

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kondisi Objektif Perusahaan

Sektor transportasi memegang peranan yang sangat penting di Indonesia. Perusahaan transportasi juga berperan sebagai jembatan yang memungkinkan seluruh kegiatan perekonomian dan logistik nasional menghasilkan nilai tambah sosial ekonomi (Silondae et al., 2016). Sektor transportasi di Indonesia sebagai layanan jasa dan infrastruktur masyarakat Indonesia yang menjadi kegiatan perekonomian yang utama dan menjadi keunggulan daya saing perekonomian. Ketersediaan prasarana dan sarana yang mencukupi dan efektif, serta tumbuhnya industri jasa yang efisien dan berdaya saing tinggi pada setiap sektor transportasi, antara lain transportasi laut, darat, dan udara akan menentukan pertumbuhan perekonomian Indonesia dan mengatasi persaingan global yang semakin ketat.

Kondisi sektor transportasi di Indonesia tahun 2020 mengalami keterpurukan yang dimana pada saat tahun tersebut muncul pandemi COVID-19. Perusahaan transportasi terkena imbas dari adanya wabah penyakit tersebut dikarenakan pemerintah memberlakukan pembatasan sosial berskala besar yang mengharuskan masyarakat Indonesia untuk mengurangi mobilitas. Beberapa perusahaan transportasi pada tahun 2020 ada yang mengalami penurunan pendapatan dari tahun sebelumnya.

Perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2021 sebanyak 45 perusahaan, yang menjadi sampel penelitian sebanyak 10

perusahaan dengan pemilihan sampel menggunakan teknik *purposive sampling*. Keseluruhan perusahaan transportasi yang menjadi sampel penelitian merupakan perusahaan milik swasta. Perusahaan tersebut antara lain PT. Maming Enam Sembilan Mineral Tbk, PT. Adi Sarana Armada Tbk, PT. Batavia Prosperindo Trans Tbk, PT. Jaya Trishindo Tbk, PT. Jasa Armada Indonesia Tbk, PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk, PT. Sillo Maritime Perdana Tbk, PT. Soechi Lines Tbk, PT. Pelayaran Tempuran Emas Tbk, PT. Trans Power Marine Tbk. 10 perusahaan tersebut memiliki kriteria seperti yang sudah ditentukan sehingga dapat dijadikan sampel penelitian.

B. Deskripsi Data Hasil Penelitian

1. Analisis Statistik Deskriptif

Tabel 4. 1 Analisis Statistik Deskriptif

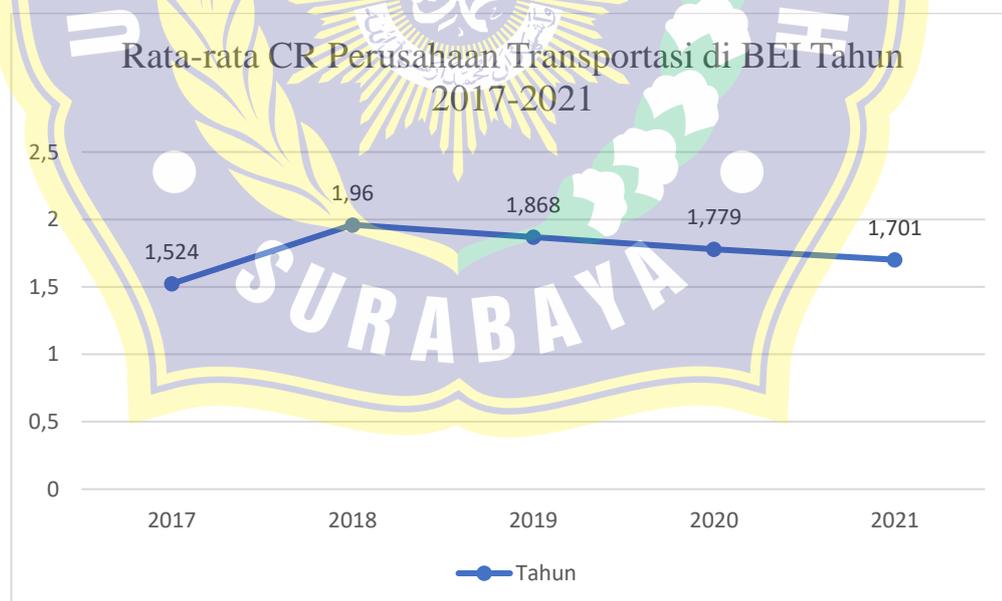
Variabel	Mean	Median	Scale min	Scale max	Standard deviation
CR	1,766	1,027	0,219	6,723	1,751
ROE	1,285	0,723	0,350	4,898	1,069
DER	1,147	1,136	0,081	2,624	0,777
PBV	1,502	0,989	0,171	7,233	1,452

