waktu ke waktu.
4. Untuk mengukur seberapa besar jumlah laba bersih yang akan dihasilkan dari setiap rupiah dana yang tertanam dalam total aset.
5. Untuk mengukur seberapa besar jumlah laba bersih yang akan dihasilkan dari setiap rupiah dana yang tertanam dalam total ekuitas.
6. Untuk mengukur margin laba kotor atas penjualan bersih.
7. Untuk mengukur margin laba operasional atas penjualan bersih.
8. Untuk mengukur margin laba bersih atas penjualan bersih.

Berdasarkan pendapat di atas dapat disimpulkan bahwa bagi pihak luar perusahaan, seperti investor, distributor dan masyarakat luas, rasio profitabilitas yang salah satunya adalah *Return On Asset* bermanfaat untuk menilai kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dan perkembangan laba.

2.8.3 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi *Return On Asset*

Untuk dapat meningkatkan rasio *return on assets*, suatu perusahaan dapat melakukannya dengan mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhinya. Menurut Kasmir (2018, 203) menjelaskan bahwa yang mempengaruhi *Return on Assets* (ROA) adalah hasil pengembalian atas investasi atau yang disebut sebagai *return on assets* (ROA) dipengaruhi oleh margin laba bersih dan perputaran total aktiva karena apabila ROA rendah itu disebabkan oleh rendahnya margin laba yang diakibatkan oleh rendahnya margin laba bersih yang diakibatkan oleh rendahnya perputaran total aktiva.

Sementara itu menurut Munawir (2015, 89), besarnya *return on assets* (ROA) dipengaruhi oleh dua faktor yaitu:

1. *Turnover dari operating assets* (tingkat perputaran aktiva yang digunakan untung operasi).
2. *Profit margin*, yaitu besarnya keuntungan operasi yang dinyatakan dalam persentase dan jumlah penjualan bersih. Profit margin ini mengukur tingkat keuntungan yang dapat dicapai oleh perusahaan di hubungkan dengan penjualannya.

Berdasarkan pendapat tersebut dapat diketahui bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi rasio *return on assets* diantaranya yaitu peningkatan dalam perputaran aset dan peningkatan dalam margin laba neto. Dengan demikian apabila perusahaan

ingin meningkatkan rasio *return on assets* maka perusahaan dapat melakukannya dengan jalan meningkatkan perputaran aset dan margin laba neto.

2.8.4 Rumus *Return On Asset*

Menurut Eugene F. Brigham and Joel F. Houston (2016, 119) formula untuk menghitung *return on asset* ditunjukkan dengan rumus sebagai berikut:

$$\text{Return On Asset} = \frac{\text{Earning After Tax}}{\text{Total Assets}} \times 100\%$$

Menurut Kasmir (2018, 202) rumus yang digunakan untuk menghitung *return on asset* adalah sebagai berikut:

$$\text{Return On Asset} = \frac{\text{Earning After Tax}}{\text{Total Assets}} \times 100\%$$

Besarnya perhitungan pengembalian atas aktiva menunjukkan seberapa besar kemampuan perusahaan menghasilkan laba yang tersedia bagi para pemegang saham biasa dengan seluruh aktiva yang dimilikinya, maka semakin besar *return on asset* akan semakin tinggi nilai perusahaan. Menurut Len Holm (2019, 86) *Return on asset* idealnya lebih besar dari 5%.

2.9 *Price to Book Value*

2.9.1 Definisi *Price to Book Value*

M. Sarngadharan and S. Rajitha Kumar (2011, 155) berpendapat bahwa *Price to Book Value Ratio establishes the relation of market value per equity share to the book value per equity share. This ratio reflect the contribution of a firm towards the wealth of society based on its investment.*

Sedangkan menurut Eduardus Tandelilin (2017, 324) *Price to Book Value* merupakan gambaran harga pasar saham dan nilai buku per lembar saham yang dapat digunakan untuk menentukan nilai suatu saham dimana nilai pasar suatu saham haruslah mencerminkan nilai bukunya.

Sementara menurut Hery (2018, 145) *Price to Book Value Ratio (PBV)* merupakan rasio yang menunjukkan hasil perbandingan antara harga pasar per lembar saham dengan nilai buku per lembar saham. Rasio ini digunakan untuk mengukur tingkat harga saham apakah *overvalued* atau *undervalued*. Semakin rendah nilai PBV suatu saham maka saham tersebut dikategorikan *undervalued*, dimana sangat baik untuk investasi jangka panjang. Namun rendahnya nilai PBV juga dapat mengindikasikan menurunnya kualitas dan kinerja fundamental emiten. Oleh sebab itu, nilai PBV juga harus dibandingkan dengan PBV saham emiten lain dalam industri yang sama. Apabila terlalu jauh perbedaannya maka sebaiknya perlu dianalisis lebih lanjut.

Berdasarkan beberapa definisi di atas maka disimpulkan bahwa *Price to book value* (PBV) adalah penilaian investor terhadap nilai buku perusahaan yang tercermin dari harga pasar saham yang dicapai perusahaan. *Price to book value* digunakan untuk mengukur apakah harga saham perusahaan *overvalued* atau *undervalued*.

2.9.2 Tujuan dan Manfaat *Price to Book Value*

Menurut I Made Sudana (2015, 22) teori-teori di bidang keuangan memiliki satu fokus, yaitu memaksimalkan kemakmuran pemegang saham atau pemilik perusahaan (*wealth of the shareholders*). Tujuan normatif ini dapat diwujudkan dengan memaksimalkan nilai pasar perusahaan (*market value of firm*). Bagi perusahaan yang sudah *go public*, memaksimalkan nilai perusahaan sama dengan memaksimalkan harga pasar saham. Memaksimalkan nilai perusahaan dinilai lebih tepat sebagai tujuan perusahaan karena beberapa hal sebagai berikut:

1. Memaksimalkan nilai perusahaan berarti memaksimalkan nilai sekarang dari semua keuntungan yang akan diterima oleh pemegang saham dimasa yang akan datang atau berorientasi jangka panjang.
2. Mempertimbangkan faktor risiko.
3. Memaksimalkan nilai perusahaan lebih menekankan pada arus kas dari pada sekedar laba menurut pengertian akuntansi.
4. Memaksimalkan nilai perusahaan tidak mengabaikan tanggung jawab sosial.

Adapun menurut Fenty Fauziah (2017, 4) tujuan dan manfaat nilai perusahaan melalui rasio *price to book value* adalah sebagai berikut:

1. Nilai buku mempunyai ukuran yang relatif stabil, yang dapat dibandingkan dengan harga pasar.
2. Nilai buku memberikan standar akuntansi yang konsisten untuk semua perusahaan. PBV dapat dibandingkan antar perusahaan yang sama sebagai petunjuk adanya *under* atau *over valuation*.
3. Perusahaan dengan *earning negative*, yang tidak bisa dinilai dengan menggunakan *price earning ratio* (PER) dapat dievaluasi menggunakan PBV.

Berdasarkan pendapat di atas dapat disimpulkan bahwa *Price to Book Value* bermanfaat untuk membandingkan antar perusahaan yang sama sebagai petunjuk adanya *under* atau *over valuation*.

2.9.3 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi *Price to Book Value*

Price to Book Value dapat memberikan kemakmuran kepada para pemegang saham apabila harga saham perusahaan meningkat. Menurut Jogiyanto (2014, 143) Secara umum ada dua faktor yang mempengaruhi nilai perusahaan yaitu sebagai berikut:

1. Faktor internal perusahaan yaitu faktor yang berada di dalam perusahaan dan dapat dikendalikan oleh manajemen perusahaan. misalnya pemasaran, produksi, maupun pengumuman pendanaan yang berhubungan dengan ekuitas maupun hutang. Suatu perusahaan yang mempunyai kinerja perusahaan yang baik maka akan menarik

investor dalam menanamkan modalnya pada perusahaan tersebut dengan cara membeli saham yang dikeluarkan oleh perusahaan. Jumlah permintaan saham meningkat sedangkan jumlah penawaran tetap akan menyebabkan harga pasar saham meningkat.

2. Faktor eksternal yaitu faktor yang berada di luar perusahaan yang tidak bisa dikendalikan oleh manajemen perusahaan yaitu:

a. Kondisi ekonomi

Kondisi ekonomi suatu negara yang kurang baik akan berdampak pada menurunnya investasi. Kondisi ekonomi akan mempengaruhi daya beli masyarakat khususnya investor selanjutnya akan mempengaruhi perusahaan yang dapat menyebabkan harga pasar menurun, tetapi jika kondisi ekonomi suatu negara dalam keadaan baik maka investor lebih tertarik menanamkan modalnya dalam bentuk saham daripada ditabungkan karena lebih menguntungkan.

b. Tingkat suku bunga

Jika suatu negara tingkat suku bunganya tinggi investor lebih suka menabung, karena dengan menabung mereka tidak akan menanggung risiko yang besar.

c. Tingkat inflasi

Inflasi merupakan kecenderungan dari harga untuk naik secara umum dan terus-menerus. Inflasi dapat mengakibatkan kerugian bagi pemegang uang dalam bentuk tunai. Jika inflasi meningkat harga saham juga akan meningkat. Karena masyarakat lebih suka memegang saham daripada uang tunai.

d. Faktor psikologi

Hal ini dapat terjadi bila harga pasar saham turun maka investor akan menjual saham karena terbentur kebutuhan dana yang mendesak atau karena takut untuk mengalami kerugian yang semakin besar. Bila hal ini terjadi dan dilakukan banyak orang atau pemegang saham maka akan menurunkan harga saham.

e. Kebijakan pemerintah di bidang ekonomi

Kebijakan pemerintah yang bersifat umum dan kebijakan ekonomi secara langsung atau tidak langsung akan berpengaruh pada harga saham.

Menurut Sari & Jufrizen (2019, 197) Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi *price to book value* diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Operasi (pendapatan dan beban)
2. Keputusan pendanaan
3. Keputusan investasi
4. Kebijakan dividen

Berdasarkan pendapat tersebut dapat diketahui bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi rasio *Price to Book Value* diantaranya yaitu faktor internal seperti kinerja keuangan dan faktor eksternal seperti kondisi ekonomi suatu negara.

2.9.4 Rumus *Price to Book Value*

Menurut Eugene F. Brigham and Joel F. Houston (2016, 122) formula untuk menghitung *price to book value* ditunjukkan dengan rumus sebagai berikut:

$$Price\ to\ Book\ Value = \frac{Market\ Price\ Per\ Share}{Book\ Value\ Per\ Share} \times 100\%$$

Book value per share dapat dihitung dari:

$$Book\ Value\ Per\ Share = \frac{Common\ Equity}{Share\ Outstanding}$$

Price to Book Value ini menunjukkan seberapa jauh sebuah perusahaan mampu menciptakan nilai perusahaan relatif terhadap jumlah modal diinvestasikan, sehingga semakin tinggi rasio *Price to Book Value* yang menunjukkan makin berhasil perusahaan menciptakan nilai perusahaan. Besaran standar nilai *Price to Book Value* pada perusahaan yaitu >1 yang dimana diindikasikan saham yang layak untuk dipertimbangkan.

2.10 Model Regresi Data Panel

2.10.1 Pengertian Data Panel

Wanner dan Pevalin (2005) berpendapat bahwa regresi data panel merupakan sekumpulan teknik untuk memodelkan pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen pada data berbagai unit *cross sectional* maupun *time series*.

Sedangkan menurut Agus Tri Basuki dan Nano Prawoto (2017, 275) data panel adalah gabungan antara data runtut waktu (*time series*) dan data silang (*cross section*).

Sementara menurut Ghozali (2018, 296), regresi data panel merupakan teknik regresi yang menggabungkan data runtut waktu (*time series*) dengan data silang (*cross section*), dimana dengan menggabungkan data *time series* dan *cross section*, maka dapat memberikan data yang lebih informatif, lebih bervariasi, tingkat kolinearitas antar variabel yang rendah, lebih besar *degree of freedom* dan lebih efisien.

Jadi dapat disimpulkan bahwa data panel merupakan data gabungan yang terdiri dari data sekelompok individual yang diteliti pada rentang waktu tertentu untuk memberikan informasi observasi setiap individu dalam sampel.

2.10.2 Analisis Data Panel

Data panel merupakan data gabungan dari *cross section* dan *time series*. Untuk mengatasi masalah pada model regresi data panel seperti model data panel tidak seimbang maka dari itu dalam pemilihan model data panel terbaik terdapat beberapa metode yang bisa digunakan untuk mengestimasi model regresi dengan data panel.

Menurut Agus Tri Basuki dan Nano Prawoto (2017, 276) keputusan untuk memilih jenis model yang digunakan dalam analisis data panel didasarkan pada tiga uji yaitu uji *Chow*, uji *Hausman*, dan uji *Lagrange Multiplier*. Untuk menguji persamaan regresi akan diestimasi dapat digunakan tiga pengujian yaitu uji *chow*, uji *hausman*, dan uji *lagrange multiplier* sebagai berikut:

1. Uji *Chow/Likelihood Ratio*

Uji *Chow* adalah pengujian yang digunakan untuk memilih pendekatan terbaik antara model pendekatan *Common Effect Model (CEM)* dengan *Fixed Effect Model (FEM)* dalam mengestimasi data panel. Dasar kriteria pengujian sebagai berikut:

- a. Jika nilai probabilitas (*P-value*) untuk *cross section F* $> 0,05$ (nilai signifikan) maka H_0 diterima, sehingga model yang paling tepat digunakan adalah *Common Effect Model (CEM)*.
- b. Jika nilai probabilitas (*P-value*) untuk *cross section F* $< 0,05$ (nilai signifikan) maka H_0 ditolak, sehingga model yang paling tepat digunakan adalah *Fixed Effect Model (FEM)*.

Hipotesis yang digunakan adalah:

H_0 : *Common Effect Model (CEM)*

H_1 : *Fixed Effect Model (FEM)*

2. Uji Hausman

Uji Hausman adalah pengujian yang digunakan untuk memilih pendekatan terbaik antar model pendekatan *Random Effect Model (REM)* dengan *Fixed Effect Model (FEM)* dalam mengestimasi data panel. Dasar kriteria pengujian sebagai berikut:

- a. Jika nilai probabilitas (*P-value*) untuk *cross section random* $> 0,05$ (nilai signifikan) maka H_0 diterima, sehingga model yang paling tepat digunakan adalah *Random Effect Model (REM)*.
- b. Jika nilai probabilitas (*P-value*) untuk *cross section random* $< 0,05$ (nilai signifikan) maka H_0 ditolak, sehingga model yang tepat digunakan adalah *Fixed Effect Model (FEM)*.

Hipotesis yang digunakan adalah:

H_0 : *Random Effect Model (REM)*

H_1 : *Fixed Effect Model (FEM)*

3. Uji *Lagrange Multiplier*

Uji *lagrange multiplier* adalah pengujian yang digunakan untuk memilih pendekatan terbaik antara model pendekatan *Common Effect Model (CEM)* dengan *Random Effect Model (REM)* dalam mengestimasi data panel. *Random Effect Model* dikembangkan oleh *Breusch-pangan* yang digunakan untuk menguji signifikansi yang didasarkan pada nilai residual dari metode OLS. Dasar kriteria sebagai berikut:

- a. Jika nilai *cross section Breusch-pangan* $\geq 0,05$ (nilai signifikan) maka H_0 diterima, sehingga model yang paling tepat digunakan adalah *Common Effect Model (CEM)*.
- b. Jika nilai *cross section Breusch-pangan* $< 0,05$ (nilai signifikan) maka H_0 ditolak, sehingga model yang tepat adalah *Random Effect Model (REM)*.

Hipotesis yang digunakan adalah:

H_0 : *Common Effect Random (CEM)*

H_1 : *Random Effect Model (REM)*

Adapun model regresi data panel adalah sebagai berikut:

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + e$$

Keterangan

Y = Variabel dependen

α = Koefisien konstanta

$\beta_1, \beta_2, \beta_3,$ dan β_4 = Koefisien regresi

X1, X2, X3, X4 = Variabel independen

e = Tingkat Kesalahan (*error*)

2.10.3 Uji Asumsi Klasik Data Panel

Uji asumsi klasik merupakan persyaratan statistik yang harus dilakukan pada analisis regresi linier berganda yang berbasis *ordinary least square*. Dalam OLS hanya terdapat satu variabel dependen, sedangkan untuk variabel independen berjumlah lebih dari satu. Menurut Imam Ghozali (2018, 159) untuk menentukan ketepatan model perlu dilakukan pengujian atas beberapa asumsi klasik yaitu uji normalitas, uji multikolinieritas, uji heterokedastisitas, dan uji autokorelasi.

2.10.3.1 Uji Normalitas

Uji normalitas data bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel independen dan variabel dependen atau keduanya memiliki distribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah yang memiliki distribusi normal atau mendekati normal. Distribusi normal akan membentuk satu garis lurus diagonal, dan plotting data akan dibandingkan dengan garis diagonal. Jika distribusi data adalah normal, maka garis yang menghubungkan data sesungguhnya akan mengikuti garis diagonalnya, Imam Ghozali (2018, 161).

Dalam penelitian ini normalitas data diuji menggunakan metode grafik histogram dan uji Jarque-Bera. Menurut Imam Ghozali (2018, 161) Dasar pengambilan keputusan uji normalitas adalah sebagai berikut:

1. Jika nilai *probability* $\geq 0,05$ (lebih besar dari 5%) maka data dapat dikatakan berdistribusi normal.
2. Jika nilai *probability* $\leq 0,05$ (lebih kecil dari 5%) maka dapat dikatakan data tidak berdistribusi normal.

2.10.3.2 Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas digunakan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi antara variabel bebas (independen). Menurut Imam Ghozali (2018, 107) Pengujian multikolinieritas dapat dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Jika nilai korelasi $> 0,85$ maka H_0 ditolak, artinya model regresi mengandung multikolinieritas.
2. Jika nilai korelasi $< 0,85$ maka H_0 diterima, artinya model regresi tidak mengandung multikolinieritas.

Multikolinieritas adalah suatu situasi yang menggambarkan adanya hubungan yang kuat antara dua variabel bebas atau lebih dalam sebuah model regresi. Model regresi yang baik semestinya tidak terjadi korelasi pada masing-masing variabel.

2.10.3.3 Uji Heterokedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variabel residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain, Imam Ghozali (2018, 120). Jika varian dari data residual satu pengamatan ke pengamatan lain tetap, maka disebut homoskedastisitas dan jika berbeda disebut heteroskedastisitas. Untuk mendeteksi ada tidaknya heteroskedastisitas dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan uji Glejser. Uji glejser dilakukan dengan meregresi nilai absolut residual terhadap variabel independen. Pengujian heteroskedastisitas dengan uji glejser dapat dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Jika nilai *probability* pada *Obs*R-squared* $> 0,05$ maka tidak terjadi heterokedastisitas.
2. Jika nilai *probability* pada *Obs*R-squared* $< 0,05$ maka terjadi heterokedastisitas.

2.10.3.4 Uji Autokorelasi

Menurut Imam Ghozali (2018, 107) uji autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi linear ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode $t-1$ (sebelumnya). Autokorelasi muncul karena observasi yang berurutan sepanjang waktu berkaitan satu sama lain. Hal ini sering ditemukan pada data runtut waktu (time series), karena sampel atau observasi tertentu cenderung dipengaruhi oleh observasi sebelumnya. Untuk mendeteksi ada tidaknya autokorelasi dengan cara uji Durbin-Watson (DW Test).

Nilai Durbin-Watson harus dihitung terlebih dahulu, kemudian dibandingkan dengan nilai batas atas (dU) dan nilai batas bawah (dL) untuk mengetahui berbagai nilai n (jumlah sampel) dan k (jumlah variabel bebas) yang ada dalam tabel Durbin-Watson dengan ketentuan sebagai berikut.

1. $DW < dL$, terdapat autokorelasi positif (+)
2. $dL < DW < dU$, tidak dapat disimpulkan
3. $dU < DW < 4-dU$, tidak terjadi autokorelasi
4. $4-dU < DW < 4-dL$, tidak dapat disimpulkan
5. $DW < 4-dL$, terdapat autokorelasi negatif (-)

2.10.4 Pengujian Hipotesis

Terdapat dua jenis alat uji statistik, yaitu statistik parametrik dan statistik non parametrik. Statistik parametrik digunakan jika distribusi data yang digunakan normal, sedangkan data yang bersifat tidak normal menggunakan uji statistik non parametrik (Imam Ghozali, 2018). Dalam penelitian ini menggunakan pengujian statistik parametrik.

Menurut Imam Ghozali (2018) terdapat beberapa kondisi yang harus dipenuhi agar uji statistik parametrik dapat digunakan, yaitu:

1. Observasi harus independen.
2. Populasi asal observasi harus berdistribusi normal.
3. Variance populasi masing-masing grup dalam hal analisis dengan dua grup harus sama.
4. Variabel harus diukur paling tidak dalam skala interval.

Jika distribusi data bersifat normal, maka digunakanlah uji statistik parametrik. Uji regresi merupakan salah satu jenis uji statistik parametrik. Untuk menguji hipotesis yang diajukan peneliti, maka akan dilakukan uji pengaruh parsial (Uji *t/Partial Individual Test*), uji pengaruh simultan (Uji *F/Overall Significance Test*), dan uji koefisien determinasi.

2.10.4.1 Uji Koefisien Regresi Secara Parsial (Uji t)

Pengujian ini dilakukan untuk mengetahui secara terpisah atau parsial variabel bebas berpengaruh secara signifikan atau tidak terhadap variabel terikat. Uji t digunakan untuk menguji pengaruh variabel independen secara parsial terhadap variabel dependen. Uji t dapat dilakukan dengan membandingkan t hitung dengan t tabel, Imam Ghozali (2018, 78). Pada tingkat signifikan 5% dengan kriteria pengujian yang digunakan sebagai berikut:

1. Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ dan $p\text{-value} > 0,05$ maka H_0 diterima dan H_1 ditolak yang artinya salah satu variabel bebas (independen) tidak mempengaruhi variabel terikat (dependen) secara signifikan.
2. Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ dan $p\text{-value} < 0,05$ maka H_1 diterima dan H_0 ditolak yang artinya salah satu variabel bebas mempengaruhi variabel terikat (dependen) secara signifikan.

2.10.4.2 Uji Koefisien Regresi Secara Simultan (Uji F)

Menurut Imam Ghozali (2018, 98) uji statistik F dilakukan dengan tujuan untuk menunjukkan semua variabel bebas dimasukkan dalam model yang memiliki pengaruh secara bersama terhadap variabel terikat. Kriteria pengujian menggunakan tingkat signifikansi 0,05. Jika nilai signifikansi $< 0,05$ artinya model penelitian layak digunakan dan jika nilai signifikansi $> 0,05$ artinya model penelitian tidak layak digunakan.

2.10.4.3 Uji Koefisien Determinasi (*Adjusted R²*)

Menurut Imam Ghozali (2018, 179) *Adjusted R²* digunakan untuk mengetahui besarnya variasi dari variabel dependen yang dapat dijelaskan oleh variasi variabel independent sisanya yang tidak dapat dijelaskan merupakan bagian variasi dari variabel lain yang tidak termasuk di dalam model. Hasil uji koefisien determinasi ditentukan oleh nilai *Adjusted R²*. Nilai *Adjusted R²* adalah 0 sampai 1. Jika nilai *Adjusted R²* mendekati 1, artinya variabel independen mampu memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variabel dependen dan sebaliknya jika nilai *Adjusted R²* mendekati 0 artinya kemampuan variabel independen untuk memprediksi variabel sangat terbatas. Apabila nilai *Adjusted R²* sama dengan 0 maka yang dapat digunakan adalah nilai R^2 .

2.11 Penelitian Terdahulu dan Kerangka Pemikiran

2.11.1 Penelitian Terdahulu

Beberapa peneliti telah melakukan penelitian tentang pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA) terhadap *Price to Book Value* (PBV) dengan penelitian sebelumnya yang mempunyai hasil berbeda-beda. Dari 12 penelitian terdahulu dapat diketahui bahwa 67,86% penelitian menyatakan bahwa *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA) berpengaruh terhadap *Price to Book Value* (PBV), sedangkan 32,14% penelitian menyatakan bahwa *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA) tidak berpengaruh terhadap PBV. Berdasarkan hasil penelitian terdahulu yang relevan digunakan untuk menjadi bahan referensi, serta perbandingan dalam penelitian ini. Beberapa penelitian terdahulu antara lain sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu

| No. | Nama Peneliti, Tahun & Judul Penelitian | Variabel yang diteliti | Indikator | Metode Analisis | Hasil Penelitian |
|-----|--|--|--|---|---|
| 1 | Muhammad Maulana Wildan, Chaerudin Manaf dan Chaidir, 2019 & PENGARUH KINERJA KEUANGAN TERHADAP NILAI PERUSAHAAN PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR MAKANAN DAN MINUMAN YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2012-2017 | Independen: <i>Return On Asset, Quick Ratio, Debt To Equity Ratio, Debt To Asset Ratio</i> , dan <i>Total Asset Turnover</i> Dependen: Nilai Perusahaan | $ROE = \frac{\text{Earning after tax}}{\text{Total equity}}$ $QR = \frac{\text{Current asset} - \text{Inventories}}{\text{Current Liabilities}}$ $DER = \frac{\text{Total liabilities}}{\text{Total liabilities} + \text{Total shareholders' equity}}$ $DAR = \frac{\text{Total liabilitas}}{\text{Total aset}}$ $TATO = \frac{\text{Total aset}}{\text{Sales}}$ $PBV = \frac{\text{Market Price per Share}}{\text{Book Value per Share}}$ | Analisis Regresi Data Panel program Eviews 8. | ROE secara parsial tidak memiliki pengaruh terhadap nilai perusahaan dan QR secara parsial tidak memiliki pengaruh terhadap nilai perusahaan, sedangkan DER secara parsial memiliki pengaruh positif terhadap nilai perusahaan, DAR secara parsial tidak memiliki pengaruh terhadap nilai perusahaan dan TATO secara parsial memiliki pengaruh positif terhadap nilai perusahaan. Kinerja keuangan yang diprosikan dengan ROE, QR, DER, DAR, dan TATO secara simultan memiliki pengaruh positif terhadap nilai perusahaan yang diprosikan dengan PBV. |

| No. | Nama Peneliti, Tahun & Judul Penelitian | Variabel yang diteliti | Indikator | Metode Analisis | Hasil Penelitian |
|-----|---|---|---|----------------------------------|--|
| 2 | Mirza Laili Inoditia Salainti, 2019 & PENGARUH CURRENT RATIO, TOTAL ASSET TURNOVER DAN DEBT TO EQUITY RATIO DAN RETURN ON ASSET TERHADAP NILAI PERUSAHAAN | Independen: <i>Current Ratio, Total Asset Turnover, Debt To Equity Ratio</i> , dan <i>Return On Asset</i> Dependen: Nilai Perusahaan | $CR = \frac{\text{Aktiva Lancar}}{\text{Hutang Lancar}}$ $TATO = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Total aktiva}}$ $DER = \frac{\text{Total utang}}{\text{Total ekuitas}}$ $ROA = \frac{\text{Laba bersih setelah}}{\text{Total aset}}$ | Analisis regresi linear berganda | <i>Current Ratio (CR)</i> berpengaruh negatif tidak signifikan terhadap <i>Price to Book Value (PBV)</i> , <i>Total Asset Turn Over (TATO)</i> berpengaruh positif signifikan terhadap <i>Price to Book Value (PBV)</i> , <i>Debt to Equity Ratio (DER)</i> berpengaruh positif signifikan terhadap <i>Price to Book Value (PBV)</i> , dan <i>Return On Asset (ROA)</i> berpengaruh positif signifikan terhadap <i>Price to Book Value (PBV)</i> . |
| 3 | Iwan Firdaus, 2019 & Pengaruh DER, PER dan ROA Terhadap PBV Pada Industri Perbankan | Independen: Debt to Equity Ratio (DER), Price Earning Ratio (PER) dan Return On Asset (ROA) Dependen: Price to Book Value | $DER = \frac{\text{Total utang}}{\text{Total ekuitas}}$ $PER = \frac{\text{Harga saham}}{\text{Earning Per Share}}$ $ROA = \frac{\text{Laba bersih}}{\text{Total aktiva}}$ | Analisis Regresi Data Panel | <i>Debt to Equity Ratio (DER)</i> berpengaruh positif dan signifikan terhadap <i>Price to Book Value (PBV)</i> , <i>Price Earning Ratio (PER)</i> berpengaruh positif dan signifikan terhadap <i>Price to Book Value (PBV)</i> , <i>Return On Asset (ROA)</i> tidak berpengaruh terhadap <i>Price to Book Value (PBV)</i> . |
| 4 | Abdul Kohar, 2019 & PENGARUH STRUKTUR MODAL, LIKUIDITAS TERHADAP NILAI PERUSAHAAN SUB SEKTOR KONSTRUKSI DAN BANGUNAN DI BURSA EFEK INDONESIA | Independen: Struktur Modal, Likuiditas Dependen: Nilai Perusahaan | $PBV = \frac{\text{Harga saham}}{\text{Nilai buku saham}}$ $DER = \frac{\text{Total hutang}}{\text{Total ekuitas}}$ $CR = \frac{\text{Aset Lancar}}{\text{Hutang Jangka Pen}}$ | Analisis Regresi Linear Berganda | DER berpengaruh secara signifikan terhadap nilai perusahaan. Sedangkan CR tidak berpengaruh terhadap nilai perusahaan. Hasil penelitian secara bersama-sama mengungkapkan bahwa DER dan CR berpengaruh secara signifikan terhadap PBV. |

| No. | Nama Peneliti, Tahun & Judul Penelitian | Variabel yang diteliti | Indikator | Metode Analisis | Hasil Penelitian |
|-----|--|---|--|--|--|
| 5 | Rizkiani dan Herdiyana, 2018 & PENGARUH <i>CURRENT RATIO</i> (CR), <i>DEBT TO EQUITY RATIO</i> (DER), <i>TOTAL ASSET TURNOVER</i> (TATO) DAN <i>RETURN ON ASSET</i> (ROA) TERHADAP <i>PRICE TO BOOK VALUE</i> (PBV) PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR PERDAGANGAN RITEL DI BURSA EFEK INDONESIA (BEI) TAHUN 2011-2016 | Independen: <i>Current Ratio, Debt to Equity Ratio, Total Asset Turnover</i> , dan <i>Return On Asset</i> Dependen: <i>Price to Book Value</i> (PBV) | $CR = \frac{\text{Current Asset}}{\text{Current Liabilities}}$ $DER = \frac{\text{Total Liabilities}}{\text{Total Equity}}$ $TATO = \frac{\text{Sales}}{\text{Total Asset}}$ $ROA = \frac{\text{Earning After Tax}}{\text{Total Asset}}$ $PBV = \frac{\text{Market value per share}}{\text{Book value per share}}$ | Analisis regresi data panel program Eviews 9 | Secara parsial (uji t) variabel CR berpengaruh negatif terhadap PBV. Variabel DER berpengaruh positif terhadap PBV. Variabel TATO berpengaruh positif terhadap PBV. Variabel ROA berpengaruh positif terhadap PBV. Variabel CR, DER, TATO dan ROA secara simultan (uji F) berpengaruh terhadap PBV. |
| 6 | Bayu Nur Batin dan Deny Ismanto, 2019 & PENGARUH <i>CURRENT RATIO, RETURN ON EQUITY</i> DAN <i>DEBT TO ASSET RATIO</i> TERHADAP <i>PRICE BOOK VALUE</i> PERUSAHAAN <i>ADVERTISING, PRINTING</i> DAN MEDIA YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2014-2017 | Independen: <i>Current Ratio, Return On Equity</i> , dan <i>Debt To Asset Ratio</i> Dependen: <i>Price Book Value</i> | $CR = \frac{\text{Aktiva Lancar}}{\text{Hutang Lancar}} \times 1$ $ROE = \frac{\text{Earning after tax}}{\text{Total equity}}$ $DAR = \frac{\text{Total liabilitas}}{\text{Total aset}}$ $PBV = \frac{\text{Harga saham}}{\text{Nilai buku saham}}$ | Analisis Regresi Berganda | <i>Return On Equity</i> (ROE) secara parsial berpengaruh positif signifikan terhadap <i>Price Book Value</i> (PBV), <i>Current Ratio</i> (CR) secara parsial berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap <i>Price Book Value</i> (PBV), dan <i>Debt to Asset Ratio</i> (DAR) secara parsial berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap <i>Price Book Value</i> (PBV). |

| No. | Nama Peneliti, Tahun & Judul Penelitian | Variabel yang diteliti | Indikator | Metode Analisis | Hasil Penelitian |
|-----|---|---|---|----------------------------------|---|
| 7 | Dessy Suryani, 2017 & PENGARUH RETURN ON EQUITY, CURRENT RATIO DAN DEBT TO EQUITY RATIO TERHADAP PRICE TO BOOK VALUE PADA PERUSAHAAN SEKTOR INDUSTRI DASAR DAN KIMIA YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA | Independen: <i>Return On Equity</i> (ROE), <i>Current Ratio</i> (CR), dan <i>Debt To Equity Ratio</i> (DER) Dependen: <i>Price To Book Value</i> (PBV) | $ROE = \frac{\text{Earning after tax}}{\text{Total equity}}$ $CR = \frac{\text{Aset Lancar}}{\text{Hutang Jangka Panjang}}$ $DER = \frac{\text{Total hutang}}{\text{Total ekuitas}}$ $PBV = \frac{\text{Harga saham}}{\text{Nilai buku saham}}$ | Analisis Regresi Linear Berganda | <i>Return on equity</i> berpengaruh positif terhadap <i>price to book value</i> , sedangkan <i>current ratio</i> dan <i>debt to equity ratio</i> tidak berpengaruh terhadap <i>price to book value</i> |
| 8 | Mitta Putri Kurniasari dan Aniek Wahyuati, 2017 & PENGARUH PROFITABILITAS RASIO AKTIVITAS DAN LEVERAGE TERHADAP NILAI PERUSAHAAN MANUFAKTUR DI BEI | Independen: <i>Return On Asset</i> (ROA), <i>Total Asset TurnOver</i> (TATO), dan <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER) Dependen: <i>Price to Book Value</i> (PBV) | $ROA = \frac{NIAT}{\text{Total Asset}} \times 100\%$ $TATO = \frac{\text{Penjualan}}{\text{Aktive}}$ $DER = \frac{\text{Total utang}}{\text{Total Ekuitas}}$ | Analisis Regresi Linear Berganda | ROA tidak berpengaruh terhadap nilai perusahaan manufaktur telekomunikasi, sedangkan variabel rasio aktifitas yang di ukur dengan TATO dan variabel leverage yang di ukur dengan DER berpengaruh terhadap nilai perusahaan manufaktur telekomunikasi. secara simultan dengan menggunakan uji F menunjukan bahwa variabel profitabilitas yang di ukur dengan ROA, rasio aktifitas yang di ukur dengan TATO dan leverage yang di ukur dengan DER secara serentak berpengaruh terhadap nilai perusahaan manufaktur telekomunikasi. |

| No. | Nama Peneliti, Tahun & Judul Penelitian | Variabel yang diteliti | Indikator | Metode Analisis | Hasil Penelitian |
|-----|--|---|--|---|--|
| 9 | Viona Pasando, Juby, Andy Inrawan, dan Astuti, 2018 & PENGARUH DEBT TO ASSETS RATIO, TOTAL ASSETS TURN OVER DAN RETURN ON ASSETS TERHADAP PRICE TO BOOK VALUE PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR OTOMOTIF DAN KOMPONEN YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA | Independen: <i>Debt To Asset Ratio, Total Assets Turn Over,</i> dan <i>Return On Assets</i> Dependen: <i>Price To Book Value</i> | $PBV = \frac{\text{Harga Saham}}{\text{Nilai Buku Per Saham}}$ $DAR = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Total Aset}}$ $TATO = \frac{\text{Sales}}{\text{Total aset}}$ $ROA = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Aktiva}}$ | Analisis Regresi Linier Berganda | Hasil regresi linear berganda diperoleh <i>debt to assets ratio, total assets turn over</i> dan <i>return on assets</i> berpengaruh positif terhadap <i>price to book value</i> , pengujian hipotesis secara simultan dapat disimpulkan bahwa <i>debt to assets ratio, total assets turn over</i> dan <i>return on assets</i> berpengaruh signifikan terhadap <i>price to book value</i> . |
| 10 | Putri Utami dan Welas, 2019 & PENGARUH CURRENT RATIO, RETURN ON ASSET, TOTAL ASSET TURNOVER DAN DEBT TO EQUITY RATIO TERHADAP NILAI PERUSAHAAN (Studi Empiris pada Perusahaan Manufaktur Sub Sektor Properti dan Real Estate Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2015-2017) | Independen: <i>Current Ratio, Return On Asset, Total Asset Turn Over,</i> dan <i>Debt to Equity Ratio</i> Dependen: <i>Price to Book Value</i> | $PBV = \frac{\text{Harga Saham}}{\text{Nilai Buku Aset Lancar}}$ $CR = \frac{\text{Hutang Lancar}}{\text{Aset Lancar}}$ $ROA = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Aset}}$ $TATO = \frac{\text{Sales}}{\text{Total Aset}}$ $DER = \frac{\text{Total Hutang}}{\text{Equity}}$ | Analisis regresi linear berganda menggunakan program SPSS | <i>Current ratio</i> dan <i>debt to equity ratio</i> berpengaruh terhadap nilai perusahaan sedangkan <i>return on asset</i> dan <i>total asset turnover</i> tidak berpengaruh negatif terhadap nilai perusahaan. |

| No. | Nama Peneliti, Tahun & Judul Penelitian | Variabel yang diteliti | Indikator | Metode Analisis | Hasil Penelitian |
|-----|---|---|---|---------------------------------------|---|
| 11 | Nazir dan Nelly Agustina, 2018 & Pengaruh <i>Firm Size</i> , DER, ROA dan <i>Current Ratio</i> terhadap <i>Price Value</i> pada Perusahaan Manufaktur Sub Sektor Tekstil di Indonesia | Independen: <i>Firm Size</i> , DER, ROA, dan CR Dependen: <i>Price to Book Value</i> | Firm Size= total aktiva DER = $\frac{\text{Total Liabilities}}{\text{Total Equity}}$ ROA = $\frac{\text{Earning After Tax}}{\text{Total Asset}}$ CR = $\frac{\text{Current Asset}}{\text{Current Liabilities}}$ | Analisis Regresi Data Panel | <i>Size firm</i> tidak berpengaruh signifikan terhadap PBV, <i>Debt to equity ratio</i> berpengaruh positif dan signifikan terhadap PBV, <i>Return on asset</i> tidak berpengaruh signifikan terhadap PBV, CR tidak berpengaruh signifikan terhadap PBV. |
| 12 | Markonah, Agus Salim, dan Johanna Franciska, 2020 & <i>EFFECT OF PROFITABILITY, LEVERAGE, AND LIQUIDITY TO THE FIRM VALUE</i> | Independen: <i>Return On Asset</i> , <i>Debt to Equity Ratio</i> , dan <i>Current Ratio</i> Dependen: <i>Price to Book Value</i> | ROA = $\frac{\text{Earning After Tax}}{\text{Total Asset}}$ DER = $\frac{\text{Total liabilities}}{\text{Total shareholders' Equity}}$ CR = $\frac{\text{Current Assets}}{\text{Current Liabilities}}$ PBV = $\frac{\text{Market Price per Share}}{\text{Book Value per Share}}$ | Data panel regression analysis method | <i>The results of the F test show that profitability (ROA), leverage (DER), and liquidity (CR) adequately explain the influence on firmvalue (PBV). Result of research show that profitability (ROA) and leverage (DER) have significant effect to company value variable (PBV) while variable of liquidity (CR) has no significant effect to company value variable (PBV).</i> |

Sumber: Data Sekunder, 2022.

Penelitian yang keempat oleh Rizkiani dan Herdiyana yang berjudul *PENGARUH CURRENT RATIO (CR), DEBT TO EQUITY RATIO (DER), TOTAL ASSET TURNOVER (TATO) DAN RETURN ON ASSET (ROA) TERHADAP PRICE TO BOOK VALUE (PBV) PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR PERDAGANGAN RITEL DI BURSA EFEK INDONESIA (BEI) TAHUN 2011-2016* menjadi acuan dalam penelitian.

Perbedaan penelitian adalah penelitian ini disusun sesuai dengan peraturan buku pedoman terbaru, pembaharuan judul, objek sektor penelitian, pembaharuan tahun penelitian, dan masalah dalam penelitian.

2.11.2 Kerangka Pemikiran

Menurut Sugiyono (2018, 60) kerangka pemikiran merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

2.11.2.1 Pengaruh *Current Ratio* terhadap *Price to Book Value*

Menurut Kasmir (2018, 134) rasio lancar (*current ratio*) merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan. Dengan kata lain seberapa banyak aktiva lancar yang tersedia untuk menutupi kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo.

Semakin tinggi *Current Ratio* berarti semakin besar kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban finansial jangka pendek dan perusahaan dikatakan sebagai perusahaan yang likuid. Tingkat likuiditas yang baik akan meningkatkan kepercayaan dan minat investor untuk membeli saham tersebut, sehingga akan meningkatkan nilai perusahaan maka *Price to Book Value* meningkat.

Hal tersebut didukung oleh penelitian Bayu Nur Batin dan Deny Ismanto (2019) menyatakan bahwa *Current Ratio* berpengaruh positif terhadap *Price to Book Value*. Sedangkan hasil penelitian Rizkiani dan Herdiyana (2018) dan Mirza Laili Inoditia Salainti (2019) menyatakan bahwa *Current Ratio* berpengaruh negatif terhadap *Price to Book Value*. Adapun menurut Dessy Suryani (2017) dan Markonah, Agus Salim dan Johanna Franciska (2020) menyatakan bahwa *Current Ratio* tidak berpengaruh terhadap *Price to Book Value*.

H_1 : *Current Ratio* (CR) berpengaruh positif terhadap *Price to Book Value* (PBV)

2.11.2.2 Pengaruh *Debt to Asset Ratio* terhadap *Price to Book Value*

Menurut Hery (2018, 166) *Debt to Asset Ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan total aset. Dengan kata lain, rasio ini digunakan untuk mengukur seberapa besar aset perusahaan dibiayai atau seberapa besar utang perusahaan berpengaruh terhadap pembiayaan aset.

Semakin tinggi utang yang dimiliki perusahaan maka risiko yang dihasilkan akan semakin besar. Rasio yang kecil menunjukkan bahwa sedikitnya aset perusahaan yang dibiayai oleh utang, artinya semakin rendah *Debt to Asset Ratio* sehingga *Price to Book Value* akan meningkat.

Hal tersebut didukung oleh penelitian Bayu Nur Batin dan Deny Insmanto (2019) dan Viona Pasando, Juby, Andy Inrawan, dan Astuti (2018) yang menyatakan bahwa *Debt to Asset Ratio* berpengaruh positif terhadap *Price To Book Value*. Adapun hasil penelitian Muhammad Maulana Wildan, Chaerudin Manaf, dan Chaidir (2019) dan Furniawan (2019) menyatakan bahwa *Debt to Asset Ratio* tidak berpengaruh terhadap *Price To Book Value*.

H_2 : *Debt to Asset Ratio* (DAR) berpengaruh negatif terhadap *Price to Book Value* (PBV)

2.11.2.3 Pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap *Price to Book Value*

Menurut Kasmir (2018, 157) *Debt To Equity Ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk menilai utang dengan ekuitas. Rasio ini dicari dengan cara membandingkan antara seluruh utang, termasuk utang lancar dengan seluruh ekuitas. Rasio ini berguna untuk mengetahui jumlah dana yang disediakan peminjam (kreditor) dengan pemilik perusahaan. Dengan kata lain, rasio ini berfungsi untuk mengetahui setiap rupiah modal sendiri yang dijadikan untuk jaminan utang.

Semakin tinggi *Debt to Equity Ratio* semakin tinggi risiko kebangkrutan perusahaan sehingga mengurangi kepercayaan investor untuk menanamkan modalnya pada perusahaan tersebut, sehingga *Debt to Equity* yang tinggi akan mengakibatkan menurunnya harga saham dan diikuti oleh menurunnya *Price to Book Value*.

Hal tersebut didukung oleh penelitian Muhammad Maulana Wildan, Chaerudin Manaf, dan Chaidir (2019), Mirza Laili Inoditia Salainti (2019), dan Rizkiani dan Herdiyana (2018), Nazir dan Nelly Agustina (2018), Iwan Firdaus (2019) menyatakan bahwa *Debt to Equity Ratio* berpengaruh positif terhadap *Price To Book Value*. Sedangkan hasil penelitian Furniawan (2019) menyatakan bahwa *Debt to Equity Ratio* berpengaruh negatif terhadap *Price To Book Value*. Adapun hasil penelitian Dessy Suryani (2017) menyatakan bahwa *Debt to Equity Ratio* tidak berpengaruh terhadap *Price To Book Value*.

H₃ : *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh negatif terhadap *Price to Book Value* (PBV)

2.11.2.4 Pengaruh *Return On Asset* terhadap *Price to Book Value*

Menurut Irham Fahmi (2017, 98) *Return On Asset* yaitu melihat sejauh mana investasi yang telah ditanamkan mampu memberikan pengembalian keuntungan sesuai dengan yang diharapkan dan investasi tersebut sebenarnya sama dengan aset perusahaan yang ditanamkan.

Apabila *Return On Asset* memiliki nilai yang tinggi, maka kinerja perusahaan dalam mengelola aset menjadi laba perusahaan sangat baik. Semakin tinggi *return on asset* semakin besar kemakmuran pemegang saham maka nilai perusahaan akan meningkat sehingga *Price to Book Value* akan meningkat.

Hal ini didukung oleh penelitian Mirza Laili Inoditia Salainti (2019), Rizkiani dan Herdiyana (2018), dan Viona Pasando, Juby, Andy Inrawan, dan Astuti (2018) menyatakan bahwa *Return On Asset* berpengaruh positif terhadap *Price to Book Value*. Namun penelitian yang dilakukan Mitta Putri Kurniasari dan Aniek Wahyuati (2017), Nazir dan Nelly Agustina (2018), Putri Utami (2019) dan Iwan Firdaus (2019) menyatakan bahwa *Return On Asset* tidak berpengaruh terhadap *Price to Book Value*.
H₄ : *Return On Asset* (ROA) berpengaruh positif terhadap *Price to Book Value* (PBV)

2.11.2.5 Pengaruh *Current Asset, Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, dan Return On Asset* terhadap *Price to Book Value*

Menurut Hery (2018, 145) *Price to Book Value Ratio* (PBV) merupakan rasio yang menunjukkan hasil perbandingan antara harga pasar per lembar saham dengan nilai buku per lembar saham. Rasio ini digunakan untuk mengukur tingkat harga saham apakah *overvalued* atau *undervalued*. Semakin rendah nilai PBV suatu saham maka saham tersebut dikategorikan *undervalued*, dimana sangat baik untuk investasi jangka panjang. Namun rendahnya nilai PBV juga dapat mengindikasikan menurunnya kualitas dan kinerja fundamental emiten. Semakin tinggi rasio *Price to Book Value* menunjukkan semakin dipercaya, artinya nilai perusahaan menjadi lebih tinggi.

Nilai perusahaan merupakan ukuran dari nilai harga saham di pasar, berdasarkan terbentuknya harga saham perusahaan di pasar yang merupakan refleksi penilaian oleh publik terhadap kinerja perusahaan, kinerja perusahaan yang baik akan direspon positif oleh investor yang ditunjukkan dengan meningkatnya permintaan harga saham perusahaan, maka kinerja perusahaan yang baik akan meningkatkan nilai perusahaan.

Oleh karena itu *rasio Current Ratio, Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, dan Return On Asset* merupakan rasio yang diperhatikan oleh para investor untuk mengetahui kinerja perusahaan dan dapat memberikan kemakmuran pemegang saham sehingga nilai perusahaan meningkat.

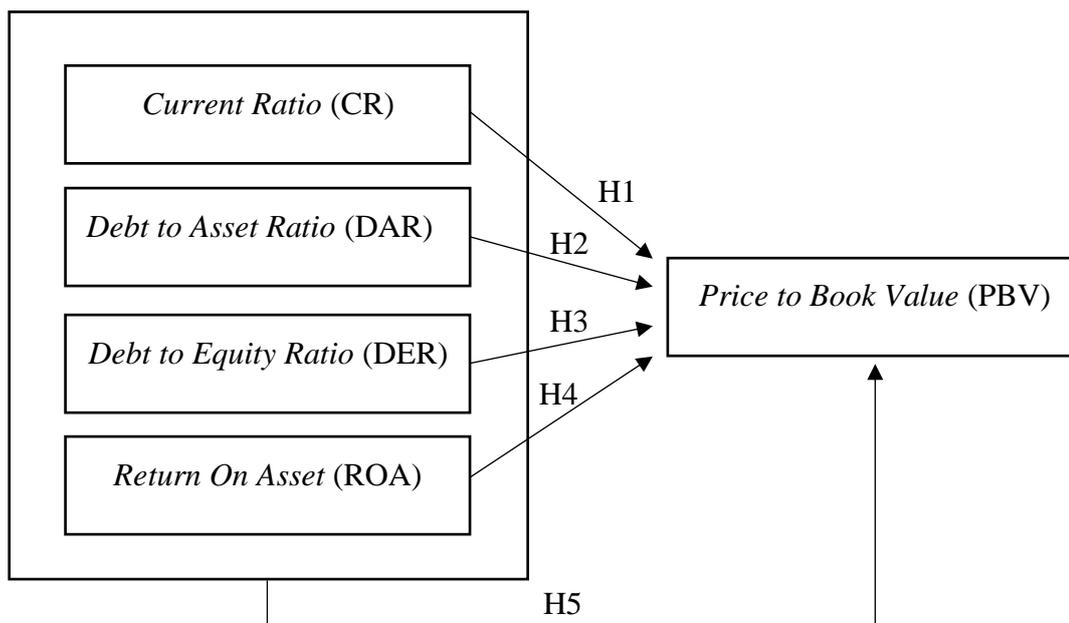
Penelitian Muhammad Maulana Wildan, Chaerudin Manaf, dan Chaidir (2019) menyimpulkan bahwa hasil penelitian secara simultan variabel DER dan DAR pada perusahaan sub sektor makanan dan minuman di Bursa Efek Indonesia berpengaruh terhadap PBV.

Rizkiani dan Herdiyana (2018) menyimpulkan bahwa hasil penelitian menyatakan bahwa secara simultan variabel CR, DER, dan ROA pada perusahaan sub sektor perdagangan ritel di Bursa Efek Indonesia berpengaruh terhadap PBV.

Priska Sondakh, Ivonne Saerang, dan Reitty Samadi (2019) menyimpulkan bahwa hasil penelitian menyatakan bahwa secara bersama-sama variabel ROA dan DER pada perusahaan sektor properti di Bursa Efek Indonesia berpengaruh terhadap PBV.

H₅ : *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA) secara bersama-sama berpengaruh terhadap *Price to Book Value* (PBV)

Berdasarkan kerangka pemikiran yang telah dijelaskan, berikut ini merupakan gambar konstelasi yang menunjukkan pengaruh antara variabel independen terhadap variabel dependen yang diteliti yaitu variabel *Current Ratio, Debt to Asset Ratio, Debt to Equity Ratio, dan Return On Asset* terhadap *Price to Book Value*.



Gambar 2. 1 Konstelasi Penelitian
Pengaruh *Current Ratio*, *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Return On Asset* Terhadap *Price to Book Value*

Hipotesis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- H1: Diduga secara parsial *Current Ratio* (CR) berpengaruh positif terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
- H2: Diduga secara parsial *Debt to Asset Ratio* (DAR) berpengaruh negatif terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
- H3: Diduga secara parsial *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh negatif terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
- H4: Diduga secara parsial *Return On Asset* (ROA) berpengaruh positif terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
- H5: Diduga secara simultan *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA) secara bersama-sama berpengaruh terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian verifikatif dengan metode *Explanatory Survey*. Jenis dan metode penelitian ini adalah metode yang bertujuan untuk menguji hipotesis, yang umumnya merupakan penelitian yang menjelaskan fenomena dalam bentuk hubungan antar variabel.