Sumber : Output *SmartPls 4* (data diolah, 2023)

Tabel diatas adalah analisis *statistic deskriptif* yang dimana dalam analisis tersebut menggunakan 50 data penelitian yang terdiri dari 10 perusahaan yang dijadikan sampel penelitian selama 5 tahun dari tahun 2017-2021. Variabel *Current Ratio* menunjukkan nilai rata-rata (*mean*) sebesar 1,766 dan nilai *median* sebesar 1,027. Diketahui skala minimum pada vaiabel *Current Ratio* sebesar 0,219 dan skala maksimum sebesar 6,723 dengan standar deviasi sebesar 1,751. Variabel *Return on*

Equity menunjukkan nilai rata-rata (*mean*) sebesar 1,285 dan nilai *median* sebesar 0,723. Diketahui skala minimum pada variabel *Return on Equity* sebesar 0,350 dan skala maksimum sebesar 4,898 dengan standar deviasi sebesar 1,069. Variabel *Debt to Equity Ratio* menunjukkan nilai rata-rata (*mean*) sebesar 1,147 dan nilai *median* sebesar 1,136. Diketahui skala minimum pada variabel *Debt to Equity Ratio* sebesar 0,081 dan skala maksimum sebesar 2,624 dengan standar deviasi sebesar 0,777. Variabel *Price to Book Value* menunjukkan nilai rata-rata (*mean*) sebesar 1,502, nilai *median* sebesar 0,989. Diketahui skala minimum pada variabel *Price to Book Value* sebesar 0,171 dan skala maksimum sebesar 7,233 dengan standar deviasi sebesar 1,452.

2. Gambaran *Current Ratio* perusahaan transportasi tahun 2017-2021 yang menjadi sampel penelitian



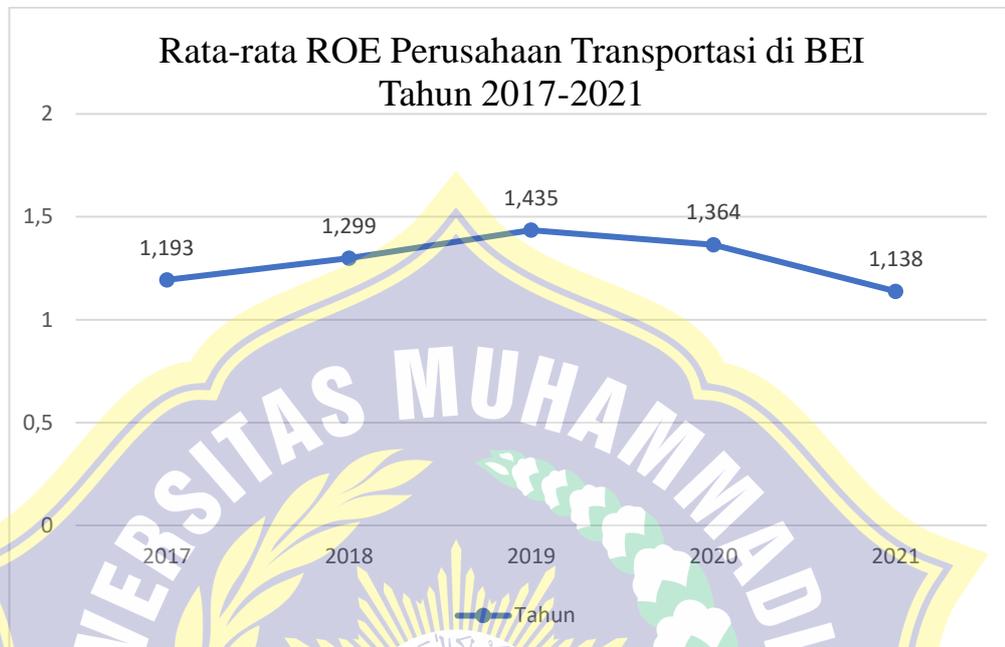
Gambar 4. 1 Rata-rata CR Perusahaan Transportasi di BEI Tahun 2017-2021

Sumber : www.idx.co.id (data diolah, 2023)

Grafik diatas menunjukkan nilai rata-rata *Current Ratio* perusahaan transportasi selama tahun 2017-2021. *Current Ratio* digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendeknya. Perusahaan dengan *Current Ratio* yang baik menandakan perusahaan tersebut mampu melunasi hutang jangka pendeknya sebelum jatuh tempo dan hal tersebut akan meningkatkan kepercayaan investor untuk menanamkan modalnya di suatu perusahaan yang nantinya akan menaikkan nilai perusahaan dan menekan rasio *Price to Book Value*. *Current Ratio* yang baik umumnya berkisar 1 sampai 3. Jika *Current Ratio* lebih dari 3 maka menandakan perusahaan tersebut tidak mampu untuk memanfaatkan asetnya sehingga terdapat dana yang menganggur.

Rata-rata *Current Ratio* perusahaan transportasi di BEI tahun 2017-2021 yang dijadikan sampel penelitian. Pada tahun 2017 *Current Ratio* perusahaan transportasi sebesar 1,524 lalu naik pada tahun 2018 menjadi 1,96 sedangkan mulai tahun 2019-2021 mengalami penurunan, sampai tahun 2021 nilai *Current Ratio* perusahaan transportasi menjadi 1,701. Meskipun *current ratio* perusahaan transportasi mengalami penurunan pada tahun 2019-2021 hal tersebut masih dikatakan baik karena *current ratio* masih diangka 1. *Current Ratio* perusahaan transportasi bisa dikatakan baik selama 5 tahun pada tahun 2017-2021, pada tahun tersebut *Current Ratio* stabil diangka 1 yang menandakan perusahaan transportasi yang dijadikan sampel penelitian mampu membayar kewajiban jangka pendeknya secara tepat waktu.

3. Gambaran *Return on Equity* perusahaan transportasi tahun 2017-2021 yang menjadi sampel penelitian



Gambar 4. 2 Rata-rata ROE Perusahaan Transportasi di BEI Tahun 2017-2021

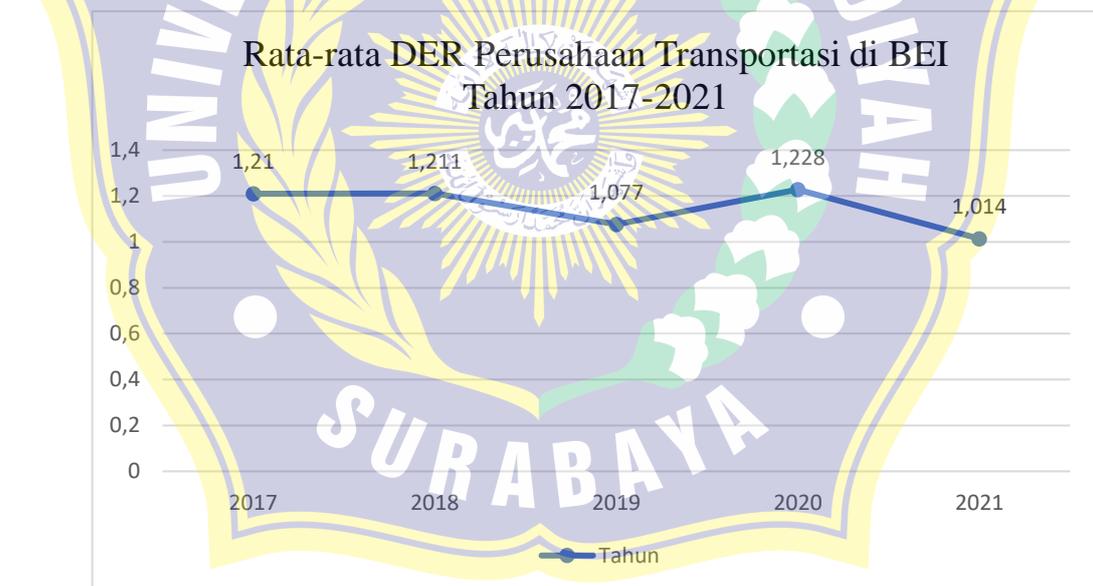
Sumber : www.idx.co.id (data diolah, 2023)

Grafik diatas menunjukkan rata-rata rasio *Return on Equity* 10 perusahaan transportasi yang menjadi sampel penelitian pada tahun 2017-2021. *Return on Equity* digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan laba bagi para pemegang saham dan juga *Return on Equity* menunjukkan efisiensi penggunaan modal sendiri. Semakin tinggi rasio *Return on Equity* maka semakin baik pula perusahaan dalam hal menghasilkan laba bagi para investor.