Penelitian ini membahas mengenai pengaruh serta hubungan sebab akibat antara variabel bebas dan variabel terikat. Variabel bebas atau *independent* yang diteliti adalah *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA). Sedangkan variabel terikat atau *dependent* yaitu *Price to Book Value* (PBV).

3.2 Objek, Unit Analisis, dan Lokasi Penelitian

3.2.1 Objek Penelitian

Objek penelitian pada penelitian ini adalah variabel yang dijadikan tema atau judul penelitian. Pada penelitian ini, terdapat dua variabel yaitu variabel independen, dengan indikator *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA). Sedangkan variabel dependen dalam penelitian ini adalah *Price to Book Value* (PBV).

3.2.2 Unit Analisis

Unit analisis adalah unit/satuan yang akan diteliti atau dianalisis. Unit analisis suatu penelitian dapat berupa individu, kelompok, organisasi, atau daerah/wilayah. Pada penelitian ini unit analisis yang akan digunakan adalah organisasi. Dalam hal ini yaitu perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

3.2.3 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah tempat variabel-variabel penelitian dianalisis seperti organisasi/perusahaan/instansi atau daerah tertentu. Pada penelitian ini lokasi penelitian adalah 6 perusahaan dari 12 perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Adapun situs resmi Bursa Efek Indonesia adalah www.idx.co.id.

3.3 Jenis dan Sumber Data Penelitian

Jenis data yang diteliti adalah kuantitatif yaitu data mengenai jumlah, tingkatan, perbandingan, volume, yang berupa angka-angka. Sumber data yang digunakan adalah data sekunder. Data sekunder adalah data yang diperoleh peneliti secara tidak langsung tetapi diperoleh dari penyedia data seperti media masa, perusahaan penyedia data, bursa efek, data yang digunakan dalam penelitian sebelumnya, data yang disediakan pada *statistic software*, dsb. Data yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh

dengan cara melalui penelitian kepustakaan (*library research*), media online melalui situs resmi Bursa Efek Indonesia (www.idx.co.id), jurnal akuntansi dan jurnal manajemen keuangan (*e-journal*) serta situs penelitian yang berkenaan dengan penelitian.

3.4 Operasionalisasi Variabel

Dalam penelitian ini, variabel yang digunakan adalah *Current Ratio* (CR), *Debt To Assets Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), *Return On Asset* (ROA), dan *Price To Book Value* (PBV) pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, yang terdiri dari:

1. Variabel Dependen

Menurut Sugiyono (2018, 39) variabel terikat (dependen) merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel bebas. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah *Price to Book Value* (PBV).

2. Variabel Independen

Menurut Sugiyono (2018, 39) variabel bebas (independen) adalah variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahan atau timbulnya variabel terikat (dependen). Variabel independen dalam penelitian ini adalah *Current Ratio* (CR), *Debt To Assets Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA).

Pada penelitian ini pembahasan operasionalisasi variabel yang digunakan adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 1 Operasionalisasi Variabel

| Variabel | Sub Variabel | Indikator | Skala |
|------------------|-----------------------------------|--|-------|
| Likuiditas | <i>Current Ratio</i> (CR) | $CR = \frac{\text{Current Asset}}{\text{Current Liabilities}} \times 100\%$ | Rasio |
| Solvabilitas | <i>Debt to Asset Ratio</i> (DAR) | $DAR = \frac{\text{Total Liabilities}}{\text{Total Assets}} \times 100\%$ | Rasio |
| | <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER) | $DER = \frac{\text{Total Liabilities}}{\text{Total Equity}} \times 100\%$ | Rasio |
| Profitabilitas | <i>Return On Asset</i> (ROA) | $ROA = \frac{\text{Earning After Tax}}{\text{Total Assets}} \times 100\%$ | Rasio |
| Nilai Perusahaan | <i>Price to Book Value</i> (PBV) | $PBV = \frac{\text{Market Price Per Share}}{\text{Book Value Per Share}} \times 100\%$ | Rasio |

3.5 Metode Penarikan Sampel

Penelitian ini menggunakan data sampel sebanyak 6 perusahaan dari 12 perusahaan yang termasuk dalam sub sektor transportasi di Bursa Efek Indonesia dengan menggunakan metode sampel non acak *purposive sampling*. Menurut Sugiyono (2018, 85) *purposive sampling* atau sampel bertujuan adalah teknik pengambilan sampel dengan pertimbangan tertentu, yaitu dengan cara menetapkan

kriteria khusus yang sesuai dengan tujuan sebuah penelitian. Kriteria yang digunakan untuk memilih sampel adalah sebagai berikut:

1. Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021.
2. Perusahaan transportasi yang menerbitkan laporan keuangan di Bursa Efek Indonesia secara berkala selama periode 2016-2021.
3. Perusahaan transportasi yang menggunakan mata uang rupiah sebagai mata uang pelaporannya.

Berdasarkan kriteria tersebut, jumlah populasi yang akan digunakan dalam penelitian ini selama 6 tahun berjumlah 6 perusahaan seperti terlihat pada tabel berikut ini.

Tabel 3. 2 Kriteria Penarikan Sampel

| Keterangan | Jumlah |
|--|--------|
| Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021. | 12 |
| Perusahaan transportasi yang tidak menerbitkan laporan keuangan di Bursa Efek Indonesia secara berkala selama periode 2016-2021. | (4) |
| Perusahaan transportasi yang tidak menggunakan mata uang rupiah sebagai pelaporannya. | (2) |
| Perusahaan yang memenuhi kriteria untuk dijadikan sampel penelitian | 6 |

Sumber: www.idx.co.id (data diolah), 2022.

Dari total sampel sebanyak 12 perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, maka yang memenuhi kriteria penentuan sampel hanya 6 perusahaan selama tahun pengamatan 2016 sampai tahun 2021. Sehingga, total keseluruhan sampel yaitu 6 perusahaan x 6 tahun = 36 data sampel penelitian. Sampel penelitian perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2021 disajikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 3. 3 Daftar Sampel Penelitian

| No | Kode Perusahaan | Nama Perusahaan | Tanggal IPO |
|----|-----------------|---------------------------------|------------------|
| 1 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk | 12 November 2012 |
| 2 | BIRD | Blue Bird Tbk | 05 November 2014 |
| 3 | CMPP | AirAsia Indonesia Tbk | 08 Desember 1994 |
| 4 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk | 15 April 2014 |
| 5 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk | 02 November 2012 |
| 6 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk | 31 Mei 2007 |

Sumber: www.idx.co.id (data diolah), 2022.

3.6 Metode Pengumpulan Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder adalah data yang diperoleh dalam bentuk kuantitatif yang bersifat dokumen atau laporan tertulis berupa laporan keuangan neraca, laporan laba rugi pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Data sekunder ini sifatnya mendukung keperluan dari data primer seperti buku-buku, literatur, dan bacaan yang berkaitan dan menunjang dalam penelitian ini, Sugiyono

(2018, 137). Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari:

1. Riset Internet (*Online Research*)

Riset internet yaitu dengan mencari dan mengunduh berbagai data dari informasi yang berhubungan dengan permasalahan penelitian melalui website Bursa Efek Indonesia yaitu www.idx.co.id.

2. Metode Studi Pustaka

Menurut Sugiyono (2018, 291) studi kepustakaan berkaitan dengan kajian teoritis dan referensi lain yang berkaitan dengan nilai, budaya, dan norma yang berkembang pada situasi sosial yang diteliti.

3.7 Metode Analisis Data

Metode analisis data atau pengolahan data merupakan suatu metode yang digunakan untuk memproses variabel-variabel yang ada sehingga menghasilkan suatu penelitian yang berguna dan memperoleh suatu kesimpulan. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini merupakan metode analisis data kuantitatif dengan menggunakan metode regresi data panel. Menurut Ghazali (2018, 296), regresi data panel merupakan teknik regresi yang menggabungkan data runtut waktu (*time series*) dengan data silang (*cross section*), dimana dengan menggabungkan data *time series* dan *cross section*, maka dapat memberikan data yang lebih informatif, lebih bervariasi, tingkat kolinearitas antar variabel yang rendah, lebih besar *degree of freedom* dan lebih efisien. Untuk mempermudah dan menganalisis data, penelitian ini menggunakan program *E-views 12* dengan uji asumsi klasik, pemilihan model, model regresi data panel dan uji hipotesis.

Data yang digunakan dalam analisis data ini yaitu *Current Ratio*, *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Return On Asset* sebagai variabel independen dan *Price to Book Value* sebagai variabel dependen. Setelah mendapatkan data yang dibutuhkan untuk penelitian ini, maka akan dilakukan serangkaian tahapan untuk menghitung dan mengolah data tersebut agar dapat memperoleh jawaban atas permasalahan penelitian dan mendukung hipotesis yang diajukan.

3.7.1 Metode Estimasi Data Panel

Menurut Agus Tri Basuki dan Nano Prawoto (2017, 276) dalam metode estimasi model regresi dengan menggunakan data panel dapat dilakukan melalui tiga pendekatan, antara lain:

1. *Common Effect Model* (CEM)

Common Effect Model merupakan pendekatan model data panel yang paling sederhana karena hanya mengkombinasikan data *time series* dan *cross section*. Pada model ini tidak diperhatikan dimensi waktu maupun individu, sehingga diasumsikan bahwa perilaku data perusahaan sama dalam berbagai kurun waktu. Metode ini bisa menggunakan pendekatan *Ordinary Least Square* (OLS) atau teknik kuadrat terkecil untuk mengestimasi model data panel.

2. *Fixed Effect Model* (FEM)

Model ini mengasumsikan bahwa perbedaan antar individu dapat diakomodasi dari perbedaan intersepnya. Untuk mengestimasi data panel model *Fixed Effect*

menggunakan teknik *variable dummy* untuk menangkap perbedaan intersep antar perusahaan, perbedaan intersep bisa terjadi karena perbedaan budaya kerja, manajerial, dan intersip. Namun demikian sloponya sama antar perusahaan. Model estimasi ini sering disebut dengan teknik *Least Square Dummy Variable* (LSDV).

3. *Random Effect Model* (REM)

Model ini akan mengestimasi data panel dimana variabel gangguan mungkin saling berhubungan antar waktu dan antar individu. Pada model *Random Effect*, perbedaan intersep diakomodasi oleh *error terms* masing-masing perusahaan. Keuntungan menggunakan model *Random Effect* yakni menghilangkan heteroskedastisitas. Model ini juga disebut dengan *Error Component Model* (ECM) atau teknik *Generalized Least Square* (GLS).

3.7.2 Pemilihan Model Regresi Data Panel

Menurut Agus Tri Basuki dan Nano Prawoto (2017, 277) keputusan untuk memilih jenis model yang digunakan dalam analisis data panel didasarkan pada tiga uji yaitu uji *Chow*, uji *Hausman*, dan uji *Lagrange Multiplier*. Untuk menguji persamaan regresi akan diestimasi dapat digunakan tiga pengujian yaitu uji *chow*, uji *hausman*, dan uji *lagrange multiplier* sebagai berikut:

1. Uji *Chow/Likelihood Ratio*

Uji *Chow* adalah pengujian yang digunakan untuk memilih pendekatan terbaik antara model pendekatan *Common Effect Model* (CEM) dengan *Fixed Effect Model* (FEM) dalam mengestimasi data panel. Dasar kriteria pengujian sebagai berikut:

- a. Jika nilai probabilitas (P-value) untuk *cross section F* $> 0,05$ (nilai signifikan) maka H_0 diterima, sehingga model yang paling tepat digunakan adalah *Common Effect Model* (CEM).
- b. Jika nilai probabilitas (P-value) untuk *cross section F* $< 0,05$ (nilai signifikan) maka H_0 ditolak, sehingga model yang paling tepat digunakan adalah *Fixed Effect Model* (FEM).

Hipotesis yang digunakan adalah:

H_0 : *Common Effect Model* (CEM)

H_1 : *Fixed Effect Model* (FEM)

2. Uji Hausman

Uji Hausman adalah pengujian yang digunakan untuk memilih pendekatan terbaik antar model pendekatan *Random Effect Model* (REM) dengan *Fixed Effect Model* (FEM) dalam mengestimasi data panel. Dasar kriteria pengujian sebagai berikut:

- a. Jika nilai probabilitas (P-value) untuk *cross section random* $> 0,05$ (nilai signifikan) maka H_0 diterima, sehingga model yang paling tepat digunakan adalah *Random Effect Model* (REM).
- b. Jika nilai probabilitas (P-value) untuk *cross section random* $< 0,05$ (nilai signifikan) maka H_0 ditolak, sehingga model yang tepat digunakan adalah *Fixed Effect Model* (FEM).

Hipotesis yang digunakan adalah:

H_0 : *Random Effect Model* (REM)

H_1 : *Fixed Effect Model* (FEM)

3. Uji Lagrange Multiplier

Uji *lagrange multiplier* adalah pengujian yang digunakan untuk memilih pendekatan terbaik antara model pendekatan *Common Effect Model* (CEM) dengan *Random Effect Model* (REM) dalam mengestimasi data panel. *Random Effect Model* dikembangkan oleh *Breusch-pangan* yang digunakan untuk menguji signifikansi yang didasarkan pada nilai residual dari metode OLS. Dasar kriteria sebagai berikut:

- a. Jika nilai *cross section Breusch-pangan* $\geq 0,05$ (nilai signifikan) maka H_0 diterima, sehingga model yang paling tepat digunakan adalah *Common Effect Model* (CEM).
- b. Jika nilai *cross section Breusch-pangan* $< 0,05$ (nilai signifikan) maka H_0 ditolak, sehingga model yang tepat adalah *Random Effect Model* (REM).

Hipotesis yang digunakan adalah:

H_0 : *Common Effect Random* (CEM)

H_1 : *Random Effect Model* (REM)

3.7.3 Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik merupakan persyaratan statistik yang harus dilakukan pada analisis regresi linier berganda yang berbasis *ordinary lest square*. Dalam OLS hanya terdapat satu variabel dependen, sedangkan untuk variabel independen berjumlah lebih dari satu. Menurut Imam Ghozali (2018, 159) untuk menentukan ketepatan model perlu dilakukan pengujian atas beberapa asumsi klasik yaitu uji normalitas, uji multikolinieritas, uji heteroskedastisitas, dan uji autokorelasi.

3.7.2.1 Uji Normalitas Data

Uji normalitas data bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel independen dan variabel dependen atau keduanya memiliki distribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah yang memiliki distribusi normal atau mendekati normal. Distribusi normal akan membentuk satu garis lurus diagonal, dan plotting data akan dibandingkan dengan garis diagonal. Jika distribusi data adalah normal, maka garis yang menghubungkan data sesungguhnya akan mengikuti garis diagonalnya, Imam Ghozali (2018, 161).

Dalam penelitian ini normalitas data diuji menggunakan metode grafik histogram dan uji Jarque-Bera. Menurut Imam Ghozali (2018, 161) Dasar pengambilan keputusan uji normalitas adalah sebagai berikut:

1. Jika nilai *probability* $\geq 0,05$ (lebih besar dari 5%) maka data dapat dikatakan berdistribusi normal.
2. Jika nilai *probability* $\leq 0,05$ (lebih kecil dari 5%) maka dapat dikatakan data tidak berdistribusi normal.

3.7.2.2 Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas digunakan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi antara variabel bebas (independen). Menurut Imam Ghozali (2018, 107) Pengujian multikolinieritas dapat dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Jika nilai korelasi $> 0,85$ maka H_0 ditolak, artinya model regresi mengandung multikolinearitas.
2. Jika nilai korelasi $< 0,85$ maka H_0 diterima, artinya model regresi tidak mengandung multikolinearitas.

Multikolinearitas adalah suatu situasi yang menggambarkan adanya hubungan yang kuat antara dua variabel bebas atau lebih dalam sebuah model regresi. Model regresi yang baik semestinya tidak terjadi korelasi pada masing-masing variabel.

3.7.2.3 Uji Heterokedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variabel residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain, Imam Ghozali (2018, 120). Jika varian dari data residual satu pengamatan ke pengamatan lain tetap, maka disebut homoskedastisitas dan jika berbeda disebut heteroskedastisitas. Untuk mendeteksi ada tidaknya heteroskedastisitas dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan uji Glejser. Uji glejser dilakukan dengan meregresi nilai absolut residual terhadap variabel independen. Pengujian heteroskedastisitas dengan uji glejser dapat dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Jika nilai *probability* pada *Obs*R-squared* $> 0,05$ maka tidak terjadi heterokedastisitas.
2. Jika nilai *probability* pada *Obs*R-squared* $< 0,05$ maka terjadi heterokedastisitas.

3.7.2.1 Uji Autokorelasi

Menurut Imam Ghozali (2018, 107) uji autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi linear ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode $t-1$ (sebelumnya). Autokorelasi muncul karena observasi yang berurutan sepanjang waktu berkaitan satu sama lain. Hal ini sering ditemukan pada data runtut waktu (time series), karena sampel atau observasi tertentu cenderung dipengaruhi oleh observasi sebelumnya. Untuk mendeteksi ada tidaknya autokorelasi dengan cara uji Durbin-Watson (DW Test).

Nilai Durbin-Watson harus dihitung terlebih dahulu, kemudian dibandingkan dengan nilai batas atas (dU) dan nilai batas bawah (dL) untuk mengetahui berbagai nilai n (jumlah sampel) dan k (jumlah variabel bebas) yang ada dalam tabel Durbin-Watson dengan ketentuan sebagai berikut.

1. $DW < dL$, terdapat autokorelasi positif (+)
2. $dL < DW < dU$, tidak dapat disimpulkan
3. $dU < DW < 4-dU$, tidak terjadi autokorelasi
4. $4-dU < DW < 4-dL$, tidak dapat disimpulkan
5. $DW < 4-dL$, terdapat autokorelasi negatif (-)

3.7.4 Analisis Regresi Data Panel

Penelitian ini menggunakan analisis regresi data panel. Tujuannya untuk menjawab permasalahan penelitian hubungan antara dua variabel independen atau lebih dengan variabel dependen. Uji asumsi klasik terlebih dahulu digunakan sebelum meregresi data. Hal ini bertujuan agar model regresi terbebas dari bias.

Menurut Agus Tri Basuki dan Nano Prawoto (2017) Perumusan model persamaan analisis regresi data panel secara sistematis adalah sebagai berikut:

$$PBV = \alpha + \beta_1 CR + \beta_2 DAR + \beta_3 DER + \beta_4 ROA + e$$

Keterangan

Y = *Price to Book Value*

α = Koefisien konstanta

$\beta_1, \beta_2, \beta_3,$ dan β_4 = Koefisien regresi

CR = *Current Ratio*

DAR = *Debt to Asset Ratio*

DER = *Debt to Equity Ratio*

ROA = *Return On Asset*

e = Tingkat Kesalahan (*error*)

3.7.5 Pengujian Hipotesis

Terdapat dua jenis alat uji statistik, yaitu statistik parametrik dan statistik non parametrik. Statistik parametrik digunakan jika distribusi data yang digunakan normal, sedangkan data yang bersifat tidak normal menggunakan uji statistik non parametrik (Imam Ghazali, 2018). Dalam penelitian ini menggunakan pengujian statistik parametrik.

Menurut Imam Ghazali (2018) terdapat beberapa kondisi yang harus dipenuhi agar uji statistik parametrik dapat digunakan, yaitu:

1. Observasi harus independen.
2. Populasi asal observasi harus berdistribusi normal.
3. Variance populasi masing-masing grup dalam hal analisis dengan dua grup harus sama.
4. Variabel harus diukur paling tidak dalam skala interval.

Jika distribusi data bersifat normal, maka digunakanlah uji statistik parametrik. Uji regresi merupakan salah satu jenis uji statistik parametrik. Untuk menguji hipotesis yang diajukan peneliti, maka akan dilakukan uji pengaruh parsial (Uji *t/Partial Individual Test*), uji pengaruh simultan (Uji *F/Overall Significance Test*), dan uji koefisien determinasi.

3.7.6.1 Uji Koefisien Regresi Secara Parsial (Uji *t*)

Pengujian ini dilakukan untuk mengetahui secara terpisah atau parsial variabel bebas berpengaruh secara signifikan atau tidak terhadap variabel terikat. Uji *t* digunakan untuk menguji pengaruh variabel independen secara parsial terhadap variabel dependen, yaitu pengaruh masing-masing variabel independen yang terdiri atas *Current Ratio*, *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Return On Asset* terhadap *Price to Book Value* yang merupakan variabel dependennya. Uji *t* dapat dilakukan dengan membandingkan *t* hitung dengan *t* tabel, Imam Ghazali (2018, 78). Pada tingkat signifikan 5% dengan kriteria pengujian yang digunakan sebagai berikut:

1. Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ dan $p\text{-value} > 0,05$ maka H_0 diterima dan H_1 ditolak yang artinya salah satu variabel bebas (independen) tidak mempengaruhi variabel terikat (dependen) secara signifikan.

2. Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ dan $p\text{-value} < 0,05$ maka H_1 diterima dan H_0 ditolak yang artinya salah satu variabel bebas mempengaruhi variabel terikat (dependen) secara signifikan.

3. Uji Koefisien Regresi Secara Simultan (Uji F)

Menurut Imam Ghozali (2018, 98) uji statistik F dilakukan dengan tujuan untuk menunjukkan semua variabel bebas dimasukkan dalam model yang memiliki pengaruh secara bersama terhadap variabel terikat. Kriteria pengujian menggunakan tingkat signifikansi 0,05. Jika nilai signifikansi $< 0,05$ artinya model penelitian layak digunakan dan jika nilai signifikansi $> 0,05$ artinya model penelitian tidak layak digunakan.

4. Uji Koefisien Determinasi (*Adjusted R²*)

Menurut Imam Ghozali (2018, 179) *Adjusted R²* digunakan untuk mengetahui besarnya variasi dari variabel dependen yang dapat dijelaskan oleh variasi variabel independent sisanya yang tidak dapat dijelaskan merupakan bagian variasi dari variabel lain yang tidak termasuk di dalam model. Hasil uji koefisien determinasi ditentukan oleh nilai *Adjusted R²*. Nilai *Adjusted R²* adalah 0 sampai 1. Jika nilai *Adjusted R²* mendekati 1, artinya variabel independen mampu memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variabel dependen dan sebaliknya jika nilai *Adjusted R²* mendekati 0 artinya kemampuan variabel independen untuk memprediksi variabel sangat terbatas. Apabila nilai *Adjusted R²* sama dengan 0 maka yang dapat digunakan adalah nilai R^2 .

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Pengumpulan Data

Berdasarkan metodologi penelitian yang telah disajikan di bab sebelumnya, objek dalam penelitian ini terdiri dari dua variabel yaitu variabel independen, dengan indikator *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA). Sedangkan variabel dependen dalam penelitian ini adalah *Price to Book Value* (PBV). Pada penelitian ini unit analisis yang digunakan yaitu perusahaan-perusahaan sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Lokasi penelitian pada penelitian ini yaitu Bursa Efek Indonesia dengan situs resmi www.idx.co.id. Data yang digunakan dalam penelitian ini berasal dari data sekunder yang diperoleh dari situs resmi Bursa Efek Indonesia.

Populasi pada penelitian ini adalah semua perusahaan sub sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021 yaitu sebanyak 12 perusahaan, tetapi yang menjadi sampel penelitian yaitu sebanyak 6 perusahaan. Metode penarikan sampel menggunakan metode sampel non acak *purposive sampling*. Teknik ini merupakan cara penarikan sampel melalui penyesuaian kriteria tertentu. Kriteria penarikan sampel pada penelitian ini yaitu sebagai berikut.

1. Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021.
2. Perusahaan transportasi yang menerbitkan laporan keuangan di Bursa Efek Indonesia secara berkala selama periode 2016-2021.
3. Perusahaan transportasi yang menggunakan mata uang rupiah sebagai mata uang pelaporannya.

Berdasarkan kriteria tersebut, proses penarikan sampel pada penelitian disajikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 4. 1 Proses Penarikan Sampel

| Keterangan | Jumlah |
|--|--------|
| Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021. | 12 |
| Perusahaan transportasi yang tidak menerbitkan laporan keuangan di Bursa Efek Indonesia secara berkala selama periode 2016-2021. | (4) |
| Perusahaan transportasi yang tidak menggunakan mata uang rupiah sebagai pelaporannya. | (2) |
| Perusahaan yang memenuhi kriteria untuk dijadikan sampel penelitian | 6 |

Sumber: www.idx.co.id (data diolah), 2022.

Berdasarkan proses penarikan sampel tersebut, sebanyak 6 perusahaan menjadi sampel penelitian ini. Daftar sampel penelitian perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia disajikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 4. 2 Daftar Sampel Penelitian
Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek
Indonesia

| No | Kode Perusahaan | Nama Perusahaan | Tanggal IPO |
|----|-----------------|---------------------------------|------------------|
| 1 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk | 12 November 2012 |
| 2 | BIRD | Blue Bird Tbk | 05 November 2014 |
| 3 | CMPP | AirAsia Indonesia Tbk | 08 Desember 1994 |
| 4 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk | 15 April 2014 |
| 5 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk | 02 November 2012 |
| 6 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk | 31 Mei 2007 |

Sumber: www.idx.co.id (data diolah), 2022.

4.1.1 Profil Perusahaan Sub Sektor Transportasi

Berdasarkan proses penarikan sampel tersebut, sebanyak 6 perusahaan sub sektor transportasi yang menjadi sampel penelitian ini. Berikut ini adalah profil perusahaan sub sektor transportasi:

1. PT. Adi Sarana Armada Tbk (ASSA)

PT. Adi Sarana Armada Tbk didirikan tanggal 17 Desember 1999 dengan nama PT. Quantum Megantara Motor dan memulai kegiatan komersial pada tahun 2003. Pada tahun 2010 perusahaan bertransformasi menjadi ASSA Rent. Kantor pusat PT. Adi Sarana Armada Tbk beralamat di Graha Kirana Lt. 6 Jl. Yos Sudarso No. 88, Jakarta Utara 14350, Indonesia. Pada tanggal 2 November 2012, ASSA memperoleh pernyataan efektif dari BAPEPAM-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham ASSA (IPO) kepada masyarakat sebanyak 1.360.000.000 dengan nilai nominal Rp100,- per saham dengan harga penawaran Rp390,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 12 November 2012. Ruang lingkup kegiatan ASSA adalah menjalankan usaha aktivitas penyewaan kendaraan, manajemen kendaraan, juru mudi, logistik, dan balai lelang.

2. PT. Blue Bird Tbk (BIRD)

PT. Blue Bird bergerak di bidang transportasi taksi. Perusahaan memulai kegiatan komersialnya pada tahun 2001. Kantor pusat PT. Blue Bird Tbk beralamat di Jl. Bojong Indah Raya No. 6, Kel. Rawabuaya, Kec. Cengkareng, Jakarta Barat 11740, Indonesia. Perusahaan ini merupakan bagian dari Blue Bird Group. Pada tanggal 29 Oktober 2014, BIRD memperoleh pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham BIRD (IPO) kepada masyarakat sebanyak 376.500.000 dengan nilai nominal Rp100,- per saham dengan harga penawaran Rp6.500,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 5 November 2014. Ruang lingkup kegiatan BIRD adalah bergerak dalam bidang pengangkutan darat, jasa, perdagangan, industri, dan perbengkelan. Kegiatan usaha utama BIRD adalah bergerak dalam bidang transportasi taksi (Blue Bird dan Pusaka), taksi eksekutif (Silver Bird), kendaraan limusin, dan sewa mobil serta bus (Golden Bird dan Big Bird).

3. PT. AirAsia Indonesia Tbk (CMPP)

PT. AirAsia Indonesia Tbk sebelumnya bernama Rimau Multi Putra Pratama Tbk didirikan tanggal 25 Juli 1989 dan memulai operasi komersialnya sejak 1989. Kantor pusat PT. AirAsia Indonesia Tbk beralamat di Jl. Marsekal Suryadharma (M1) No. 1, Kel. Salapajang, Kec. Neglasari, Kota Tangerang, Banten 15127, Indonesia. Pada tanggal 11 November 1994, CMPP memperoleh pernyataan efektif dari BAPEPAM-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham CMPP (IPO) kepada masyarakat sebanyak 20.000.000 dengan nilai nominal Rp1.000,- per saham dengan harga penawaran Rp2.450,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 8 Desember 1994. Ruang lingkup kegiatan CMPP adalah menjalankan usaha di bidang jasa konsultasi bisnis dan manajemen dan perdagangan umum.

4. PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA)

PT. Eka Sari Lorena Tbk didirikan 26 Februari 2002 dan mulai beroperasi secara komersial pada bulan Maret 2002. Kantor pusat PT. Eka Sari Lorena Tbk beralamat di Jl. KH. Hasyim Ashari No. 15 C.2, Jakarta Pusat 10139, Indonesia. Pada tanggal 28 Maret 2014, LRNA memperoleh pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham LRNA (IPO) kepada masyarakat sebanyak 150.000.000 dengan nilai nominal Rp500,- per saham dengan harga penawaran Rp900,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 15 April 2014. Ruang lingkup kegiatan LRNA adalah menjalankan usaha aktivitas jasa angkutan darat penumpang umum.

5. PT. Ekspress Transindo Utama Tbk (TAXI)

PT. Ekspress Transindo Utama Tbk dahulu bernama PT. Kasih Bhakti Utama, didirikan 11 Juni 1981 dan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1981. Kantor pusat PT. Ekspress Transindo Utama Tbk beralamat di Gedung Express, Jl. Sukarjo Wiryopranoto No. 11, Jakarta 11160, Indonesia. Pada tanggal 22 Oktober 2012, TAXI memperoleh pernyataan efektif dari BAPEPAM-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham TAXI (IPO) kepada masyarakat sebanyak 1.051.280.000 dengan nilai nominal Rp100,- per saham dengan penawaran Rp560,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 2 November 2012. Ruang lingkup kegiatan TAXI adalah menjalankan usaha aktivitas penyediaan jasa transportasi darat.

6. PT. WEHA Transportasi Indonesia Tbk (WEHA)

WEHA Transportasi Indonesia Tbk dahulu bernama Panorama Transportasi Tbk, didirikan 11 September 2001 dan memulai usahanya secara komersial pada tahun 2001. Kantor pusat PT. WEHA Transportasi Indonesia Tbk beralamat di Graha White Horse, Jl. Husein Sastranegara No. 175, Rawa Bokor, Tangerang 15125, Indonesia. Pada tanggal 22 Mei 2007, WEHA memperoleh pernyataan efektif dari BAPEPAM-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham WEHA (IPO) kepada masyarakat atas 128.000.000 saham perusahaan seharga Rp245,- persaham. Pada tanggal 31 Mei 2007, seluruh saham telah dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI). Ruang lingkup kegiatan WEHA adalah menjalankan usaha aktivitas jasa transportasi darat, yang meliputi transportasi penumpang dan barang.

4.1.2 Analisis Data Perhitungan *Current Ratio*, *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Return On Asset*, dan *Price to Book Value* Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi

Berdasarkan pengumpulan data perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi di Bursa Efek Indonesia, diperoleh data *Current Ratio*, *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Return On Asset*, dan *Price to Book Value*. Data yang telah dikumpulkan berikut ini ditampilkan data dalam bentuk tabel dan grafik untuk masing-masing variabel.

1. *Current Ratio* (CR)

Current Ratio (CR) diperoleh dari *current asset* dibagi dengan *current liabilities* yang dimiliki oleh perusahaan. Berdasarkan hasil perhitungan *Current Ratio* (CR) perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021 menunjukkan pada tahun 2016 nilai rata-rata *Current Ratio* (CR) yaitu sebesar 121,28%. Adapun perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) di atas rata-rata yaitu perusahaan TAXI. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) di bawah rata-rata yaitu perusahaan ASSA, BIRD, CMPP, LRNA, dan WEHA. Perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) tertinggi yaitu perusahaan TAXI sebesar 407,69%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) terendah yaitu perusahaan CMPP sebesar 29,53%. Adapun standar deviasi variabel *Current Ratio* (CR) pada tahun 2016 yaitu sebesar 144,22.

Pada tahun 2017 nilai rata-rata *Current Ratio* (CR) yaitu sebesar 85,45%. Adapun perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) di atas rata-rata yaitu perusahaan BIRD dan LRNA. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) di bawah rata-rata yaitu perusahaan ASSA, CMPP, TAXI, dan WEHA. Perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) tertinggi yaitu perusahaan BIRD sebesar 176,91%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) terendah yaitu perusahaan CMPP sebesar 26,09%. Adapun standar deviasi variabel *Current Ratio* (CR) pada tahun 2017 yaitu sebesar 60,73.

Pada tahun 2018 nilai rata-rata *Current Ratio* (CR) yaitu sebesar 78,96%. Adapun perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) di atas rata-rata yaitu perusahaan BIRD dan LRNA. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) di bawah rata-rata yaitu perusahaan ASSA, CMPP, TAXI, dan WEHA. Perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) tertinggi yaitu perusahaan BIRD sebesar 174,28%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) terendah yaitu perusahaan CMPP sebesar 16,39%. Adapun standar deviasi variabel *Current Ratio* (CR) pada tahun 2018 yaitu sebesar 71,04.

Pada tahun 2019 nilai rata-rata *Current Ratio* (CR) yaitu sebesar 88,83%. Adapun perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) di atas rata-rata yaitu perusahaan BIRD dan LRNA. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) di bawah rata-rata yaitu perusahaan ASSA, CMPP, TAXI, dan WEHA. Perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) tertinggi yaitu perusahaan LRNA sebesar 228,00%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) terendah yaitu perusahaan TAXI sebesar 29,09%. Adapun standar deviasi *Current Ratio* (CR) pada tahun 2019 yaitu sebesar 75,70.

Pada tahun 2020 nilai rata-rata *Current Ratio* (CR) yaitu sebesar 64,25%. Adapun perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) di atas rata-rata yaitu perusahaan BIRD dan LRNA. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) di bawah rata-rata yaitu perusahaan ASSA, CMPP, TAXI, dan WEHA. Perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) tertinggi yaitu perusahaan BIRD sebesar 194,04%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) terendah yaitu perusahaan CMPP sebesar 3,48%. Adapun standar deviasi *Current Ratio* (CR) pada tahun 2020 yaitu sebesar 68,28.

Pada tahun 2021 nilai rata-rata *Current Ratio* (CR) yaitu sebesar 199,48%. Adapun perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) di atas rata-rata yaitu perusahaan BIRD dan TAXI. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) di bawah rata-rata yaitu perusahaan ASSA, CMPP, LRNA, dan WEHA. Perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) tertinggi yaitu perusahaan TAXI sebesar 719,84%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) terendah yaitu perusahaan CMPP sebesar 2,51%. Adapun standar deviasi *Current Ratio* (CR) pada tahun 2021 yaitu sebesar 267,54.

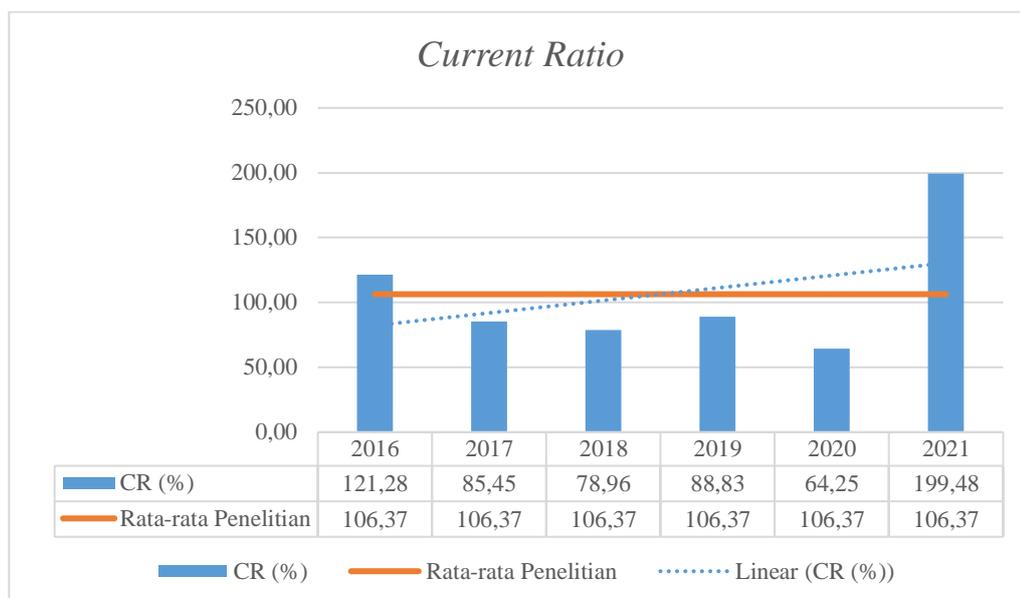
Berdasarkan hasil perhitungan rata-rata *Current Ratio* (CR) dari 6 perusahaan selama periode penelitian tahun 2016-2021 yaitu sebesar 106,37%. Perusahaan yang memiliki rata-rata *Current Ratio* (CR) di atas rata-rata penelitian yaitu perusahaan BIRD, LRNA, dan TAXI. Sedangkan perusahaan yang memiliki rata-rata *Current Ratio* (CR) di bawah rata-rata penelitian yaitu perusahaan ASSA, CMPP, dan WEHA. Perusahaan yang memiliki rata-rata *Current Ratio* (CR) tertinggi yaitu perusahaan TAXI sebesar 216,68%. Sedangkan perusahaan yang memiliki rata-rata *Current Ratio* (CR) terendah yaitu perusahaan CMPP sebesar 20,85%. Adapun nilai standar deviasi variabel *Current Ratio* (CR) tahun 2016-2021 yaitu sebesar 79,18. Nilai tertinggi standar deviasi yaitu terdapat pada tahun 2021 sebesar 267,54. Sedangkan nilai terendah standar deviasi yaitu terdapat pada tahun 2017 sebesar 60,73. Hasil perhitungan *Current Ratio* (CR) perusahaan-perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021 disajikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 4. 3 *Current Ratio* (CR) Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2021 (Dalam Persentase)

| No | Kode Perusahaan | <i>Current Ratio</i> (%) | | | | | | Rata-rata Perusahaan |
|--------------------|-----------------|--------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|----------------------|
| | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 1 | ASSA | 48,96 | 42,83 | 46,67 | 52,61 | 43,68 | 89,77 | 54,09 |
| 2 | BIRD | 108,38 | 176,91 | 174,28 | 124,59 | 194,04 | 241,84 | 170,01 |
| 3 | CMPP | 29,53 | 26,09 | 16,39 | 47,12 | 3,48 | 2,51 | 20,85 |
| 4 | LRNA | 99,37 | 139,36 | 165,02 | 228,00 | 79,94 | 100,63 | 135,39 |
| 5 | TAXI | 407,69 | 84,86 | 31,14 | 29,09 | 27,48 | 719,84 | 216,68 |
| 6 | WEHA | 33,72 | 42,64 | 40,24 | 51,58 | 36,85 | 42,28 | 41,22 |
| Rata-rata Pertahun | | 121,28 | 85,45 | 78,96 | 88,83 | 64,25 | 199,48 | 106,37 |
| Maximum | | 407,69 | 176,91 | 174,28 | 228,00 | 194,04 | 719,84 | 216,68 |
| Minimum | | 29,53 | 26,09 | 16,39 | 29,09 | 3,48 | 2,51 | 20,85 |
| Std. Deviasi | | 144,22 | 60,73 | 71,04 | 75,70 | 68,28 | 267,54 | 79,18 |

Sumber: www.idx.co.id (data diolah), 2022.

Berikut ini ditampilkan *Current Ratio* (CR) perusahaan-perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2020 dalam bentuk grafik.



Gambar 4. 1 *Current Ratio* (CR) Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2021

2. *Debt to Asset Ratio* (DAR)

Debt to Asset Ratio (DAR) diperoleh dari *total liabilities* dibagi dengan *total assets* yang dimiliki oleh perusahaan. Berdasarkan hasil perhitungan *Debt to Asset Ratio* (DAR) perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021 menunjukkan pada tahun 2016 nilai rata-rata *Debt to Asset Ratio* (DAR) yaitu sebesar 58,46%. Adapun perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) di atas rata-rata yaitu perusahaan ASSA, CMPP, TAXI, dan WEHA. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) di bawah rata-rata yaitu BIRD dan LRNA. Perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) tertinggi yaitu perusahaan CMPP sebesar 88,11%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) terendah yaitu perusahaan LRNA sebesar 18,90%. Adapun standar deviasi variabel *Debt to Asset Ratio* (DAR) pada tahun 2016 yaitu sebesar 25,70.

Pada tahun 2017 nilai rata-rata *Debt to Asset Ratio* (DAR) yaitu sebesar 56,88%. Adapun perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) di atas rata-rata yaitu perusahaan ASSA, CMPP, dan TAXI. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) di bawah rata-rata yaitu perusahaan BIRD, LRNA, dan WEHA. Perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) tertinggi yaitu perusahaan CMPP sebesar 98,80%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) terendah yaitu perusahaan LRNA sebesar 17,58%. Adapun standar deviasi variabel *Debt to Asset Ratio* (DAR) pada tahun 2017 yaitu sebesar 33,74.

Pada tahun 2018 nilai rata-rata *Debt to Asset Ratio* (DAR) yaitu sebesar 73,08%. Adapun perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) di atas rata-rata yaitu perusahaan CMPP dan TAXI. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) di bawah rata-rata yaitu perusahaan ASSA, BIRD, LRNA, dan WEHA.

Perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) tertinggi yaitu perusahaan TAXI sebesar 146,07%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) terendah yaitu perusahaan LRNA sebesar 14,10%. Adapun standar deviasi variabel *Debt to Asset Ratio* (DAR) pada tahun 2018 yaitu sebesar 54,02.

Pada tahun 2019 nilai rata-rata *Debt to Asset Ratio* (DAR) yaitu sebesar 73,08%. Adapun perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) di atas rata-rata yaitu perusahaan CMPP dan TAXI. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) di bawah rata-rata yaitu perusahaan BIRD, LRNA, dan WEHA. Perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) tertinggi yaitu perusahaan TAXI sebesar 194,74%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) terendah yaitu perusahaan LRNA sebesar 13,70. Adapun standar deviasi variabel *Debt to Asset Ratio* (DAR) pada tahun 2019 yaitu sebesar 65,83.

Pada tahun 2020 nilai rata-rata *Debt to Asset Ratio* (DAR) yaitu sebesar 105,31%. Adapun perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) di atas rata-rata yaitu perusahaan CMPP dan TAXI. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) di bawah rata-rata yaitu perusahaan ASSA, BIRD, LRNA, dan WEHA. Perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) tertinggi yaitu perusahaan TAXI sebesar 313,86%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) terendah yaitu perusahaan LRNA sebesar 19,35%. Adapun standar deviasi variabel *Debt to Asset Ratio* (DAR) pada tahun 2020 yaitu sebesar 112,04.

Pada tahun 2021 nilai rata-rata *Debt to Asset Ratio* (DAR) yaitu sebesar 63,54%. Adapun perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) di atas rata-rata yaitu perusahaan ASSA dan CMPP. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) di bawah rata-rata yaitu perusahaan BIRD, LRNA, TAXI, dan WEHA. Perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) tertinggi yaitu perusahaan CMPP sebesar 201,09%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) terendah yaitu perusahaan TAXI sebesar 16,45%. Adapun standar deviasi variabel *Debt to Asset Ratio* (DAR) pada tahun 2021 yaitu sebesar 70,69.

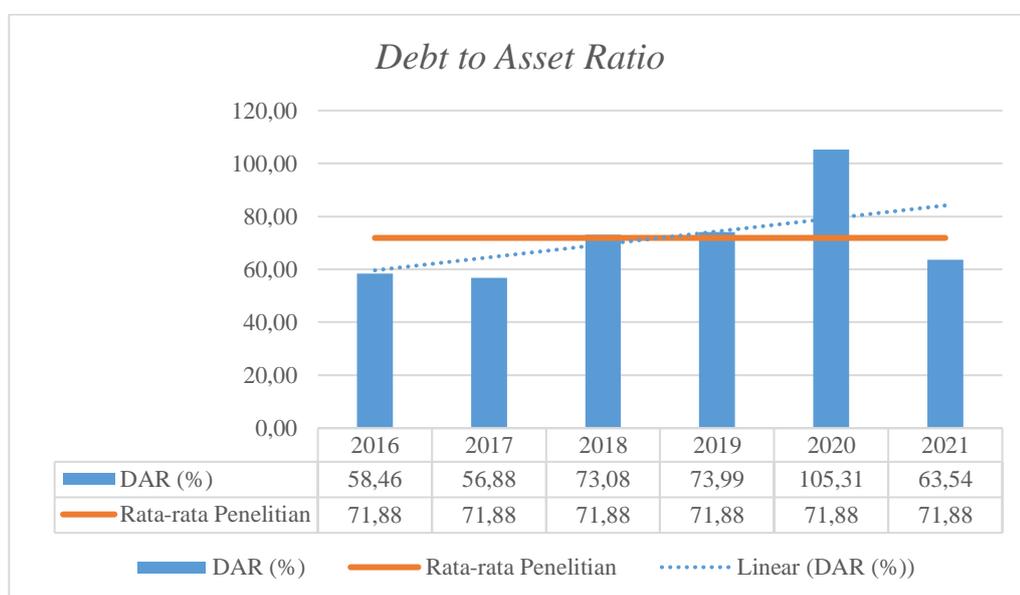
Berdasarkan hasil perhitungan rata-rata *Debt to Asset Ratio* (DAR) dari 6 perusahaan selama periode penelitian tahun 2016-2021 yaitu sebesar 71,88%. Perusahaan yang memiliki rata-rata *Debt to Asset Ratio* (DAR) di atas rata-rata penelitian yaitu perusahaan CMPP dan TAXI. Sedangkan perusahaan yang memiliki rata-rata *Debt to Asset Ratio* (DAR) di bawah rata-rata penelitian yaitu perusahaan ASSA, BIRD, LRNA, dan WEHA. Perusahaan yang memiliki rata-rata *Debt to Asset Ratio* (DAR) tertinggi yaitu perusahaan TAXI sebesar 138,34%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Asset Ratio* (DAR) terendah yaitu perusahaan LRNA sebesar 17,23%. Adapun nilai standar deviasi variabel *Debt to Asset Ratio* (DAR) tahun 2016-2021 yaitu sebesar 50,55. Nilai tertinggi standar deviasi yaitu terdapat pada tahun 2020 sebesar 112,04. Sedangkan nilai terendah standar deviasi yaitu terdapat pada tahun 2016 sebesar 25,70. Hasil perhitungan *Debt to Asset Ratio* (DAR) perusahaan-perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021 disajikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 4. 4 *Debt to Asset Ratio* (DAR) Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2021 (Dalam Persentase)

| No | Kode Perusahaan | <i>Debt to Asset Ratio</i> (%) | | | | | | Rata-rata Perusahaan |
|--------------------|-----------------|--------------------------------|-------|--------|--------|--------|--------|----------------------|
| | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 1 | ASSA | 70,18 | 70,19 | 71,98 | 72,40 | 72,16 | 70,73 | 71,27 |
| 2 | BIRD | 36,13 | 24,33 | 24,30 | 27,16 | 27,82 | 21,98 | 26,95 |
| 3 | CMPP | 88,11 | 98,80 | 128,20 | 92,26 | 147,86 | 201,09 | 126,05 |
| 4 | LRNA | 18,90 | 17,58 | 14,10 | 13,70 | 19,35 | 19,76 | 17,23 |
| 5 | TAXI | 71,19 | 87,74 | 146,07 | 194,74 | 313,86 | 16,45 | 138,34 |
| 6 | WEHA | 66,23 | 42,64 | 53,86 | 43,67 | 50,79 | 51,23 | 51,40 |
| Rata-rata Pertahun | | 58,46 | 56,88 | 73,08 | 73,99 | 105,31 | 63,54 | 71,88 |
| Maximum | | 88,11 | 98,80 | 146,07 | 194,74 | 313,86 | 201,09 | 138,34 |
| Minimum | | 18,90 | 17,58 | 14,10 | 13,70 | 19,35 | 16,45 | 17,23 |
| Std. Deviasi | | 25,70 | 33,74 | 54,02 | 65,83 | 112,04 | 70,69 | 50,55 |

Sumber: www.idx.co.id (data diolah), 2022.

Berikut ini ditampilkan *Debt to Asset Ratio* (DAR) perusahaan-perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2020 dalam bentuk grafik.



Gambar 4. 2 *Debt to Asset Ratio* (DAR) Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2021

3. *Debt to Equity Ratio* (DER)

Debt to Equity Ratio (DER) diperoleh dari *total liabilities* dibagi dengan *total equity* yang dimiliki oleh perusahaan. Berdasarkan hasil perhitungan *Debt to Equity Ratio* (DER) perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021 menunjukkan pada tahun 2016 nilai rata-rata *Debt to Equity Ratio* (DER) yaitu sebesar 167,49%. Adapun perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) di atas rata-rata yaitu perusahaan ASSA, CMPP dan WEHA. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) di bawah rata-rata yaitu BIRD, LRNA dan TAXI. Perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER)

tertinggi yaitu perusahaan CMPP sebesar 740,81%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) terendah yaitu perusahaan TAXI sebesar -247,12%. Adapun standar deviasi variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) pada tahun 2016 yaitu sebesar 328,36.

Pada tahun 2017 nilai rata-rata *Debt to Equity Ratio* (DER) yaitu sebesar 82,37%. Adapun perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) di atas rata-rata yaitu perusahaan ASSA, CMPP, dan WEHA. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) di bawah rata-rata yaitu perusahaan BIRD, LRNA, dan TAXI. Perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) tertinggi yaitu perusahaan CMPP sebesar 823,75%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) terendah yaitu perusahaan TAXI sebesar -715,38%. Adapun standar deviasi variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) pada tahun 2017 yaitu sebesar 493,15.

Pada tahun 2018 nilai rata-rata *Debt to Equity Ratio* (DER) yaitu sebesar -58,28%. Adapun perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) di atas rata-rata yaitu perusahaan ASSA, BIRD, LRNA, dan WEHA. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) di bawah rata-rata yaitu perusahaan CMPP dan TAXI. Perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) tertinggi yaitu perusahaan ASSA sebesar 256,86%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) terendah yaitu perusahaan CMPP sebesar -454,67%. Adapun standar deviasi variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) pada tahun 2018 yaitu sebesar 271,21.

Pada tahun 2019 nilai rata-rata *Debt to Equity Ratio* (DER) yaitu sebesar 51,13%. Adapun perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) di atas rata-rata yaitu perusahaan ASSA, CMPP dan WEHA. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) di bawah rata-rata yaitu perusahaan BIRD dan LRNA. Perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) tertinggi yaitu perusahaan ASSA sebesar 262,38%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) terendah yaitu perusahaan TAXI sebesar -205,55. Adapun standar deviasi variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) pada tahun 2019 yaitu sebesar 153,16.

Pada tahun 2020 nilai rata-rata *Debt to Equity Ratio* (DER) yaitu sebesar -5,11%. Adapun perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) di atas rata-rata yaitu perusahaan ASSA, BIRD, LRNA, dan WEHA. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) di bawah rata-rata yaitu perusahaan CMPP dan TAXI. Perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) tertinggi yaitu perusahaan TAXI sebesar 259,26%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) terendah yaitu perusahaan CMPP sebesar -308,92%. Adapun standar deviasi variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) pada tahun 2020 yaitu sebesar 198,37.

Pada tahun 2021 nilai rata-rata *Debt to Equity Ratio* (DER) yaitu sebesar 36,71%. Adapun perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) di atas rata-rata yaitu perusahaan ASSA dan WEHA. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) di bawah rata-rata yaitu perusahaan BIRD, CMPP, LRNA, dan TAXI. Perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) tertinggi yaitu perusahaan ASSA sebesar 241,66%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) terendah yaitu perusahaan CMPP sebesar -198,92%. Adapun standar deviasi variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) pada tahun 2021 yaitu sebesar 143,32.