Rata-rata rasio *Return on Equity* perusahaan transportasi di BEI tahun 2017-2021 yang dijadikan sampel penelitian. Pada tahun 2017 rata-rata *Return on Equity* perusahaan transportasi sebesar 1,193 lalu pada tahun 2018 naik sebesar 8,1%

menjadi 1,299. Pada tahun 2019 rasio *Return on Equity* perusahaan transportasi Kembali mengalami kenaikan sebesar 9,4% menjadi 1,435. Sedangkan pada tahun 2020 rata-rata *Return on Equity* perusahaan transportasi mengalami penurunan sebesar 4,9% menjadi 1,364. Tahun 2021 menjadi rasio *Return on Equity* terkecil perusahaan transportasi selama 5 tahun mulai tahun 2017 sampai dengan tahun 2021 yaitu sebesar 1,138. Pada tahun 2020 adanya pandemic covid-19 yang mengharuskan untuk mengurangi mobilitas dan tahun 2021 pemulihan pasca pandemi, hal tersebut menjadi faktor penyebab turunnya rasio *Return on Equity*.

4. Gambaran *Debt to Equity Ratio* perusahaan transportasi tahun 2017-2021 yang menjadi sampel penelitian



Gambar 4. 3 Rata-rata DER Perusahaan Transportasi di BEI Tahun 2017-2021

Sumber : www.idx.co.id (data diolah, 2023)

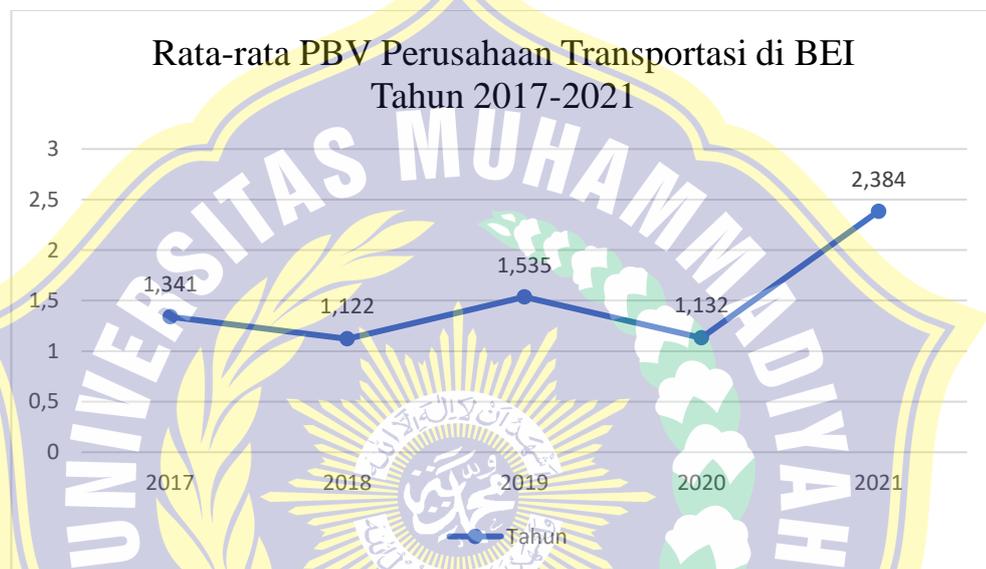
Grafik diatas menunjukkan rata-rata *Debt to Equity Ratio* 10 perusahaan transportasi yang menjadi sampel penelitian pada tahun 2017-2021. *Debt to Equity Ratio* digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi semua kewajibannya. Semakin rendah rasio *Debt to Equity Ratio*, maka menandakan perusahaan tersebut mampu memenuhi semua kewajibannya. Jika rasio *Debt to Equity Ratio* tinggi maka mengindikasikan perusahaan tersebut mempunyai risiko bisnis yang tinggi kepada para pemegang saham dikarenakan tingkat hutang yang tinggi menandakan beban bunga perusahaan akan semakin besar dan dapat mengurangi keuntungan yang nantinya akan berdampak pada turunnya harga saham.