Berdasarkan hasil perhitungan rata-rata *Debt to Equity Ratio* (DER) dari 6 perusahaan selama periode penelitian tahun 2016-2021 yaitu sebesar 45,72%. Perusahaan yang memiliki rata-rata *Debt to Equity Ratio* (DER) di atas rata-rata penelitian yaitu perusahaan ASSA, CMPP dan WEHA. Sedangkan perusahaan yang memiliki rata-rata *Debt to Equity Ratio* (DER) di bawah rata-rata penelitian yaitu perusahaan BIRD, LRNA dan TAXI. Perusahaan yang memiliki rata-rata *Debt to Equity Ratio* (DER) tertinggi yaitu perusahaan ASSA sebesar 248,49%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Debt to Equity Ratio* (DER) terendah yaitu perusahaan TAXI sebesar -268,70%. Adapun nilai standar deviasi variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) tahun 2016-2021 yaitu sebesar 173,70. Nilai tertinggi standar deviasi yaitu terdapat pada tahun 2017 sebesar 493,15. Sedangkan nilai terendah standar deviasi yaitu terdapat pada tahun 2021 sebesar 143,32.

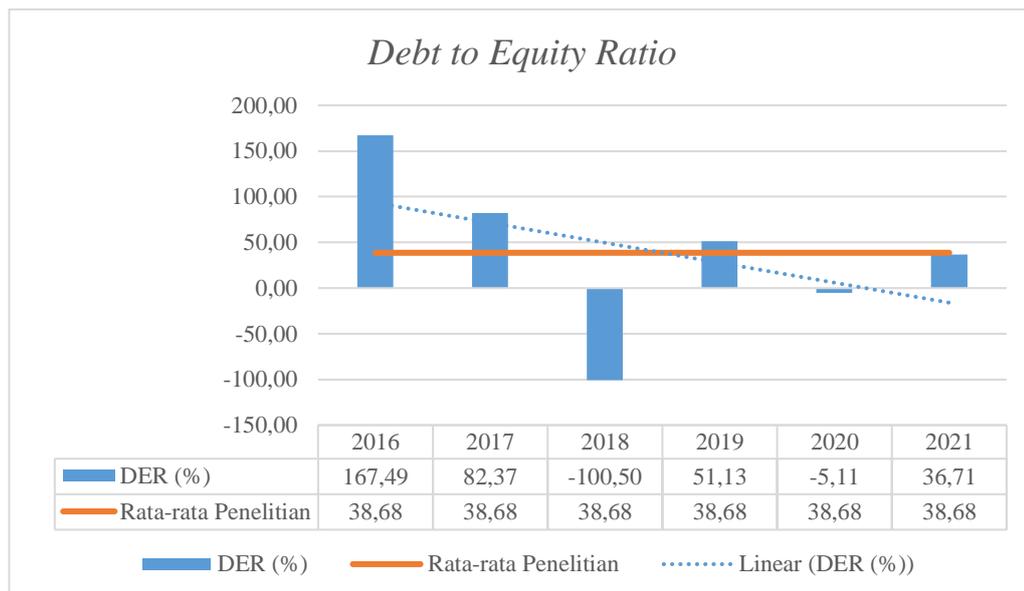
Hasil perhitungan *Debt to Equity Ratio* (DER) perusahaan-perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021 disajikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 4. 5 *Debt to Equity Ratio* (DER) Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2021

| No | Kode Perusahaan | <i>Debt to Equity Ratio</i> (%) | | | | | | Rata-rata Perusahaan |
|--------------------|-----------------|---------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|----------------------|
| | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 1 | ASSA | 235,29 | 235,50 | 256,86 | 262,38 | 259,26 | 241,66 | 248,49 |
| 2 | BIRD | 56,58 | 32,16 | 32,10 | 37,28 | 38,54 | 28,18 | 37,47 |
| 3 | CMPP | 740,81 | 823,75 | -454,67 | 119,28 | -308,92 | -198,92 | 120,22 |
| 4 | LRNA | 23,31 | 21,33 | 16,42 | 15,88 | 24,00 | 24,63 | 20,93 |
| 5 | TAXI | -247,12 | -715,38 | -317,08 | -205,55 | -146,76 | 19,68 | -268,70 |
| 6 | WEHA | 196,09 | 96,85 | 116,71 | 77,52 | 103,21 | 105,04 | 115,91 |
| Rata-rata Pertahun | | 167,49 | 82,37 | -58,28 | 51,13 | -5,11 | 36,71 | 45,72 |
| Maximum | | 740,81 | 823,75 | 256,86 | 262,38 | 259,26 | 241,66 | 248,49 |
| Minimum | | -247,12 | -715,38 | -454,67 | -205,55 | -308,92 | -198,92 | -268,70 |
| Std. Deviasi | | 328,36 | 493,15 | 271,21 | 153,16 | 198,37 | 143,32 | 173,86 |

Sumber: www.idx.co.id (data diolah), 2022.

Berikut ini ditampilkan *Debt to Equity Ratio* (DER) perusahaan-perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2020 dalam bentuk grafik.



Gambar 4. 3 *Debt to Equity Ratio* (DER) Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2021

4. *Return On Asset* (ROA)

Return On Asset (ROA) diperoleh dari *earning after tax* dibagi dengan *total assets* yang dimiliki oleh perusahaan. Berdasarkan hasil perhitungan *Return On Asset* (ROA) perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021 menunjukkan pada tahun 2016 nilai rata-rata *Return On Asset* (ROA) yaitu sebesar -2,67%. Adapun perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) di atas rata-rata yaitu perusahaan ASSA, BIRD dan CMPP. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) di bawah rata-rata yaitu LRNA, TAXI dan WEHA. Perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) tertinggi yaitu perusahaan BIRD sebesar 6,99%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) terendah yaitu perusahaan LRNA sebesar -9,23%. Adapun standar deviasi variabel *Return On Asset* (ROA) pada tahun 2016 yaitu sebesar 6,52.

Pada tahun 2017 nilai rata-rata *Return On Asset* (ROA) yaitu sebesar -4,93%. Adapun perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) di atas rata-rata yaitu perusahaan ASSA, BIRD dan WEHA. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) di bawah rata-rata yaitu perusahaan CMPP, LRNA dan TAXI. Perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) tertinggi yaitu perusahaan WEHA sebesar 16,81%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) terendah yaitu perusahaan TAXI sebesar -24,48%. Adapun standar deviasi variabel *Return On Asset* (ROA) pada tahun 2017 yaitu sebesar 16,05.

Pada tahun 2018 nilai rata-rata *Return On Asset* (ROA) yaitu sebesar -16,05%. Adapun perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) di atas rata-rata yaitu perusahaan ASSA, BIRD, LRNA, dan WEHA. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) di bawah rata-rata yaitu perusahaan CMPP dan TAXI. Perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) tertinggi yaitu perusahaan BIRD sebesar 6,62%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA)

terendah yaitu perusahaan TAXI sebesar -65,94%. Adapun standar deviasi variabel *Return On Asset* (ROA) pada tahun 2018 yaitu sebesar 28,17.

Pada tahun 2019 nilai rata-rata *Return On Asset* (ROA) yaitu sebesar -9,68%. Adapun perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) di atas rata-rata yaitu perusahaan ASSA, BIRD, CMPP, LRNA, dan WEHA. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) di bawah rata-rata yaitu perusahaan TAXI. Perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) tertinggi yaitu perusahaan BIRD sebesar 4,25%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) terendah yaitu perusahaan TAXI sebesar -57,60. Adapun standar deviasi variabel *Return On Asset* (ROA) pada tahun 2019 yaitu sebesar 23,76.

Pada tahun 2020 nilai rata-rata *Return On Asset* (ROA) yaitu sebesar -16,35%. Adapun perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) di atas rata-rata yaitu perusahaan ASSA, BIRD, LRNA, dan WEHA. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) di bawah rata-rata yaitu perusahaan CMPP dan TAXI. Perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) tertinggi yaitu perusahaan ASSA sebesar 1,24%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) terendah yaitu perusahaan CMPP sebesar -45,30%. Adapun standar deviasi variabel *Return On Asset* (ROA) pada tahun 2020 yaitu sebesar 16,63.

Pada tahun 2021 nilai rata-rata *Return On Asset* (ROA) yaitu sebesar 24,86%. Adapun perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) di atas rata-rata yaitu perusahaan TAXI. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) di bawah rata-rata yaitu perusahaan ASSA, BIRD, CMPP, LRNA, dan WEHA. Perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) tertinggi yaitu perusahaan TAXI sebesar 207,18%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) terendah yaitu perusahaan CMPP sebesar -45,40%. Adapun standar deviasi variabel *Return On Asset* (ROA) pada tahun 2021 yaitu sebesar 91,02.

Berdasarkan hasil perhitungan rata-rata *Return On Asset* (ROA) dari 6 perusahaan selama periode penelitian tahun 2016-2021 yaitu sebesar -4,14%. Perusahaan yang memiliki rata-rata *Return On Asset* (ROA) di atas rata-rata penelitian yaitu perusahaan ASSA, BIRD, TAXI, dan WEHA. Sedangkan perusahaan yang memiliki rata-rata *Return On Asset* (ROA) di bawah rata-rata penelitian yaitu perusahaan CMPP dan LRNA. Perusahaan yang memiliki rata-rata *Return On Asset* (ROA) tertinggi yaitu perusahaan TAXI sebesar 5,01%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Return On Asset* (ROA) terendah yaitu perusahaan CMPP sebesar -24,30%. Adapun nilai standar deviasi variabel *Return On Asset* (ROA) tahun 2016-2021 yaitu sebesar 11,35. Nilai tertinggi standar deviasi yaitu terdapat pada tahun 2028 sebesar 28,17. Sedangkan nilai terendah standar deviasi yaitu terdapat pada tahun 2016 sebesar 6,52.

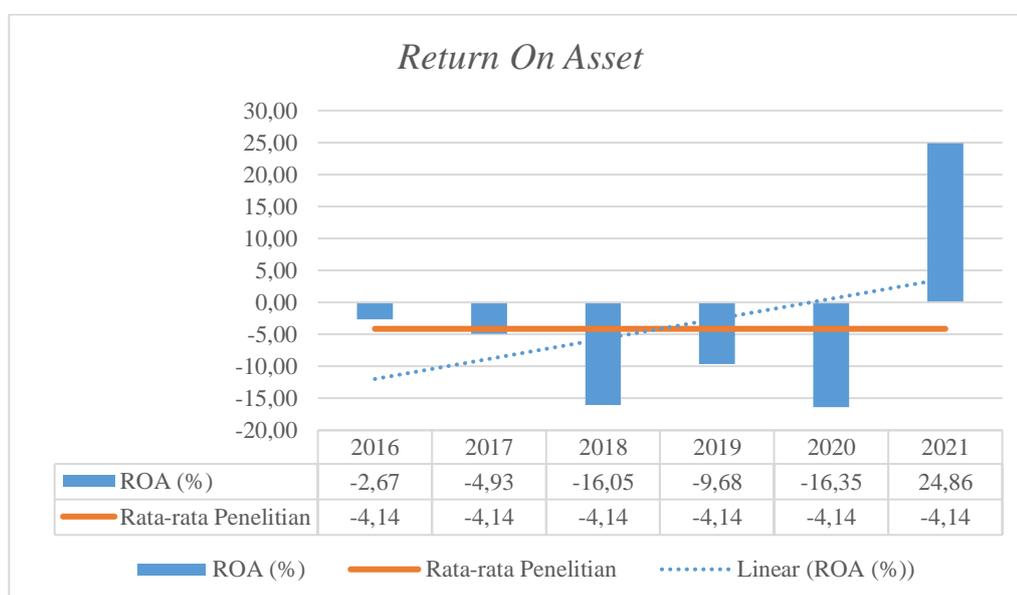
Hasil perhitungan *Return On Asset* (ROA) perusahaan-perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021 disajikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 4. 6 *Return On Asset* (ROA) Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2021

| No | Kode Perusahaan | <i>Return On Asset</i> (%) | | | | | | Rata-rata Perusahaan |
|--------------------|-----------------|----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|----------------------|
| | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 1 | ASSA | 2,05 | 3,12 | 3,50 | 1,89 | 1,24 | 2,65 | 2,41 |
| 2 | BIRD | 6,99 | 6,56 | 6,62 | 4,25 | -2,25 | 0,13 | 3,72 |
| 3 | CMPP | -0,60 | -16,59 | -31,88 | -6,02 | -45,30 | -45,40 | -24,30 |
| 4 | LRNA | -9,23 | -14,97 | -9,57 | -2,27 | -15,91 | -11,06 | -10,50 |
| 5 | TAXI | -7,22 | -24,48 | -65,94 | -57,60 | -21,87 | 207,18 | 5,01 |
| 6 | WEHA | -8,03 | 16,81 | 0,96 | 1,68 | -14,01 | -4,33 | -1,15 |
| Rata-rata Pertahun | | -2,67 | -4,93 | -16,05 | -9,68 | -16,35 | 24,86 | -4,14 |
| Maximum | | 6,99 | 16,81 | 6,62 | 4,25 | 1,24 | 207,18 | 5,01 |
| Minimum | | -9,23 | -24,48 | -65,94 | -57,60 | -45,30 | -45,40 | -24,30 |
| Std. Deviasi | | 6,52 | 16,05 | 28,17 | 23,76 | 16,63 | 91,02 | 11,35 |

Sumber: www.idx.co.id (data diolah), 2022.

Berikut ini ditampilkan *Return On Asset* (ROA) perusahaan-perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021 dalam bentuk grafik.



Gambar 4. 4 *Return On Asset* (ROA) Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2021

5. *Price to Book Value* (PBV)

Price to Book Value (PBV) diperoleh dari *market price per share* dibagi dengan *book value per share* yang dimiliki oleh perusahaan. Berdasarkan hasil perhitungan *Price to Book Value* (PBV) perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021 menunjukkan pada tahun 2016 nilai rata-rata *Price to Book Value* (PBV) yaitu sebesar 73,49%. Adapun perusahaan yang memiliki *Price to Book Value* (PBV) di atas rata-rata yaitu perusahaan BIRD dan WEHA. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Price to Book Value* (PBV) di bawah rata-rata yaitu perusahaan ASSA, CMPP, LRNA, dan TAXI. Perusahaan yang

memiliki *Price to Book Value* (PBV) tertinggi yaitu perusahaan WEHA sebesar 219,47%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Price to Book Value* (PBV) terendah yaitu perusahaan TAXI sebesar -49,51%. Adapun standar deviasi variabel *Price to Book Value* (PBV) pada tahun 2016 yaitu sebesar 100,49.

Pada tahun 2017 nilai rata-rata *Price to Book Value* (PBV) yaitu sebesar 171,46%. Adapun perusahaan yang memiliki *Price to Book Value* (PBV) di atas rata-rata yaitu perusahaan BIRD dan CMPP. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Price to Book Value* (PBV) di bawah rata-rata yaitu perusahaan ASSA, LRNA, TAXI, dan WEHA. Perusahaan yang memiliki *Price to Book Value* (PBV) tertinggi yaitu perusahaan WEHA sebesar 691,69%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Price to Book Value* (PBV) terendah yaitu perusahaan TAXI sebesar -43,52%. Adapun standar deviasi variabel *Price to Book Value* (PBV) pada tahun 2017 yaitu sebesar 266,08.

Pada tahun 2018 nilai rata-rata *Price to Book Value* (PBV) yaitu sebesar 11,30%. Adapun perusahaan yang memiliki *Price to Book Value* (PBV) di atas rata-rata yaitu perusahaan ASSA, BIRD, LRNA, dan WEHA. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Price to Book Value* (PBV) di bawah rata-rata yaitu perusahaan CMPP dan TAXI. Perusahaan yang memiliki *Price to Book Value* (PBV) tertinggi yaitu perusahaan BIRD sebesar 136,39%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Price to Book Value* (PBV) terendah yaitu perusahaan CMPP sebesar -245,09%. Adapun standar deviasi variabel *Price to Book Value* (PBV) pada tahun 2018 yaitu sebesar 140,39.

Pada tahun 2019 nilai rata-rata *Price to Book Value* (PBV) yaitu sebesar 72,87%. Adapun perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) di atas rata-rata yaitu perusahaan ASSA, BIRD, CMPP, dan WEHA. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Price to Book Value* (PBV) di bawah rata-rata yaitu perusahaan LRNA dan TAXI. Perusahaan yang memiliki *Price to Book Value* (PBV) tertinggi yaitu perusahaan ASSA sebesar 187,88%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Price to Book Value* (PBV) terendah yaitu perusahaan TAXI sebesar -67,67%. Adapun standar deviasi *Price to Book Value* (PBV) pada tahun 2019 yaitu sebesar 87,89.

Pada tahun 2020 nilai rata-rata *Price to Book Value* (PBV) yaitu sebesar 35,49%. Adapun perusahaan yang memiliki *Price to Book Value* (PBV) di atas rata-rata yaitu perusahaan ASSA, BIRD, LRNA, dan WEHA. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Price to Book Value* (PBV) di bawah rata-rata yaitu perusahaan CMPP dan TAXI. Perusahaan yang memiliki *Price to Book Value* (PBV) tertinggi yaitu perusahaan ASSA sebesar 149,89%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Price to Book Value* (PBV) terendah yaitu perusahaan CMPP sebesar -67,55%. Adapun standar deviasi *Price to Book Value* (PBV) pada tahun 2020 yaitu sebesar 84,25.

Pada tahun 2021 nilai rata-rata *Price to Book Value* (PBV) yaitu sebesar 261,92%. Adapun perusahaan yang memiliki *Price to Book Value* (PBV) di atas rata-rata yaitu perusahaan ASSA dan TAXI. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Price to Book Value* (PBV) di bawah rata-rata yaitu perusahaan BIRD, CMPP, LRNA, dan WEHA. Perusahaan yang memiliki *Price to Book Value* (PBV) tertinggi yaitu perusahaan ASSA sebesar 673,81%. Sedangkan perusahaan yang memiliki *Price to Book Value* (PBV) terendah yaitu perusahaan CMPP sebesar -37,77%. Adapun standar deviasi *Price to Book Value* (PBV) pada tahun 2021 yaitu sebesar 325,46.

Berdasarkan hasil perhitungan rata-rata *Price to Book Value* (PBV) dari 6 perusahaan selama periode penelitian tahun 2016-2021 yaitu sebesar 104,42%. Perusahaan yang memiliki rata-rata *Price to Book Value* (PBV) di atas rata-rata penelitian yaitu perusahaan ASSA, BIRD dan WEHA. Sedangkan perusahaan yang memiliki rata-rata *Price to Book Value* (PBV) di bawah rata-rata penelitian yaitu perusahaan CMPP, LRNA dan TAXI. Perusahaan yang memiliki rata-rata *Price to Book Value* (PBV) tertinggi yaitu perusahaan ASSA sebesar 210,93%. Sedangkan perusahaan yang memiliki rata-rata *Price to Book Value* (PBV) terendah yaitu perusahaan LRNA sebesar 32,47%. Adapun nilai standar deviasi variabel *Price to Book Value* (PBV) tahun 2016-2021 yaitu sebesar 61,82. Nilai tertinggi standar deviasi yaitu terdapat pada tahun 2017 sebesar 266,08. Sedangkan nilai terendah standar deviasi yaitu terdapat pada tahun 2020 sebesar 84,25.

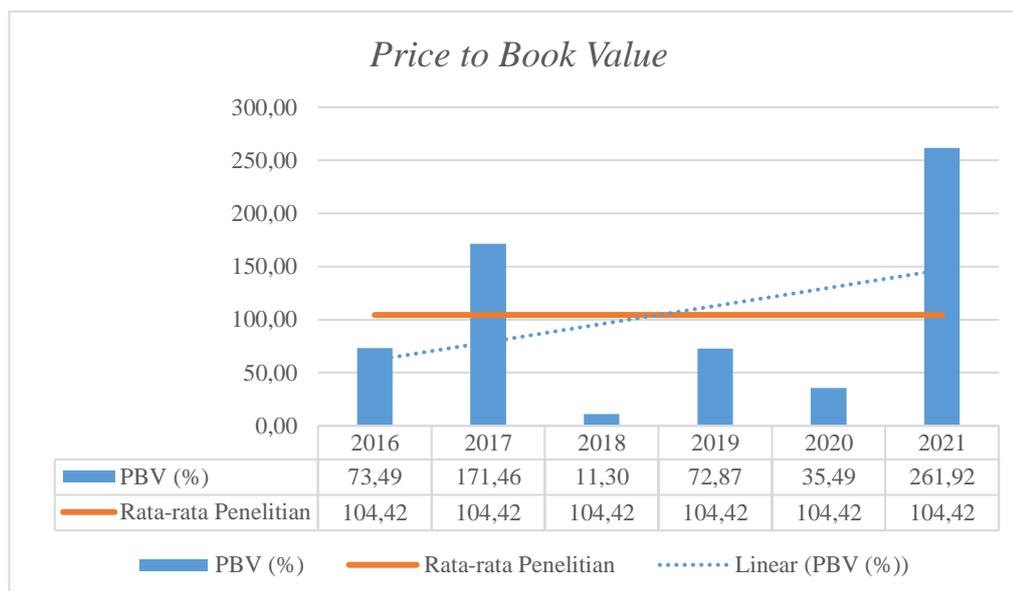
Hasil perhitungan *Price to Book Value* (PBV) perusahaan-perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2020 disajikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 4. 7 *Price to Book Value* (PBV) Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2021

| No | Kode Perusahaan | <i>Price to Book Value</i> (%) | | | | | | Rata-rata Perusahaan |
|--------------------|-----------------|--------------------------------|--------|---------|--------|--------|--------|----------------------|
| | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 1 | ASSA | 73,32 | 72,03 | 108,63 | 187,88 | 149,89 | 673,81 | 210,93 |
| 2 | BIRD | 160,99 | 175,57 | 136,39 | 115,20 | 62,13 | 53,47 | 117,29 |
| 3 | CMPP | 5,91 | 691,69 | -245,09 | 97,27 | -67,55 | -37,77 | 74,07 |
| 4 | LRNA | 30,76 | 15,53 | 13,97 | 17,56 | 80,22 | 36,82 | 32,47 |
| 5 | TAXI | -49,51 | -43,52 | -33,03 | -67,67 | -59,06 | 672,00 | 69,87 |
| 6 | WEHA | 219,47 | 117,49 | 86,95 | 86,97 | 47,33 | 173,20 | 121,90 |
| Rata-rata Pertahun | | 73,49 | 171,46 | 11,30 | 72,87 | 35,49 | 261,92 | 104,42 |
| Maximum | | 219,47 | 691,69 | 136,39 | 187,88 | 149,89 | 673,81 | 210,93 |
| Minimum | | -49,51 | -43,52 | -245,09 | -67,67 | -67,55 | -37,77 | 32,47 |
| Std. Deviasi | | 100,49 | 266,08 | 140,39 | 87,89 | 84,25 | 325,46 | 61,82 |

Sumber: www.idx.co.id (data diolah), 2022.

Berikut ini ditampilkan *Price to Book Value* (PBV) perusahaan-perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021 dalam bentuk grafik.



Gambar 4. 5 *Price to Book Value* (PBV) Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2021

4.2 Analisis Data

Dalam penelitian ini analisis data yang digunakan adalah analisis data panel, karena data dalam penelitian ini merupakan data panel yaitu gabungan antara data *time series* dan data *cross section*. Dalam penelitian ini bermaksud untuk menguji pengaruh *Current Ratio*, *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Return On Asset* terhadap *Price to Book Value* pada Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2021. Dalam analisis data panel yaitu meliputi uji model data panel, uji asumsi klasik dan estimasi model regresi data panel.

4.2.1 Uji Model Data Panel

Uji model data panel dilakukan untuk memilih antara model *common effect*, *fixed effect* dan *random effect*. Untuk memilih model yang paling tepat digunakan dalam mengelola uji data panel, terdapat beberapa pengujian yang dapat dilakukan yaitu Uji Chow, Uji Hausman dan Uji *Lagrange Multiplier*.

1. Uji Chow

Uji Chow digunakan untuk menentukan model yang tepat antara model *Common Effect* atau *Fixed Effect*. Hipotesis dalam uji chow adalah sebagai berikut:

H_0 : *Common Effect Model*

H_1 : *Fixed Effect Model*

Jika nilai probabilitas *Cross-section F* dan Probabilitas *Cross-section Chi-square* > 0,05 maka terima H_0 sehingga model yang dipilih adalah *Common Effect Model*, sebaliknya jika nilai probabilitas *Cross-section F* dan probabilitas *Cross-section Chi-square* < 0,05 maka tolak H_0 sehingga model yang dipilih adalah *Fixed Effect Model*.

Berdasarkan hasil uji chow menunjukkan bahwa nilai probabilitas *Cross-section F* dan probabilitas *Cross-section Chi-square* > 0,05 yaitu sebesar 0,5649 dan 0,4032. Sehingga dapat disimpulkan bahwa model yang dipilih adalah *Common Effect Model* (terima H_0). Hasil uji chow model data panel disajikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 4. 8 Hasil Uji Chow

Redundant Fixed Effects Tests
Equation: MODEL_FEM
Test cross-section fixed effects

| Effects Test | Statistic | d.f. | Prob. |
|--------------------------|-----------|--------|--------|
| Cross-section F | 0.792302 | (5,26) | 0.5649 |
| Cross-section Chi-square | 5.105415 | 5 | 0.4032 |

Sumber: Eviews 12 (data diolah), 2022.

2. Uji Hausman

Uji Hausman dilakukan untuk memilih apakah model *Fixed Effect* atau *Random Effect* yang paling tepat digunakan. Hipotesis dalam uji hausman adalah sebagai berikut.

H₀: *Random Effect Model*

H₁: *Fixed Effect Model*

Jika nilai probabilitas *Cross-section random* > 0,05 maka terima H₀ sehingga model yang dipilih adalah *Random Effect Model*, sebaliknya jika nilai probabilitas *Cross-section random* < 0,05 maka tolak H₀ sehingga model yang dipilih adalah *Fixed Effect Model*.

Berdasarkan hasil uji hausman menunjukkan bahwa nilai probabilitas *Cross-section random* > 0,05 yaitu sebesar 0,4524. Sehingga dapat disimpulkan bahwa model yang tepat digunakan adalah *Random Effect Model* (terima H₀). Hasil uji hausman data panel disajikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 4. 9 Hasil Uji Hausman

Correlated Random Effects - Hausman Test
Equation: MODEL_REM
Test cross-section random effects

| Test Summary | Chi-Sq. Statistic | Chi-Sq. d.f. | Prob. |
|----------------------|-------------------|--------------|--------|
| Cross-section random | 3.670431 | 4 | 0.4524 |

Sumber: Eviews 12 (data diolah), 2022.

3. Uji Lagrange Multiplier

Uji *Lagrange Multiplier* dilakukan untuk mengetahui apakah model *Random Effect* atau *Common Effect* yang tepat untuk dipilih. Hipotesis dalam uji *lagrange multiplier* adalah sebagai berikut.

H₀: *Common Effect Model*

H₁: *Random Effect Model*

Dalam uji *Lagrange Multiplier* jika nilai *Both Breusch-Pagan* > 0,05 maka terima H₀ sehingga model yang dipilih adalah *Common Effect Model*, tetapi jika nilai *Both Breusch-Pagan* < 0,05 maka tolak H₀ sehingga model yang dipilih adalah *Random Effect Model*.

Berdasarkan hasil *lagrange multiplier* menunjukkan bahwa nilai *Both Breusch-Pagan* $> 0,05$ yaitu sebesar 0,1821 sehingga model yang tepat untuk dipilih adalah *Common Effect Model* (terima H_0). Hasil uji lagrange multiplier data panel disajikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 4. 10 Hasil Uji Lagrange Multiplier

Lagrange Multiplier Tests for Random Effects
Null hypotheses: No effects
Alternative hypotheses: Two-sided (Breusch-Pagan) and one-sided (all others) alternatives

| | Test Hypothesis | | |
|----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | Cross-section | Time | Both |
| Breusch-Pagan | 1.617471 (0.2034) | 0.163213 (0.6862) | 1.780684 (0.1821) |
| Honda | -1.271798 (0.8983) | -0.403996 (0.6569) | -1.184966 (0.8820) |
| King-Wu | -1.271798 (0.8983) | -0.403996 (0.6569) | -1.184966 (0.8820) |
| Standardized Honda | -0.868037 (0.8073) | -0.170368 (0.5676) | -4.010135 (1.0000) |
| Standardized King-Wu | -0.868037 (0.8073) | -0.170368 (0.5676) | -4.010135 (1.0000) |
| Gourieroux, et al. | -- | -- | 0.000000 (1.0000) |

Sumber: Eviews 12 (data diolah), 2022.

Berdasarkan hasil uji model data panel yang dilakukan yaitu uji Chow, uji Hausman dan uji *Lagrange Multiplier* dapat disimpulkan bahwa model yang paling tepat digunakan dalam penelitian ini yaitu *Common Effect Model*. Karena hasil output dari uji Chow dan uji *Lagrange Multiplier* menunjukkan bahwa *Common Effect Model* yang paling tepat digunakan, sedangkan uji Hausman menunjukkan bahwa *Random Effect Model* yang tepat digunakan. Berikut disajikan tabel hasil pengujian model data panel.

Tabel 4. 11 Hasil Uji Model Data Panel

| No | Metode | Pengujian | Hasil |
|------------|--------------------------------|--|----------------------------|
| 1 | Uji Chow | <i>Common Effect Model dan Fixed Effect Model</i> | <i>Common Effect Model</i> |
| 2 | Uji Hausman | <i>Random Effect Model dan Fixed Effect Model</i> | <i>Random Effect Model</i> |
| 3 | Uji <i>Lagrange Multiplier</i> | <i>Common Effect Model dan Random Effect Model</i> | <i>Common Effect Model</i> |
| Kesimpulan | | <i>Common Effect Model</i> | |

Sumber: Eviews 12 (data diolah), 2022.

4.2.2 Uji Asumsi Klasik

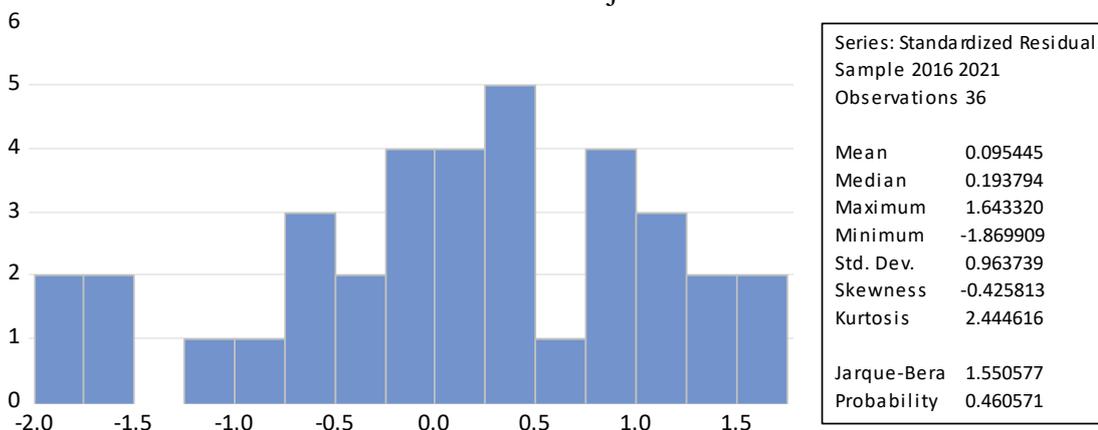
Berdasarkan hasil uji model data panel, menunjukkan bahwa model yang paling tepat digunakan yaitu *Common Effect Model*. Pengujian asumsi klasik yang dilakukan dalam penelitian ini adalah Uji Normalitas, Uji Multikolinearitas, Uji Heteroskedastisitas, dan Uji Autokorelasi.

1. Uji Normalitas

Uji normalitas pada model regresi digunakan untuk menguji apakah nilai yang dihasilkan dari regresi berdistribusi secara normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah yang memiliki nilai residual yang berdistribusi normal. Distribusi dikatakan normal jika nilai Jarque-Bera signifikan (lebih kecil dari dua) dan nilai probabilitas $> 0,05$.

Berdasarkan hasil uji normalitas menunjukkan bahwa nilai Jarque-Bera lebih kecil dari dua yaitu 1,550577 dan nilai probabilitas atau *probability* sebesar 0,460571 dimana nilai lebih besar dari 0,05. Sehingga dapat disimpulkan bahwa model regresi berdistribusi normal. Hasil uji normalitas disajikan dalam gambar berikut ini.

Gambar 4. 6 Hasil Uji Normalitas



Sumber: Eviews 12 (data diolah), 2022.

2. Uji Multikolinearitas

Multikolinieritas adalah adanya hubungan linear antara variabel independen di dalam regresi untuk menguji ada atau tidaknya multikolinieritas pada model, peneliti menggunakan metode parsial antar variabel independen. Jika nilai koefisien korelasi di atas 0,85 maka ada multikolinieritas dalam model. Sebaliknya jika koefisien korelasi relatif rendah di bawah 0,85 maka model regresi tidak mengandung unsur multikolinieritas.

Berdasarkan hasil uji multikolinieritas dapat diketahui bahwa nilai koefisien korelasi antar variabel independen yaitu CR dan DAR sebesar 0,096840, CR dan DER yaitu sebesar -0,335335, CR dan ROA sebesar -0,527166, DAR dan DER sebesar -0,202908, DAR dan ROA sebesar -0,091516, DER dan ROA sebesar 0,268382. Sehingga dapat disimpulkan bahwa pada model regresi tidak terjadi masalah multikolinieritas karena semua nilai koefisien korelasi antar variabel independen bernilai kurang dari 0,85. Hasil uji multikolinearitas disajikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 4. 12 Hasil Uji Multikolinieritas

| | CR | DAR | DER | ROA |
|-----|-----------|-----------|-----------|-----------|
| CR | 1.000000 | 0.096840 | -0.335335 | -0.527166 |
| DAR | 0.096840 | 1.000000 | -0.202908 | -0.091516 |
| DER | -0.335335 | -0.202908 | 1.000000 | 0.268382 |
| ROA | -0.527166 | -0.091516 | 0.268382 | 1.000000 |

Sumber: Eviews 12 (data diolah), 2022.

3. Uji Heterokedastisitas

Heterokedastisitas adalah keadaan dimana dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varian dari residual pada suatu pengamatan ke pengamatan lain. Model regresi yang baik adalah tidak terjadi masalah heterokedastisitas jika nilai probabilitas seluruh variabel $> 0,05$.

Berdasarkan hasil uji heterokedastisitas menunjukkan nilai probabilitas untuk keempat variabel independen yaitu *Current Ratio* sebesar 0,9936, *Debt to Asset Ratio* sebesar 0,6455, *Debt to Equity Ratio* sebesar 0,0704, dan *Return On Asset* sebesar 0,9242. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi heterokedastisitas pada model regresi. Hasil uji heterokedastisitas disajikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 4. 13 Hasil Uji Heterokedastisitas

Dependent Variable: RESABS
Method: Panel EGLS (Cross-section weights)
Date: 07/13/22 Time: 05:31
Sample: 2016 2021
Periods included: 6
Cross-sections included: 6
Total panel (balanced) observations: 36
Linear estimation after one-step weighting matrix

| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
|----------|-------------|------------|-------------|--------|
| C | -0.181673 | 0.252452 | -0.719636 | 0.4771 |
| CR | 2.05E-05 | 0.002541 | 0.008063 | 0.9936 |
| DAR | 0.029443 | 0.063372 | 0.464606 | 0.6455 |
| DER | 0.048818 | 0.026055 | 1.873680 | 0.0704 |
| ROA | -0.006669 | 0.069530 | -0.095919 | 0.9242 |

Sumber: Eviews 12 (data diolah), 2022.

4. Uji Autokorelasi

Pengujian ini dilakukan untuk mengetahui adanya korelasi antara data yang diurutkan dengan waktu dan ruang tertentu. Cara untuk memeriksa ada tidaknya autokorelasi dalam penelitian ini adalah dengan uji Durbin-Watson. Besaran Durbin-Watson secara umum bisa diambil patokan $DU < DW < 4-DU$

Berdasarkan hasil uji autokorelasi menunjukkan bahwa angka DW sebesar 1,765667. Dengan melihat tabel DW, dengan jumlah variabel 4 ($k=4$) dan jumlah observasi 36 ($k=36$) maka diperoleh nilai DU sebesar 1,7245. Jadi $4-DU = 2,2755$.

Sehingga $DU < DW < 4-DU$ atau $1,7245 < 1,765667 < 2,2755$. Hasil uji autokorelasi disajikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 4. 14 Hasil Uji Autokorelasi

| Weighted Statistics | | | |
|---------------------|----------|--------------------|----------|
| R-squared | 0.644284 | Mean dependent var | 9.073484 |
| Adjusted R-squared | 0.598385 | S.D. dependent var | 6.934030 |
| S.E. of regression | 0.364335 | Sum squared resid | 4.114933 |
| F-statistic | 14.03705 | Durbin-Watson stat | 1.765667 |
| Prob(F-statistic) | 0.000001 | | |

Sumber: Eviews 12 (data diolah), 2022.

4.2.3 Estimasi Model Regresi Data Panel

Berdasarkan uji model yang telah dilakukan, model yang digunakan adalah *Common Effect Model*. Hasil pengujian regresi data panel akan menghasilkan pengujian secara parsial (uji T), secara simultan (uji F) dan nilai koefisien determinasi (R^2). Dalam penelitian data panel ini variabel yang diuji yaitu *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA). Berdasarkan hasil pengolahan data panel menggunakan metode *Common Effect Model* diperoleh persamaan regresi sebagai berikut:

$$PBV = \alpha + \beta_1 CR + \beta_2 DAR + \beta_3 DER + \beta_4 ROA + e$$

$$PBV = 1,527598 + 0,000566(CR) - 0,056241(DAR) - 0,040674(DER) + 0,652303(ROA)$$

Berdasarkan persamaan tersebut, maka dapat diinterpretasikan sebagai berikut:

1. Nilai konstanta sebesar 1,527598 artinya jika CR, DAR, DER, dan ROA bernilai 0, maka PBV nilainya sebesar 1,527598.
2. Nilai koefisien regresi variabel *Current Ratio* (CR) bernilai positif yaitu 0,000566 yang artinya bahwa setiap peningkatan CR sebesar 1% maka PBV mengalami kenaikan sebesar 0,000566 dengan asumsi variabel independen lainnya bernilai tetap.
3. Nilai koefisien regresi variabel *Debt to Asset Ratio* (DAR) bernilai negatif yaitu -0,056241 yang artinya setiap peningkatan DAR sebesar 1% maka PBV mengalami penurunan sebesar 0,056241 dengan asumsi variabel independen lainnya bernilai tetap.
4. Nilai koefisien regresi variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) bernilai negatif yaitu -0,040674 yang artinya bahwa setiap peningkatan DER sebesar 1% maka PBV mengalami penurunan sebesar 0,040674 dengan asumsi variabel independen lainnya bernilai tetap.
5. Nilai koefisien regresi variabel *Return On Asset* (ROA) bernilai positif yaitu 0,652303 yang artinya bahwa setiap peningkatan ROA sebesar 1% maka PBV mengalami kenaikan sebesar 0,652303 dengan asumsi variabel independen lainnya bernilai tetap.

Berikut ini disajikan tabel hasil uji regresi dengan menggunakan *Common Effect Model*.

Tabel 4. 15 Hasil Uji Regresi dengan *Common Effect Model*

Dependent Variable: PBV
 Method: Panel EGLS (Cross-section weights)
 Date: 07/13/22 Time: 05:33
 Sample: 2016 2021
 Periods included: 6
 Cross-sections included: 6
 Total panel (balanced) observations: 36
 Linear estimation after one-step weighting matrix

| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
|----------|-------------|------------|-------------|--------|
| C | 1.527598 | 0.320338 | 4.768707 | 0.0000 |
| CR | 0.000566 | 0.002032 | 0.278337 | 0.7826 |
| DAR | -0.056241 | 0.084839 | -0.662909 | 0.5123 |
| DER | -0.040674 | 0.025017 | -1.625862 | 0.1141 |
| ROA | 0.652303 | 0.089344 | 7.301001 | 0.0000 |

Sumber: Eviews 12 (data diolah), 2022.

4.2.3.1 Uji Model Regresi Data Panel Secara Parsial (Uji t)

Uji t atau uji koefisien regresi secara parsial digunakan untuk mengetahui apakah secara parsial variabel independen berpengaruh secara signifikan atau tidak terhadap variabel dependen. Dalam penelitian ini, uji t digunakan untuk mengetahui apakah secara parsial variabel *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Return On Asset* (ROA), dan *Return On Equity* (ROE) berpengaruh terhadap *Price to Book Value* (PBV).

Berdasarkan hasil pengolahan data panel menggunakan metode *Common Effect Model*, berikut ini merupakan penjelasan dari hasil regresi data panel secara parsial.

1. *Current Ratio* (CR) terhadap *Price to Book Value* (PBV)

Berdasarkan hasil uji data panel diperoleh estimasi *Current Ratio* (CR) dengan koefisien regresi positif sebesar 0,000566 dan nilai probabilitas lebih besar dari taraf signifikan yang telah ditentukan yaitu 5% ($0,7826 > 0,05$). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *Current Ratio* (CR) tidak berpengaruh terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021. Sehingga dapat dikatakan bahwa hipotesis 1 (H_1) ditolak.

2. *Debt to Asset Ratio* (DAR) terhadap *Price to Book Value* (PBV)

Berdasarkan hasil uji data panel diperoleh estimasi *Debt to Asset Ratio* (DAR) dengan koefisien regresi negatif sebesar -0,056241 dan nilai probabilitas lebih besar dari taraf signifikan yang telah ditentukan yaitu 5% ($0,5123 > 0,05$). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *Debt to Asset Ratio* (DAR) tidak berpengaruh terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021. Sehingga dapat dikatakan bahwa hipotesis 2 (H_2) ditolak.

3. *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Price to Book Value* (PBV)

Berdasarkan hasil uji data panel diperoleh estimasi *Debt to Equity Ratio* (DER) dengan koefisien regresi negatif sebesar -0,040674 dan nilai probabilitas lebih besar dari taraf signifikan yang telah ditentukan yaitu 5% ($0,1141 > 0,05$). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *Debt to Equity Ratio* (DER) tidak berpengaruh terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021. Sehingga dapat dikatakan bahwa hipotesis 3 (H_3) ditolak.

4. *Return On Asset* (ROA) terhadap *Price to Book Value* (PBV)

Berdasarkan hasil uji data panel diperoleh estimasi *Return On Asset* (ROA) dengan koefisien regresi positif sebesar 0,652303 dan nilai probabilitas lebih kecil dari taraf signifikan yang telah ditentukan yaitu 5% ($0,0000 < 0,05$). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *Return On Asset* (ROA) berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021. Sehingga dapat dikatakan bahwa hipotesis 4 (H_4) diterima.

Berikut ini disajikan tabel hasil uji model secara parsial (Uji t) dengan model *Common Effect Model*.

Tabel 4. 16 Hasil Uji Parsial (Uji t)

Dependent Variable: PBV
 Method: Panel EGLS (Cross-section weights)
 Date: 07/13/22 Time: 05:33
 Sample: 2016 2021
 Periods included: 6
 Cross-sections included: 6
 Total panel (balanced) observations: 36
 Linear estimation after one-step weighting matrix

| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
|----------|-------------|------------|-------------|--------|
| C | 1.527598 | 0.320338 | 4.768707 | 0.0000 |
| CR | 0.000566 | 0.002032 | 0.278337 | 0.7826 |
| DAR | -0.056241 | 0.084839 | -0.662909 | 0.5123 |
| DER | -0.040674 | 0.025017 | -1.625862 | 0.1141 |
| ROA | 0.652303 | 0.089344 | 7.301001 | 0.0000 |

Sumber: Eviews 12 (data diolah), 2022.

4.2.3.2 Uji Model Regresi Data Panel Secara Simultan (Uji F)

Uji F digunakan untuk mengetahui apakah variabel independen (variabel bebas) secara simultan atau menyeluruh berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen (variabel terikat).

Berdasarkan hasil pengolahan data panel menggunakan metode *Common Effect Model* dapat diketahui bahwa *F-statistic* sebesar 14,03705 dengan nilai probabilitas di bawah 0,05 yaitu 0,000001. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa variabel *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA) secara simultan atau menyeluruh berpengaruh signifikan

terhadap *Price to Book Value* (PBV). Sehingga dapat dikatakan bahwa hipotesis 5 (H_5) diterima. Berikut ini disajikan tabel hasil uji model secara simultan (Uji F) dengan model *Common Effect Model*.

Tabel 4. 17 Hasil Uji Simultan (Uji F)

| Weighted Statistics | | | |
|---------------------|----------|--------------------|----------|
| R-squared | 0.644284 | Mean dependent var | 9.073484 |
| Adjusted R-squared | 0.598385 | S.D. dependent var | 6.934030 |
| S.E. of regression | 0.364335 | Sum squared resid | 4.114933 |
| F-statistic | 14.03705 | Durbin-Watson stat | 1.765667 |
| Prob(F-statistic) | 0.000001 | | |

Sumber: Eviews 12 (data diolah), 2022.

4.2.3.3 Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi digunakan untuk mengetahui besaran variasi dari variabel *Price to Book Value* dijelaskan oleh variasi variabel *Current Ratio*, *Debt to Asset Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, dan *Return On Asset*, sisanya yang tidak dapat dijelaskan merupakan bagian variasi dari variabel lain yang tidak termasuk di dalam model ini.

Berdasarkan hasil pengolahan data panel menggunakan metode *Common Effect Model* dapat diketahui bahwa nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,644284. Hasil ini menunjukkan bahwa variasi dari *Price to Book Value* (PBV) dapat dijelaskan oleh *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA) sebesar 0,644284 atau 64,4284%. Sedangkan sisanya sebesar 35,5716% dijelaskan oleh variabel lain yang tidak dimasukkan ke dalam model ini.

Kemudian nilai dari *Adjusted R-squared* sebesar 0,598385, ini menunjukkan pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA) terhadap *Price to Book Value* (PBV) sebesar 59,8385%, sedangkan sisanya 40,1615% dipengaruhi oleh variabel lain. *Adjusted R-squared* ini digunakan dalam penelitian yang menggunakan lebih dari satu variabel independen, dimana penelitian ini menggunakan lebih dari satu variabel.

Berikut ini disajikan tabel hasil uji koefisien determinasi (R^2) dengan model *Common Effect Model*.

Tabel 4. 18 Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2)

| Weighted Statistics | | | |
|---------------------|----------|--------------------|----------|
| R-squared | 0.644284 | Mean dependent var | 9.073484 |
| Adjusted R-squared | 0.598385 | S.D. dependent var | 6.934030 |
| S.E. of regression | 0.364335 | Sum squared resid | 4.114933 |
| F-statistic | 14.03705 | Durbin-Watson stat | 1.765667 |
| Prob(F-statistic) | 0.000001 | | |

Sumber: Eviews 12 (data diolah), 2022.

4.3 Pembahasan dan Interpretasi Hasil

4.3.1 Pengaruh *Current Ratio* (CR) Terhadap *Price to Book Value* (PBV)

Berdasarkan hasil uji data panel diperoleh estimasi *Current Ratio* (CR) dengan koefisien regresi positif sebesar 0,000566 dan nilai probabilitas lebih besar dari taraf signifikan yang telah ditentukan yaitu 5% ($0,7826 > 0,05$). Hal tersebut menunjukkan bahwa secara parsial *Current Ratio* (CR) tidak berpengaruh dan tidak signifikan terhadap *Price to Book Value* (PBV), dengan arah hubungan positif. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa hasil penelitian tidak sejalan dengan hipotesis yang menyatakan *Current Ratio* (CR) berpengaruh positif terhadap *Price to Book Value* (PBV). Sehingga dapat dikatakan bahwa hipotesis 1 (H_1) ditolak.

Hasil penelitian ini didukung oleh penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Abdul Kohar (2019) hasil penelitian menunjukkan bahwa *Current Ratio* (CR) tidak berpengaruh terhadap *Price to Book Value* (PBV).

Current Ratio merupakan rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar hutang jangka pendek yang segera jatuh tempo dengan aset lancar yang dimiliki perusahaan. Semakin tinggi *Current Ratio* berarti semakin besar kemampuan perusahaan untuk memenuhi kewajiban finansial jangka pendek dan perusahaan dikatakan sebagai perusahaan yang likuid. Tingkat likuiditas yang baik akan meningkatkan kepercayaan dan minat investor untuk membeli saham tersebut, sehingga akan meningkatkan nilai perusahaan maka *Price to Book Value* meningkat.

Current Ratio (CR) tidak berpengaruh terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan sub sektor transportasi mungkin disebabkan oleh investor yang tidak memperhatikan *Current Ratio* (CR) untuk memutuskan investasi karena rasio ini hanya menunjukkan kemampuan untuk menutupi hutang lancar dengan aktiva lancar perusahaan dan terdapat beberapa perusahaan yang memiliki *Current Ratio* (CR) terlalu tinggi yang mana mungkin perusahaan kurang mempergunakan aktiva lancar atau hutang lancar dengan efisien, sehingga *Current Ratio* (CR) tidak mempengaruhi *Price to Book Value* (PBV).

4.3.2 Pengaruh *Debt to Asset Ratio* (DAR) Terhadap *Price to Book Value* (PBV)

Berdasarkan hasil uji data panel diperoleh estimasi *Debt to Asset Ratio* (DAR) dengan koefisien regresi negatif sebesar -0,056241 dan nilai probabilitas lebih besar dari taraf signifikan yang telah ditentukan yaitu 5% ($0,5123 > 0,05$). Hal tersebut menunjukkan bahwa *Debt to Asset Ratio* (DAR) tidak berpengaruh dan tidak signifikan terhadap *Price to Book Value* (PBV), dengan arah hubungan negatif. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa hasil penelitian tidak sejalan dengan hipotesis penelitian yang menyatakan *Debt to Asset Ratio* (DAR) berpengaruh negatif terhadap *Price to Book Value* (PBV). Sehingga dapat dikatakan bahwa hipotesis 2 (H_2) ditolak.

Hasil penelitian ini didukung oleh penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Muhammad Maulana Wildan, Chaerudin Manaf, dan Chaidir (2019) hasil penelitian menunjukkan bahwa *Debt to Asset Ratio* (DAR) tidak berpengaruh terhadap *Price to Book Value* (PBV).

Debt to Asset Ratio (DAR) merupakan rasio yang membandingkan total utang dengan total aktiva dan mengukur seberapa banyak aktiva yang dibiayai oleh hutang sebuah perusahaan. Semakin tinggi utang yang dimiliki perusahaan maka risiko yang dihasilkan akan semakin besar. Rasio yang kecil menunjukkan bahwa sedikitnya aset perusahaan yang dibiayai oleh utang, artinya semakin rendah *Debt to Asset Ratio* sehingga *Price to Book Value* akan meningkat.

Debt to Asset Ratio (DAR) tidak berpengaruh terhadap *Price to Book Value* (PBV) perusahaan sub sektor transportasi mungkin disebabkan oleh adanya pergerakan perubahan rata-rata pertahun dalam satu arah yang bersamaan, dimana jika nilai *Debt to Asset Ratio* (DAR) mengalami peningkatan maka akan diikuti dengan peningkatan *Price to Book Value* (PBV), begitupun sebaliknya.

4.3.3 Pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER) Terhadap *Price to Book Value* (PBV)

Berdasarkan hasil uji data panel diperoleh estimasi *Debt to Equity Ratio* (DER) dengan koefisien regresi negatif sebesar -0,040674 dan nilai probabilitas lebih besar dari taraf signifikan yang telah ditentukan yaitu 5% ($0,1141 > 0,05$). Hal tersebut menunjukkan bahwa secara parsial *Debt to Equity Ratio* (DER) tidak berpengaruh dan tidak signifikan terhadap *Price to Book Value* (PBV), dengan arah hubungan negatif. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa hasil penelitian tidak sejalan dengan hipotesis yang menyatakan bahwa *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh negatif terhadap *Price to Book Value* (PBV). Sehingga dapat dikatakan bahwa hipotesis 3 (H₃) ditolak.

Hasil penelitian ini didukung oleh penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Dessy Suryani (2017) yang menunjukkan bahwa *Debt to Equity Ratio* (DER) tidak berpengaruh terhadap *Price to Book Value* (PBV).

Debt to Equity Ratio (DER) merupakan mengukur persentase utang pada struktur modal perusahaan, dimana rasio ini berfungsi untuk mengetahui besarnya dana untuk jaminan kreditor. Semakin tinggi *Debt to Equity Ratio* (DER) semakin tinggi risiko kebangkrutan perusahaan sehingga mengurangi kepercayaan investor untuk menanamkan modalnya pada perusahaan tersebut, sehingga akan mengakibatkan menurunnya harga saham dan diikuti oleh menurunnya *Price to Book Value* (PBV).

Debt to Equity Ratio (DER) tidak berpengaruh terhadap *Price to Book Value* (PBV) perusahaan sub sektor transportasi mungkin disebabkan oleh adanya pergerakan perubahan rata-rata pertahun dalam satu arah yang bersamaan, dimana jika nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) mengalami peningkatan maka akan diikuti dengan peningkatan *Price to Book Value* (PBV), begitupun sebaliknya.

4.3.4 Pengaruh *Return On Asset* (ROA) Terhadap *Price to Book Value* (PBV)

Berdasarkan hasil uji data panel diperoleh estimasi *Return On Asset* (ROA) dengan koefisien regresi positif sebesar 0,652303 dan nilai probabilitas lebih kecil dari taraf signifikan yang telah ditentukan yaitu 5% ($0,0000 < 0,05$). Hal tersebut menunjukkan bahwa secara parsial *Return On Asset* (ROA) berpengaruh signifikan terhadap *Price to Book Value* (PBV), dengan arah hubungan positif. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa hasil penelitian sejalan dengan hipotesis penelitian yang

menyatakan *Return On Asset* (ROA) berpengaruh positif terhadap *Price to Book Value* (PBV). Sehingga dapat dikatakan bahwa hipotesis 4 (H₄) diterima.

Hasil penelitian ini didukung oleh penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Rizkiani dan Herdiyana (2018) yang menunjukkan *Return On Asset* (ROA) berpengaruh positif terhadap *Price to Book Value* (PBV).

Return On Asset merupakan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dengan semua aset yang dimiliki oleh perusahaan. *Return On Asset* dapat dijadikan sebagai indikator untuk mengetahui seberapa mampu perusahaan memperoleh laba yang optimal dilihat dari posisi aktivasinya. Semakin tinggi *return on asset* semakin besar kemakmuran pemegang saham maka nilai perusahaan akan meningkat sehingga *Price to Book Value* akan meningkat.

Return On Asset (ROA) berpengaruh positif terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi ternyata sesuai dengan pergerakan rata-rata pertahun, rata-rata tersebut menunjukkan bahwa disaat *Return On Asset* (ROA) mengalami kenaikan maka *Price to Book Value* (PBV) juga mengalami kenaikan dan sebaliknya disaat *Return On Asset* (ROA) mengalami penurunan maka *Price to Book Value* (PBV) juga mengalami penurunan.

4.3.5 Pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA) Terhadap *Price to Book Value* (PBV)

Berdasarkan hasil data panel dapat diketahui bahwa *F-statistic* sebesar 14,03705 dengan nilai probabilitas di bawah 0,05 yaitu 0,000001. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa variabel *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA) secara simultan atau menyeluruh berpengaruh signifikan terhadap *Price to Book Value* (PBV). Sehingga dapat dikatakan bahwa hipotesis 5 (H₅) diterima.

Price to book value (PBV) adalah penilaian investor terhadap nilai buku perusahaan yang tercermin dari harga pasar saham yang dicapai perusahaan. *Price to book value* digunakan untuk mengukur apakah harga saham perusahaan *overvalued* atau *undervalued*. Semakin rendah nilai PBV suatu saham maka saham tersebut dikategorikan *undervalued*, dimana sangat baik untuk investasi jangka panjang. Namun rendahnya nilai PBV juga dapat mengindikasikan menurunnya kualitas dan kinerja keuangan emiten. Dalam penelitian ini rasio keuangan yang digunakan adalah *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA).

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya mengenai “Pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA) terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021”. Kesimpulan yang dapat diambil oleh peneliti yaitu sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil penelitian bahwa koefisien variabel *Current Ratio* (CR) sebesar 0,000566 dengan nilai probabilitas sebesar 0,7826. Dengan demikian disimpulkan bahwa *Current Ratio* (CR) secara parsial tidak memiliki pengaruh terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021.
2. Berdasarkan hasil penelitian bahwa koefisien variabel *Debt to Asset Ratio* (DAR) sebesar -0,056241 dengan nilai probabilitas sebesar 0,5123. Dengan demikian disimpulkan bahwa *Debt to Asset Ratio* (DAR) secara parsial tidak memiliki pengaruh terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021.
3. Berdasarkan hasil penelitian bahwa koefisien variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) sebesar -0,040674 dengan nilai probabilitas sebesar 0,1141. Dengan demikian disimpulkan bahwa *Debt to Equity Ratio* (DER) secara parsial tidak memiliki pengaruh terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021.
4. Berdasarkan hasil penelitian bahwa koefisien variabel *Return On Asset* (ROA) sebesar 0,652303 dengan nilai probabilitas 0,0000. Dengan demikian disimpulkan bahwa *Return On Asset* (ROA) secara parsial memiliki pengaruh positif signifikan terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan-perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021.
5. Berdasarkan hasil uji F, menunjukkan nilai (*F-statistic*) sebesar 14,03705 dengan nilai probabilitas $0,000001 < 0,05$. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA) secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2021. *Adjusted R-squared* sebesar 0,598385. Hasil menunjukkan bahwa pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA) terhadap *Price to Book Value* (PBV) sebesar 59,8385%, sedangkan sisanya 40,1615% dipengaruhi oleh variabel lain di luar dari variabel yang digunakan dalam penelitian ini.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang diuraikan, maka peneliti memberikan beberapa saran terkait dengan penelitian yang dilakukan mengenai “Pengaruh *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR), *Debt to Equity Ratio* (DER), dan *Return On Asset* (ROA) terhadap *Price to Book Value* (PBV) Pada Perusahaan-Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2021” sebagai berikut:

1. Bagi investor

Bagi investor maupun calon investor yang ingin melakukan investasi pada sub sektor ini sebaiknya lebih memperhatikan dan melihat pada *Return On Asset* (ROA) karena berdasarkan hasil penelitian rasio tersebut memiliki pengaruh yang signifikan terhadap *Price to Book Value* (PBV). *Return On Asset* (ROA) juga merupakan rasio profitabilitas yang menunjukkan jumlah laba bersih atas asetnya. Sehingga dapat membantu investor dalam menentukan investasi.

2. Bagi penelitian selanjutnya

Bagi penelitian selanjutnya agar dapat mengurangi keterbatasan pada penelitian ini seperti:

- a. Mengembangkan variabel *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR) dan *Debt to Equity Ratio* (DER), karena pada penelitian ini variabel *Current Ratio* (CR), *Debt to Asset Ratio* (DAR) dan *Debt to Equity Ratio* (DER) tidak berpengaruh secara signifikan.
- b. Menambah periode penelitian ataupun unit analisis.
- c. Menambah variabel makro sehingga dapat melengkapi faktor yang mempengaruhi *Price to Book Value* (PBV).

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. (2021). *Hasil Sensus Penduduk 2020*. Jakarta. Tersedia di: <https://www.bps.go.id/pressrelease/2021/01/21/1854/hasil-sensus-penduduk-2020.html> [Diakses 25 Februari 2022].
- Badan Pusat Statistik. (2021). *Jumlah Perjalanan Wisatawan Nusantara (Orang)*. Jakarta. Tersedia di: <https://www.bps.go.id/indicator/16/1189/1/jumlah-perjalanan-wisatawan-nusantara.html> [Diakses 25 Februari 2022].
- Basuki, Agus Tri dan Prawoto, Nano. (2017). *Analisis Regresi Dalam Penelitian Ekonomi & Bisnis: Dilengkapi Aplikasi SPSS & EVIEWS*. Depok: PT. Raja Grafindo Persada.
- Batin, B. N., & Ismanto, D. (2019). PENGARUH CURRENT RATIO, RETURN ON EQUITY DAN DEBT TO ASSET RATIO TERHADAP PRICE BOOK VALUE PERUSAHAAN ADVERTISING, PRINTING DAN MEDIA YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2014-2017. *Jurnal Fokus Manajemen Bisnis*, 9(2), 131-142. Tersedia di: <https://pdfs.semanticscholar.org/df735ed80fb0ccf44b0303c4c21b509d55646.pdf> [Diakses pada 24 Februari 2022].
- Brigham, E. F., & Daves, P. R. (2018). *Intermediate financial management*. Cengage Learning.
- Brigham, E.F., & Houston, J.F. (2016). *Fundamentals of Financial Management*. Cengage Learning.
- Bursa Efek Indonesia. *Laporan Keuangan dan Tahunan*. Tersedia di: <https://idx.co.id/perusahaan-tercatat/laporan-keuangan-dan-tahunan/> [Diakses tanggal 26 Februari 2022].
- Fabozzi, Frank J. & Pamela Peterson Drake. (2010). *The basic of finance: an introduction to financial market, business finance, and portfolio management*. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc.
- Fahmi, Irham. (2017). *Analisis Laporan Keuangan*. Bandung: Alfabeta.
- Fauziah, Fenty. (2017). *Kesehatan Bank, Kebijakan Dividen, dan Nilai Perusahaan: Teori dan Kajian Empiris*. Samarinda: RV Pustaka Horizon.
- Firdaus, I. (2019). Pengaruh DER, PER dan ROA Terhadap PBV Pada Industri Perbankan. *Jurnal Ekonomi*, 24(2), 242-255. Tersedia di: <http://www.ecojoin.org/index.php/EJE/article/view/581> [Diakses pada 24 Februari 2022].
- Ghozali, Imam. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 25*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro Semarang.
- Hanafi, Mamduh dan Halim, Abdul. (2018). *Analisis Laporan Keuangan*. Yogyakarta: UPP AMP YPKN.

- Harahap, Sofyan Syafri. (2018). *Analisis Kritis Atas Laporan Keuangan*. Edisi Keempat Belas. Depok: Raja Grafindo Persada.
- Harjito, D.A dan Martono. (2014). *Manajemen Keuangan*. Edisi Kedua. Yogyakarta: Ekonosia. Kampus Fakultas Ekonomi Islam Indonesia.
- Hery. (2018). *Analisis Laporan Keuangan*. Cetakan Ketiga. Jakarta: PT. Gramedia.
- Holm, Len. (2019). *Cost Accounting and Financial Management*. New York: Routledge.
- Jatmiko, D.P. (2017). *Pengantar Manajemen Keuangan*. Diandra Kreatif.
- Jogiyanto. (2014). *Teori Portofolio dan Analisis Investasi (Edisi ke 10)*. Yogyakarta: BPFE.
- Kariyoto. (2018). *Manajemen Keuangan Konsep Dan Implementasi*.
- Kasmir. (2018). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Kohar, A. (2019). PENGARUH STRUKTUR MODAL, LIKUIDITAS TERHADAP NILAI PERUSAHAAN SUB SEKTOR KONSTRUKSI DAN BANGUNAN DI BURSA EFEK INDONESIA. *JURNAL AKUNTANSI DAN INVESTASI*, 4(2), 132-147. Tersedia di: http://ejournal.unira.ac.id/index.php/jurnal_aktiva/article/view/724 [Diakses pada 24 Februari 2022].
- Kurniasari, M. P., & Wahyuati, A. (2017). Pengaruh Profitabilitas Rasio Aktivitas dan Leverage Terhadap Nilai Perusahaan Manufaktur di BEI. *Jurnal Ilmu dan Riset Manajemen (JIRM)*, 6(8). Tersedia di: <http://jurnalmahasiswa.stiesia.ac.id/index.php/jirm/article/download/1829/1836> [Diakses pada 24 Februari 2022].
- Lasher, William R. (2017). *Practical Financial Management*. Eighth Edition. USA: Cengage Learning.
- Margaretha, Farah. (2014). *Dasar-Dasar Manajemen Keuangan*. Jakarta: Dian Rakyat.
- Markonah, M., Salim, A., & Franciska, J. (2020). Effect of profitability, leverage, and liquidity to the firm value. *Dinasti International Journal of Economics, Finance & Accounting*, 1(1), 83-94. Tersedia di: <https://www.dinastipub.org/DIJEFA/article/view/225> [Diakses pada 24 Februari 2022].
- Martalena, dan Malinda. (2011). *Pengantar Pasar Modal*. Edisi Pertama. Yogyakarta : Andi.
- Megginson, William L., Smart, Scott B., & Lucey, Brian M. (2008). *Introduction to Corporate Finance*. London: Patrick Bond.
- Melicher, Ronald W., & Edgar A. Norton. (2017). *Introduction to Finance: Markets, Investments, and Financial Management*. Sixteenth Edition. United States of America: John Wiley and Sons, Inc.

- Menteri Keuangan. (1990). *Keputusan Menteri Keuangan RI No.1548 Tahun 1990 tentang Peraturan Pasar Modal*. Jakarta.
- Muamar, Yazid. (2019). Saham Infrastruktur & Properti Melesat, Sinyal Mulai Pulih?. *CNBC Indonesia*. Tersedia di: <https://www.cnbcindonesia.com/market/20191002113105-17-103795/saham-infrastruktur-properti-melesat-sinyal-mulai-pulih> [Diakses 25 Februari 2022].
- Munawir. (2015). *Analisis Laporan Keuangan. Cetakan Kelima Belas*. Yogyakarta: Liberty.
- Musthafa. (2017). *Manajemen Keuangan*. Yogyakarta: CV. Andi Offset
- Nazir, N., & Agustina, N. (2018). Pengaruh Firm Size, DER, ROA dan Current Asset terhadap Price Value pada Perusahaan Manufaktur Sub Sektor Tekstil di Indonesia. *Jurnal Visioner & Strategis*, 7(2). Tersedia di: <http://journal.unimal.ac.id/visi/article/viewFile/360/267> [Diakses pada 24 Februari 2022].
- Pasando, V., Jubi, J., Inrawan, A., & Astuti, A. (2018). Pengaruh Debt to Assets Ratio, Total Assets Turn Over dan Return On Assets terhadap Price to Book Value pada Perusahaan sub sektor otomotif dan komponen yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *FINANCIAL: JURNAL AKUNTANSI*, 4(2), 51-61. Tersedia di: <https://financial.ac.id/index.php/financial/article/view/81> [Diakses pada 24 Februari 2022].
- Permata, C. P., & Ghoni, M. A. (2019). Peranan Pasar Modal Dalam Perekonomian Negara Indonesia. *Jurnal AkunStie (JAS)*, 5(2), 50-61. Tersedia di: <http://jurnal.univbinainsan.ac.id/index.php/jas/article/view/680> [Diakses pada 24 Februari 2022].
- Prisilanti, H. E. (2017). Pengaruh Firm Size, Debt to Equity Ratio dan Return on Asset terhadap Price to Book Value pada Perusahaan Sektor Industri Dasar dan Kimia yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *FIN-ACC (Finance Accounting)*, 2(5). Tersedia di: <http://journal.widyadharma.ac.id/index.php/finacc/article/view/896> [Diakses pada 24 Februari 2022].
- Republik Indonesia. (1995). *Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1995 tentang Pasar Modal*. Jakarta: Kementerian Keuangan.
- Republik Indonesia. (2011). *Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2011 tentang Otoritas Jasa Keuangan*. Jakarta: Kementerian Keuangan.
- Rist, Michael & Pizzica, Albert J. (2015). *Financial Ratios for Executive: How to Assess Company Strength, Fix Problem, and Make Better Decisions*. New York: Apress.
- Salainti, M. L. I. (2019). Pengaruh Current Ratio, Total Asset Turnover dan Debt To Equity Ratio dan Return On Asset terhadap Nilai Perusahaan. *Jurnal Ilmu dan Riset Manajemen (JIRM)*, 8(10). Tersedia di: <http://jurnalmahasiswa.stiesia.ac.id/index.php/jirm/article/view/2578> [Diakses pada 24 Februari 2022].

- Sarnadharan, M., & Kumar, S. R. (2011). *Financial Analysis for Management Decisions*. New Delhi: PHI Learning Pvt. Ltd.
- Sjahrial, Dermawan. (2007). *Manajemen Keuangan Lanjutan*. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Sudana, I Made. (2015). *Manajemen Keuangan Perusahaan*. Edisi Kedua. Jakarta: Erlangga.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Suryani, D. (2017). Pengaruh Return on Equity, Current Ratio dan Debt to Equity Ratio terhadap Price to Book Value pada Perusahaan Sektor Industri Dasar dan Kimia yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *FIN-ACC (Finance Accounting)*, 2(7). Tersedia di: <http://journal.widyadharma.ac.id/index.php/finacc/article/view/922> [Diakses pada 24 Februari 2022].
- Tandelilin, Eduardus. (2017). *Pasar Modal: Manajemen Portofolio dan Investasi*. Yogyakarta: Kanisius.
- Utami, P., & Welas, W. (2019). Pengaruh Current Ratio, Return On Asset, total Asset Turnover dan Debt To Equity Ratio terhadap nilai Perusahaan (Studi Empiris pada Perusahaan Manufaktur Sub Sektor Properti dan Real Estate yang terdaftar di Bursa efek Indonesia periode 2015-2017). *Jurnal Akuntansi Dan Keuangan*, 8(1), 57-76. Tersedia di: <https://journal.budiluhur.ac.id/index.php/akeu/article/view/840> [Diakses pada 24 Februari 2022].
- Wanner, R.A. dan Pevalin D. (2005). Advanced Seminar on Panel regression (using STATA) University of Calgary. Tersedia di: <https://www.ucalgary.ca/PrairieDTS/2005.html> [Diakses pada 25 Februari 2022].
- Wijaya, D. (2017). *Manajemen Keuangan Dan Konsep Penerapannya*. Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Wildan, M. M., Manaf, C., & Chaidir, C. (2019). PENGARUH KINERJA KEUANGAN TERHADAP NILAI PERUSAHAAN PADA PERUSAHAAN SUB SEKTOR MAKANAN DAN MINUMAN YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA PERIODE 2012-2017. *Jurnal Online Mahasiswa (JOM) Bidang Manajemen*, 4(1). Tersedia di: <https://jom.unpak.ac.id/index.php/ilmumanajemen/article/download/1299/1032> [Diakses pada 24 Februari 2022].

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Dewi Nurmayanti
Alamat : Kp. Cibadak RT. 03/01 Kel. Kayumanis Kec. Tanah
Sareal, Kota Bogor
Tempat dan tanggal lahir : Bogor, 13 April 2000
Agama : Islam
Pendidikan
SD : SDN Kukupu 1 Bogor
SMP : SMPN 16 Bogor
SMK : SMK Tri Dharma 2 Bogor
Perguruan Tinggi : Universitas Pakuan

Bogor, Juli 2022

Peneliti,

Dewi Nurmayanti

LAMPIRAN

Lampiran 1 Data Sampel Perusahaan

Daftar Sampel Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2021

| No | Kode Perusahaan | Nama Perusahaan | Tanggal IPO |
|----|-----------------|---------------------------------|------------------|
| 1 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk | 12 November 2012 |
| 2 | BIRD | Blue Bird Tbk | 05 November 2014 |
| 3 | CMPP | AirAsia Indonesia Tbk | 08 Desember 1994 |
| 4 | LRNA | Eka Sari Lorena Transport Tbk | 15 April 2014 |
| 5 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk | 02 November 2012 |
| 6 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk | 31 Mei 2007 |

Lampiran 2 Data Perhitungan *Current Ratio* (CR)

| No | Kode Emiten | Tahun | <i>Current Assets</i> (Rp) | <i>Current Liabilities</i> (Rp) | <i>Current Ratio</i> (%) |
|----|-------------|-------|-------------------------------|------------------------------------|--------------------------|
| 1 | ASSA | 2016 | 292.211.049.808 | 596.788.731.977 | 48,96 |
| | | 2017 | 343.676.979.857 | 802.405.786.738 | 42,83 |
| | | 2018 | 536.760.828.132 | 1.150.241.108.007 | 46,67 |
| | | 2019 | 652.506.417.924 | 1.240.237.695.433 | 52,61 |
| | | 2020 | 627.688.164.688 | 1.436.932.364.028 | 43,68 |
| | | 2021 | 1.061.788.861.867 | 1.182.732.810.012 | 89,77 |
| 2 | BIRD | 2016 | 882.304.000.000 | 814.103.000.000 | 108,38 |
| | | 2017 | 771.222.000.000 | 435.947.000.000 | 176,91 |
| | | 2018 | 1.071.773.000.000 | 614.987.000.000 | 174,28 |
| | | 2019 | 938.785.000.000 | 753.515.000.000 | 124,59 |
| | | 2020 | 1.241.604.000.000 | 639.864.000.000 | 194,04 |
| | | 2021 | 1.366.505.000.000 | 565.041.000.000 | 241,84 |
| 3 | CMPP | 2016 | 500.498.721.783 | 1.694.686.008.469 | 29,53 |
| | | 2017 | 567.327.411.955 | 2.174.246.385.693 | 26,09 |
| | | 2018 | 459.842.437.838 | 2.806.387.704.648 | 16,39 |
| | | 2019 | 945.905.221.392 | 2.007.253.622.193 | 47,12 |
| | | 2020 | 172.660.668.664 | 4.957.130.972.939 | 3,48 |
| | | 2021 | 165.547.101.103 | 6.601.734.213.455 | 2,51 |
| 4 | LRNA | 2016 | 41.195.431.420 | 41.454.803.699 | 99,37 |
| | | 2017 | 39.276.676.941 | 28.184.532.860 | 139,36 |
| | | 2018 | 33.278.321.166 | 20.166.061.081 | 165,02 |
| | | 2019 | 37.973.876.818 | 16.654.963.274 | 228,00 |
| | | 2020 | 19.404.955.562 | 24.273.678.406 | 79,94 |
| | | 2021 | 19.325.367.668 | 19.204.829.670 | 100,63 |
| 5 | TAXI | 2016 | 712.446.735.000 | 174.751.384.000 | 407,69 |
| | | 2017 | 452.880.577.000 | 533.710.769.000 | 84,86 |
| | | 2018 | 499.247.067.000 | 1.603.238.372.000 | 31,14 |
| | | 2019 | 209.703.468.000 | 720.977.430.000 | 29,09 |
| | | 2020 | 160.199.112.000 | 582.958.840.000 | 27,48 |
| | | 2021 | 81.644.827.000 | 11.342.151.000 | 719,84 |
| 6 | WEHA | 2016 | 46.623.259.177 | 138.281.620.188 | 33,72 |
| | | 2017 | 22.665.390.442 | 53.152.285.722 | 42,64 |
| | | 2018 | 22.696.768.887 | 56.398.943.588 | 40,24 |
| | | 2019 | 20.607.998.968 | 39.953.268.587 | 51,58 |
| | | 2020 | 11.358.991.009 | 30.824.345.288 | 36,85 |
| | | 2021 | 12.590.158.246 | 29.778.574.564 | 42,28 |

Lampiran 3 Data Perhitungan *Debt to Asset Ratio* (DAR)

| No | Kode Emiten | Tahun | Total Liabilities (Rp) | Total Assets (Rp) | Debt to Asset Ratio (%) |
|----|-------------|-------|------------------------|-------------------|-------------------------|
| 1 | ASSA | 2016 | 2.126.179.428.075 | 3.029.807.463.353 | 70,18 |
| | | 2017 | 2.321.587.255.114 | 3.307.396.918.555 | 70,19 |
| | | 2018 | 2.924.124.201.613 | 4.062.536.132.739 | 71,98 |
| | | 2019 | 3.511.071.376.393 | 4.849.223.630.042 | 72,40 |
| | | 2020 | 3.731.575.182.568 | 5.170.895.098.267 | 72,16 |
| | | 2021 | 4.266.438.743.626 | 6.031.946.733.670 | 70,73 |
| 2 | BIRD | 2016 | 2.637.932.000.000 | 7.300.612.000.000 | 36,13 |
| | | 2017 | 1.585.562.000.000 | 6.516.487.000.000 | 24,33 |
| | | 2018 | 1.689.996.000.000 | 6.955.157.000.000 | 24,30 |
| | | 2019 | 2.016.202.000.000 | 7.424.304.000.000 | 27,16 |
| | | 2020 | 2.017.591.000.000 | 7.253.114.000.000 | 27,82 |
| | | 2021 | 1.450.558.000.000 | 6.598.137.000.000 | 21,98 |
| 3 | CMPP | 2016 | 3.088.047.581.929 | 3.504.893.924.861 | 88,11 |
| | | 2017 | 3.054.059.095.077 | 3.091.133.957.757 | 98,80 |
| | | 2018 | 3.647.220.571.707 | 2.845.045.212.353 | 128,20 |
| | | 2019 | 2.410.942.815.607 | 2.613.070.074.932 | 92,26 |
| | | 2020 | 8.990.927.886.117 | 6.080.516.085.752 | 147,86 |
| | | 2021 | 10.354.172.604.375 | 5.149.094.524.206 | 201,09 |
| 4 | LRNA | 2016 | 58.358.589.941 | 308.709.926.719 | 18,90 |
| | | 2017 | 45.197.080.820 | 257.078.590.718 | 17,58 |
| | | 2018 | 44.014.632.463 | 312.059.443.277 | 14,10 |
| | | 2019 | 41.462.629.189 | 302.636.796.677 | 13,70 |
| | | 2020 | 52.352.752.945 | 270.508.602.770 | 19,35 |
| | | 2021 | 47.302.648.250 | 239.333.983.354 | 19,76 |
| 5 | TAXI | 2016 | 1.820.550.026.000 | 2.557.262.840.000 | 71,19 |
| | | 2017 | 1.763.500.314.000 | 2.010.013.010.000 | 87,74 |
| | | 2018 | 1.853.612.051.000 | 1.269.024.960.000 | 146,07 |
| | | 2019 | 933.327.880.000 | 479.265.331.000 | 194,74 |
| | | 2020 | 763.628.958.000 | 243.302.339.000 | 313,86 |
| | | 2021 | 14.972.234.000 | 91.040.495.000 | 16,45 |
| 6 | WEHA | 2016 | 201.963.874.350 | 304.957.257.737 | 66,23 |
| | | 2017 | 147.598.843.939 | 300.003.474.668 | 49,20 |
| | | 2018 | 178.481.685.363 | 331.404.130.533 | 53,86 |
| | | 2019 | 117.734.528.422 | 269.602.629.189 | 43,67 |
| | | 2020 | 121.787.883.668 | 239.784.904.490 | 50,79 |
| | | 2021 | 113.973.603.426 | 222.474.205.879 | 51,23 |

Lampiran 4 Data Perhitungan *Debt to Equity Ratio* (DER)

| No | Kode Emiten | Tahun | <i>Total Liabilities</i> (Rp) | <i>Total Equity</i> (Rp) | <i>Debt to Equity</i> <i>Ratio</i> (%) |
|----|-------------|-------|----------------------------------|--------------------------|---|
| 1 | ASSA | 2016 | 2.126.179.428.075 | 903.628.035.278 | 235,29 |
| | | 2017 | 2.321.587.255.114 | 985.809.663.441 | 235,50 |
| | | 2018 | 2.924.124.201.613 | 1.138.411.931.126 | 256,86 |
| | | 2019 | 3.511.071.376.393 | 1.338.152.253.649 | 262,38 |
| | | 2020 | 3.731.575.182.568 | 1.439.319.915.699 | 259,26 |
| | | 2021 | 4.266.438.743.626 | 1.765.507.990.044 | 241,66 |
| 2 | BIRD | 2016 | 2.637.932.000.000 | 4.662.680.000.000 | 56,58 |
| | | 2017 | 1.585.562.000.000 | 4.930.925.000.000 | 32,16 |
| | | 2018 | 1.689.996.000.000 | 5.265.161.000.000 | 32,10 |
| | | 2019 | 2.016.202.000.000 | 5.408.102.000.000 | 37,28 |
| | | 2020 | 2.017.591.000.000 | 5.235.523.000.000 | 38,54 |
| | | 2021 | 1.450.558.000.000 | 5.147.579.000.000 | 28,18 |
| 3 | CMPP | 2016 | 3.088.047.581.929 | 416.846.342.932 | 740,81 |
| | | 2017 | 3.054.059.095.077 | 370.748.626.800 | 823,75 |
| | | 2018 | 3.647.220.571.707 | -802.175.359.354 | -454,67 |
| | | 2019 | 2.410.942.815.607 | 2.021.272.593.250 | 119,28 |
| | | 2020 | 8.990.927.886.117 | -2.910.411.800.365 | -308,92 |
| | | 2021 | 10.354.172.604.375 | -5.205.078.080.169 | -198,92 |
| 4 | LRNA | 2016 | 58.358.589.941 | 250.351.336.777 | 23,31 |
| | | 2017 | 45.197.080.820 | 211.881.509.898 | 21,33 |
| | | 2018 | 44.014.632.463 | 268.044.810.814 | 16,42 |
| | | 2019 | 41.462.629.189 | 261.174.167.488 | 15,88 |
| | | 2020 | 52.352.752.945 | 218.155.849.825 | 24,00 |
| | | 2021 | 47.302.648.250 | 192.031.335.104 | 24,63 |
| 5 | TAXI | 2016 | 1.820.550.026.000 | -736.712.814.000 | -247,12 |
| | | 2017 | 1.763.500.314.000 | -246.512.696.000 | -715,38 |
| | | 2018 | 1.853.612.051.000 | -584.587.091.000 | -317,08 |
| | | 2019 | 933.327.880.000 | -454.062.549.000 | -205,55 |
| | | 2020 | 763.628.958.000 | -520.326.619.000 | -146,76 |
| | | 2021 | 14.972.234.000 | 76.068.261.000 | 19,68 |
| 6 | WEHA | 2016 | 201.963.874.350 | 102.993.383.387 | 196,09 |
| | | 2017 | 147.598.843.939 | 152.404.630.729 | 96,85 |
| | | 2018 | 178.481.685.363 | 152.922.445.170 | 116,71 |
| | | 2019 | 117.734.528.422 | 151.868.100.767 | 77,52 |
| | | 2020 | 121.787.883.668 | 117.997.020.822 | 103,21 |
| | | 2021 | 113.973.603.426 | 108.500.602.451 | 105,04 |

Lampiran 5 Data Perhitungan *Return On Asset (ROA)*

| No | Kode Emiten | Tahun | <i>Earning After Tax (Rp)</i> | <i>Total Assets (Rp)</i> | <i>Return On Asset (%)</i> |
|----|-------------|-------|-------------------------------|--------------------------|----------------------------|
| 1 | ASSA | 2016 | 62.150.984.694 | 3.029.807.463.353 | 2,05 |
| | | 2017 | 103.308.394.513 | 3.307.396.918.555 | 3,12 |
| | | 2018 | 142.242.410.935 | 4.062.536.132.739 | 3,50 |
| | | 2019 | 91.614.940.880 | 4.849.223.630.042 | 1,89 |
| | | 2020 | 63.896.421.980 | 5.170.895.098.267 | 1,24 |
| | | 2021 | 159.581.031.996 | 6.031.946.733.670 | 2,65 |
| 2 | BIRD | 2016 | 510.203.000.000 | 7.300.612.000.000 | 6,99 |
| | | 2017 | 427.495.000.000 | 6.516.487.000.000 | 6,56 |
| | | 2018 | 460.273.000.000 | 6.955.157.000.000 | 6,62 |
| | | 2019 | 315.622.000.000 | 7.424.304.000.000 | 4,25 |
| | | 2020 | -163.183.000.000 | 7.253.114.000.000 | -2,25 |
| | | 2021 | 8.720.000.000 | 6.598.137.000.000 | 0,13 |
| 3 | CMPP | 2016 | -21.027.099.106 | 3.504.893.924.861 | -0,60 |
| | | 2017 | -512.961.280.383 | 3.091.133.957.757 | -16,59 |
| | | 2018 | -907.024.833.708 | 2.845.045.212.353 | -31,88 |
| | | 2019 | -157.368.618.806 | 2.613.070.074.932 | -6,02 |
| | | 2020 | -2.754.589.873.561 | 6.080.516.085.752 | -45,30 |
| | | 2021 | -2.337.876.178.035 | 5.149.094.524.206 | -45,40 |
| 4 | LRNA | 2016 | -28.488.986.010 | 308.709.926.719 | -9,23 |
| | | 2017 | -38.483.410.461 | 257.078.590.718 | -14,97 |
| | | 2018 | -29.874.068.816 | 312.059.443.277 | -9,57 |
| | | 2019 | -6.857.140.631 | 302.636.796.677 | -2,27 |
| | | 2020 | -43.027.059.389 | 270.508.602.770 | -15,91 |
| | | 2021 | -26.466.832.753 | 239.333.983.354 | -11,06 |
| 5 | TAXI | 2016 | -184.740.372.000 | 2.557.262.840.000 | -7,22 |
| | | 2017 | -492.102.310.000 | 2.010.013.010.000 | -24,48 |
| | | 2018 | -836.820.231.000 | 1.269.024.960.000 | -65,94 |
| | | 2019 | -276.072.942.000 | 479.265.331.000 | -57,60 |
| | | 2020 | -53.221.960.000 | 243.302.339.000 | -21,87 |
| | | 2021 | 188.614.656.000 | 91.040.495.000 | 207,18 |
| 6 | WEHA | 2016 | -24.498.933.579 | 304.957.257.737 | -8,03 |
| | | 2017 | 50.424.676.796 | 300.003.474.668 | 16,81 |
| | | 2018 | 3.190.724.918 | 331.404.130.533 | 0,96 |
| | | 2019 | 4.518.959.735 | 269.602.629.189 | 1,68 |
| | | 2020 | -33.601.480.667 | 239.784.904.490 | -14,01 |
| | | 2021 | -9.622.676.055 | 222.474.205.879 | -4,33 |

Lampiran 6 Data Perhitungan *Book Value*

| No | Kode Emiten | Tahun | <i>Common Equity (Rp)</i> | <i>Share Outstanding</i> | <i>Book Value Per Share</i> |
|----|-------------|-------|---------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| 1 | ASSA | 2016 | 903.628.035.278 | 3.397.500.000 | 265,97 |
| | | 2017 | 985.809.663.441 | 3.397.500.000 | 290,16 |
| | | 2018 | 1.138.411.931.126 | 3.397.500.000 | 335,07 |
| | | 2019 | 1.338.152.253.649 | 3.397.500.000 | 393,86 |
| | | 2020 | 1.439.319.915.699 | 3.397.500.000 | 423,64 |
| | | 2021 | 1.765.507.990.044 | 3.561.731.720 | 495,69 |
| 2 | BIRD | 2016 | 4.662.680.000.000 | 2.502.100.000 | 1.863,51 |
| | | 2017 | 4.930.925.000.000 | 2.502.100.000 | 1.970,71 |
| | | 2018 | 5.265.161.000.000 | 2.502.100.000 | 2.104,30 |
| | | 2019 | 5.408.102.000.000 | 2.502.100.000 | 2.161,43 |
| | | 2020 | 5.235.523.000.000 | 2.502.100.000 | 2.092,45 |
| | | 2021 | 5.147.579.000.000 | 2.502.100.000 | 2.057,30 |
| 3 | CMPP | 2016 | 416.846.342.932 | 216.000.000 | 1.929,84 |
| | | 2017 | 370.748.626.800 | 10.685.124.441 | 34,70 |
| | | 2018 | -802.175.359.354 | 10.685.124.441 | -75,07 |
| | | 2019 | 2.021.272.593.250 | 10.685.124.441 | 189,17 |
| | | 2020 | -2.910.411.800.365 | 10.685.124.441 | -272,38 |
| | | 2021 | -5.205.078.080.169 | 10.685.124.441 | -487,13 |
| 4 | LRNA | 2016 | 250.351.336.777 | 350.000.022 | 715,29 |
| | | 2017 | 211.881.509.898 | 350.000.022 | 605,38 |
| | | 2018 | 268.044.810.814 | 350.000.022 | 765,84 |
| | | 2019 | 261.174.167.488 | 350.000.022 | 746,21 |
| | | 2020 | 218.155.849.825 | 350.000.022 | 623,30 |
| | | 2021 | 192.031.335.104 | 350.000.022 | 548,66 |
| 5 | TAXI | 2016 | -736.712.814.000 | 2.145.600.000 | -343,36 |
| | | 2017 | -246.512.696.000 | 2.145.600.000 | -114,89 |
| | | 2018 | -584.587.091.000 | 2.145.600.000 | -272,46 |
| | | 2019 | -454.062.549.000 | 6.145.600.000 | -73,88 |
| | | 2020 | -520.326.619.000 | 6.145.600.000 | -84,67 |
| | | 2021 | 76.068.261.000 | 10.223.647.156 | 7,44 |
| 6 | WEHA | 2016 | 102.993.383.387 | 886.411.265 | 116,19 |
| | | 2017 | 152.404.630.729 | 886.411.265 | 171,93 |
| | | 2018 | 152.922.445.170 | 886.411.265 | 172,52 |
| | | 2019 | 151.868.100.767 | 886.411.265 | 171,33 |
| | | 2020 | 117.997.020.822 | 886.411.265 | 133,12 |
| | | 2021 | 108.500.602.451 | 886.411.265 | 122,40 |

Lampiran 7 Data Perhitungan *Price to Book Value* (PBV)

| No | Kode Emiten | Tahun | <i>Market Price Per Share</i> (Rp) | <i>Book Value Per Share</i> | <i>Price to Book Value</i> (%) |
|----|-------------|-------|------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| 1 | ASSA | 2016 | 195 | 265,97 | 73,32 |
| | | 2017 | 209 | 290,16 | 72,03 |
| | | 2018 | 364 | 335,07 | 108,63 |
| | | 2019 | 740 | 393,86 | 187,88 |
| | | 2020 | 635 | 423,64 | 149,89 |
| | | 2021 | 3.340 | 495,69 | 673,81 |
| 2 | BIRD | 2016 | 3.000 | 1.863,51 | 160,99 |
| | | 2017 | 3.460 | 1.970,71 | 175,57 |
| | | 2018 | 2.870 | 2.104,30 | 136,39 |
| | | 2019 | 2.490 | 2.161,43 | 115,20 |
| | | 2020 | 1.300 | 2.092,45 | 62,13 |
| | | 2021 | 1.100 | 2.057,30 | 53,47 |
| 3 | CMPP | 2016 | 114 | 1.929,84 | 5,91 |
| | | 2017 | 240 | 34,70 | 691,69 |
| | | 2018 | 184 | -75,07 | -245,09 |
| | | 2019 | 184 | 189,17 | 97,27 |
| | | 2020 | 184 | -272,38 | -67,55 |
| | | 2021 | 184 | -487,13 | -37,77 |
| 4 | LRNA | 2016 | 220 | 715,29 | 30,76 |
| | | 2017 | 94 | 605,38 | 15,53 |
| | | 2018 | 107 | 765,84 | 13,97 |
| | | 2019 | 131 | 746,21 | 17,56 |
| | | 2020 | 500 | 623,30 | 80,22 |
| | | 2021 | 202 | 548,66 | 36,82 |
| 5 | TAXI | 2016 | 170 | -343,36 | -49,51 |
| | | 2017 | 50 | -114,89 | -43,52 |
| | | 2018 | 90 | -272,46 | -33,03 |
| | | 2019 | 50 | -73,88 | -67,67 |
| | | 2020 | 50 | -84,67 | -59,06 |
| | | 2021 | 50 | 7,44 | 672,00 |
| 6 | WEHA | 2016 | 255 | 116,19 | 219,47 |
| | | 2017 | 202 | 171,93 | 117,49 |
| | | 2018 | 150 | 172,52 | 86,95 |
| | | 2019 | 149 | 171,33 | 86,97 |
| | | 2020 | 63 | 133,12 | 47,33 |
| | | 2021 | 212 | 122,40 | 173,20 |

Lampiran 8 Data Perhitungan Rata-Rata PBV, CR, DAR, DER, dan ROA

| No | Kode Perusahaan | <i>Price to Book Value (%)</i> | | | | | | Rata-rata Perusahaan |
|-------------------|-----------------|--------------------------------|--------|---------|--------|--------|--------|----------------------|
| | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 1 | ASSA | 73,32 | 72,03 | 108,63 | 187,88 | 149,89 | 673,81 | 210,93 |
| 2 | BIRD | 160,99 | 175,57 | 136,39 | 115,20 | 62,13 | 53,47 | 117,29 |
| 3 | CMPP | 5,91 | 691,69 | -245,09 | 97,27 | -67,55 | -37,77 | 74,07 |
| 4 | LRNA | 30,76 | 15,53 | 13,97 | 17,56 | 80,22 | 36,82 | 32,47 |
| 5 | TAXI | -49,51 | -43,52 | -33,03 | -67,67 | -59,06 | 672,00 | 69,87 |
| 6 | WEHA | 219,47 | 117,49 | 86,95 | 86,97 | 47,33 | 173,20 | 121,90 |
| Rata-rata Tahunan | | 73,49 | 171,46 | 11,30 | 72,87 | 35,49 | 261,92 | 104,42 |

| No | Kode Perusahaan | <i>Current Ratio (%)</i> | | | | | | Rata-rata Perusahaan |
|-------------------|-----------------|--------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|----------------------|
| | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 1 | ASSA | 48,96 | 42,83 | 46,67 | 52,61 | 43,68 | 89,77 | 54,09 |
| 2 | BIRD | 108,38 | 176,91 | 174,28 | 124,59 | 194,04 | 241,84 | 170,01 |
| 3 | CMPP | 29,53 | 26,09 | 16,39 | 47,12 | 3,48 | 2,51 | 20,85 |
| 4 | LRNA | 99,37 | 139,36 | 165,02 | 228,00 | 79,94 | 100,63 | 135,39 |
| 5 | TAXI | 407,69 | 84,86 | 31,14 | 29,09 | 27,48 | 719,84 | 216,68 |
| 6 | WEHA | 33,72 | 42,64 | 40,24 | 51,58 | 36,85 | 42,28 | 41,22 |
| Rata-rata Tahunan | | 121,28 | 85,45 | 78,96 | 88,83 | 64,25 | 199,48 | 106,37 |

| No | Kode Perusahaan | <i>Debt to Asset Ratio (%)</i> | | | | | | Rata-rata Perusahaan |
|-------------------|-----------------|--------------------------------|-------|--------|--------|--------|--------|----------------------|
| | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 1 | ASSA | 70,18 | 70,19 | 71,98 | 72,40 | 72,16 | 70,73 | 71,27 |
| 2 | BIRD | 36,13 | 24,33 | 24,30 | 27,16 | 27,82 | 21,98 | 26,95 |
| 3 | CMPP | 88,11 | 98,80 | 128,20 | 92,26 | 147,86 | 201,09 | 126,05 |
| 4 | LRNA | 18,90 | 17,58 | 14,10 | 13,70 | 19,35 | 19,76 | 17,23 |
| 5 | TAXI | 71,19 | 87,74 | 146,07 | 194,74 | 313,86 | 16,45 | 138,34 |
| 6 | WEHA | 66,23 | 42,64 | 53,86 | 43,67 | 50,79 | 51,23 | 51,40 |
| Rata-rata Tahunan | | 58,46 | 56,88 | 73,08 | 73,99 | 105,31 | 63,54 | 71,88 |

| No | Kode Perusahaan | <i>Debt to Equity Ratio (%)</i> | | | | | | Rata-rata Perusahaan |
|-------------------|-----------------|---------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|----------------------|
| | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 1 | ASSA | 235,29 | 235,50 | 256,86 | 262,38 | 259,26 | 241,66 | 248,49 |
| 2 | BIRD | 56,58 | 32,16 | 32,10 | 37,28 | 38,54 | 28,18 | 37,47 |
| 3 | CMPP | 740,81 | 823,75 | -454,67 | 119,28 | -308,92 | -198,92 | 120,22 |
| 4 | LRNA | 23,31 | 21,33 | 16,42 | 15,88 | 24,00 | 24,63 | 20,93 |
| 5 | TAXI | -247,12 | -715,38 | -317,08 | -205,55 | -146,76 | 19,68 | -268,70 |
| 6 | WEHA | 196,09 | 96,85 | 116,71 | 77,52 | 103,21 | 105,04 | 115,91 |
| Rata-rata Tahunan | | 167,49 | 82,37 | -58,28 | 51,13 | -5,11 | 36,71 | 45,72 |

| No | Kode Perusahaan | <i>Return On Asset (%)</i> | | | | | | Rata-rata Perusahaan |
|-------------------|--------------------|----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-------------------------|
| | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 1 | ASSA | 2,05 | 3,12 | 3,50 | 1,89 | 1,24 | 2,65 | 2,41 |
| 2 | BIRD | 6,99 | 6,56 | 6,62 | 4,25 | -2,25 | 0,13 | 3,72 |
| 3 | CMPP | -0,60 | -16,59 | -31,88 | -6,02 | -45,30 | -45,40 | -24,30 |
| 4 | LRNA | -9,23 | -14,97 | -9,57 | -2,27 | -15,91 | -11,06 | -10,50 |
| 5 | TAXI | -7,22 | -24,48 | -65,94 | -57,60 | -21,87 | 207,18 | 5,01 |
| 6 | WEHA | -8,03 | 16,81 | 0,96 | 1,68 | -14,01 | -4,33 | -1,15 |
| Rata-rata Tahunan | | -2,67 | -4,93 | -16,05 | -9,68 | -16,35 | 24,86 | -4,14 |

Lampiran 9 Hasil Uji Chow

Redundant Fixed Effects Tests

Equation: MODEL_FEM

Test cross-section fixed effects

| Effects Test | Statistic | d.f. | Prob. |
|--------------------------|-----------|--------|--------|
| Cross-section F | 0.792302 | (5,26) | 0.5649 |
| Cross-section Chi-square | 5.105415 | 5 | 0.4032 |

Lampiran 10 Hasil Uji Hausman

Correlated Random Effects - Hausman Test

Equation: MODEL_REM

Test cross-section random effects

| Test Summary | Chi-Sq. Statistic | Chi-Sq. d.f. | Prob. |
|----------------------|-------------------|--------------|--------|
| Cross-section random | 3.670431 | 4 | 0.4524 |

Lampiran 11 Hasil Uji Lagrange Multiplier

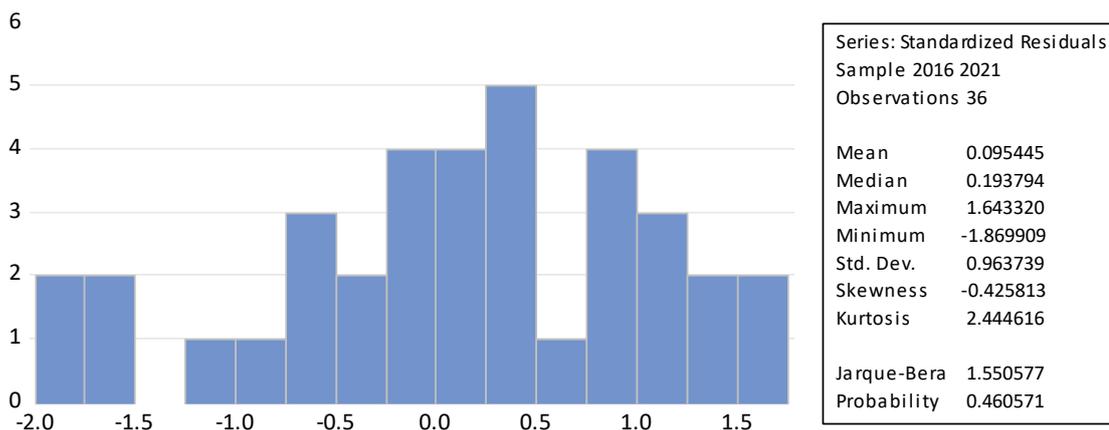
Lagrange Multiplier Tests for Random Effects

Null hypotheses: No effects

Alternative hypotheses: Two-sided (Breusch-Pagan) and one-sided (all others) alternatives

| | Test Hypothesis | | |
|----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | Cross-section | Time | Both |
| Breusch-Pagan | 1.617471 (0.2034) | 0.163213 (0.6862) | 1.780684 (0.1821) |
| Honda | -1.271798 (0.8983) | -0.403996 (0.6569) | -1.184966 (0.8820) |
| King-Wu | -1.271798 (0.8983) | -0.403996 (0.6569) | -1.184966 (0.8820) |
| Standardized Honda | -0.868037 (0.8073) | -0.170368 (0.5676) | -4.010135 (1.0000) |
| Standardized King-Wu | -0.868037 (0.8073) | -0.170368 (0.5676) | -4.010135 (1.0000) |
| Gourieroux, et al. | -- | -- | 0.000000 (1.0000) |

Lampiran 12 Hasil Uji Normalitas



Lampiran 13 Hasil Uji Multikolinearitas

| | CR | DAR | DER | ROA |
|-----|-----------|-----------|-----------|-----------|
| CR | 1.000000 | 0.096840 | -0.335335 | -0.527166 |
| DAR | 0.096840 | 1.000000 | -0.202908 | -0.091516 |
| DER | -0.335335 | -0.202908 | 1.000000 | 0.268382 |
| ROA | -0.527166 | -0.091516 | 0.268382 | 1.000000 |

Lampiran 14 Hasil Uji Heterokedastisitas

Dependent Variable: RESABS
Method: Panel EGLS (Cross-section weights)
Date: 07/13/22 Time: 05:31
Sample: 2016 2021
Periods included: 6
Cross-sections included: 6
Total panel (balanced) observations: 36
Linear estimation after one-step weighting matrix

| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
|----------|-------------|------------|-------------|--------|
| C | -0.181673 | 0.252452 | -0.719636 | 0.4771 |
| CR | 2.05E-05 | 0.002541 | 0.008063 | 0.9936 |
| DAR | 0.029443 | 0.063372 | 0.464606 | 0.6455 |
| DER | 0.048818 | 0.026055 | 1.873680 | 0.0704 |
| ROA | -0.006669 | 0.069530 | -0.095919 | 0.9242 |

Lampiran 15 Hasil Uji Autokorelasi

| Weighted Statistics | | | |
|---------------------|----------|--------------------|----------|
| R-squared | 0.644284 | Mean dependent var | 9.073484 |
| Adjusted R-squared | 0.598385 | S.D. dependent var | 6.934030 |
| S.E. of regression | 0.364335 | Sum squared resid | 4.114933 |
| F-statistic | 14.03705 | Durbin-Watson stat | 1.765667 |
| Prob(F-statistic) | 0.000001 | | |

Lampiran 16 Hasil Uji Regresi Data Panel

Dependent Variable: PBV
 Method: Panel EGLS (Cross-section weights)
 Date: 07/13/22 Time: 05:33
 Sample: 2016 2021
 Periods included: 6
 Cross-sections included: 6
 Total panel (balanced) observations: 36
 Linear estimation after one-step weighting matrix

| Variable | Coefficient | Std. Error | t-Statistic | Prob. |
|----------|-------------|------------|-------------|--------|
| C | 1.527598 | 0.320338 | 4.768707 | 0.0000 |
| CR | 0.000566 | 0.002032 | 0.278337 | 0.7826 |
| DAR | -0.056241 | 0.084839 | -0.662909 | 0.5123 |
| DER | -0.040674 | 0.025017 | -1.625862 | 0.1141 |
| ROA | 0.652303 | 0.089344 | 7.301001 | 0.0000 |

Weighted Statistics

| | | | |
|--------------------|----------|--------------------|----------|
| R-squared | 0.644284 | Mean dependent var | 9.073484 |
| Adjusted R-squared | 0.598385 | S.D. dependent var | 6.934030 |
| S.E. of regression | 0.364335 | Sum squared resid | 4.114933 |
| F-statistic | 14.03705 | Durbin-Watson stat | 1.765667 |
| Prob(F-statistic) | 0.000001 | | |

Unweighted Statistics

| | | | |
|-------------------|----------|--------------------|----------|
| R-squared | 0.179166 | Mean dependent var | 2.640583 |
| Sum squared resid | 9.504266 | Durbin-Watson stat | 2.317810 |