Nilai rata-rata *Debt to Equity Ratio* perusahaan transportasi pada tahun 2017-2021 menunjukkan nilai di angka 1. Pada tahun 2017 rata-rata *Debt to Equity Ratio* sebesar 1,21 dan pada tahun 2018 tetap sama pada tahun 2018 yaitu sebesar 1,211. Sedangkan pada tahun 2019 rata-rata *Debt to Equity Ratio* turun sebesar 11% menjadi 1,077 lalu pada tahun 2020 mengalami kenaikan sebesar 12,2% menjadi 1,228 dan pada tahun terakhir yaitu tahun 2021 menjadi nilai rata-rata *Debt to Equity Ratio* terkecil yang dihasilkan perusahaan transportasi selama 5 tahun yaitu sebesar 1,014.

Rata-rata *Debt to Equity Ratio* perusahaan transportasi di BEI tahun 2017-2021 yang dijadikan sampel penelitian. Dilihat dari rata-rata keseluruhan perusahaan transportasi tersebut rasio *Debt to Equity Ratio* yang dihasilkan lebih dari angka 1 yang menandakan perusahaan transportasi pada tahun 2017-2021 memiliki utang yang sangat berlebih dan perlu diwaspadai utang tersebut dari mana asalnya.

Jika utang tersebut dari utang usaha masih bisa dikatakan aman namun jika utang tersebut dari obligasi dan pinjaman bank, perusahaan tersebut masuk dalam kategori warning.

5. Gambaran *Price to Book Value* perusahaan transportasi tahun 2017-2021 yang menjadi sampel penelitian



Gambar 4. 4 Rata-rata PBV Perusahaan Transportasi di BEI Tahun 2017-2021

Sumber : www.idx.co.id (data diolah, 2023)

Grafik diatas menunjukkan rata-rata rasio *Price to Book Value* Perusahaan transportasi yang menjadi sampel penelitian selama tahun 2017-2021. *Price to Book Value* digunakan untuk mengetahui apakah saham suatu perusahaan layak dibeli atau tidak sehingga investor melakukan perhitungan dan pertimbangan menggunakan *Price to Book Value* sebelum melakukan investasi ke suatu perusahaan. *Price to Book Value* yang bagus adalah dibawah 1 yang mengartikan

bahwa harga saham suatu perusahaan sedang dalam kondisi undervalue sehingga cocok untuk investor jika ingin membeli saham perusahaan tersebut.

Nilai rata-rata Price to Book Value perusahaan transportasi pada tahun 2017 sebesar 1,341 lalu pada tahun 2018 mengalami penurunan sebesar 16,3% menjadi 1,122. Sedangkan pada tahun 2019 mengalami kenaikan rata-rata Price to Book Value sebesar 26,9% menjadi 1,535 dan pada tahun 2020 kembali mengalami penurunan sebesar 26,2% menjadi 1,132. Tahun 2021 menjadi nilai rata-rata Price to Book value tertinggi perusahaan transportasi selama 5 tahun pada tahun 2017-2021 yaitu sebesar 2.384.

Price to Book Value perusahaan transportasi di BEI tahun 2017-2021 yang dijadikan sampel penelitian. Rata-rata Price to Book value keseluruhan perusahaan transportasi yang menjadi sampel penelitian menunjukkan angka diatas 1, sehingga dapat disimpulkan *Price to Book Value* pada tahun 2017-2021 dalam kondisi *overvalued*. *Overvalued* adalah harga saham yang diatas nilai intrinsiknya bisa dikatakan saham tersebut dalam kondisi mahal. Hal ini menajdai waktu yang tepat untuk investor untuk menjual saham. Investor cenderung membeli saham perusahaan yang memiliki rasio PBV dibawah 1 dikarenakan harga saham perusahaan yang mempunyai PBV dibawah 1 masih tergolong murah atau bisa dikatakan saham tersebut dalam kondisi *undervalued*. *Undervalued* adalah saham yang dijual dengan harga yang lebih rendah dibandingkan nilai bukunya. Perusahaan yang menghasilkan rasio *Price to Book Value* di angka lebih dari 1 menandakan perusahaan tersebut dalam kondisi *overvalued*.

C. Hasil Uji Hipotesis

Pegujian hipotesis dalam penelitian ini menggunakan *Partial Least Square* (PLS) dengan metode *Structural Equation Modelling* (SEM) menggunakan aplikasi SmartPLS 4. Berikut langkah-langkah dalam menganalisis data:

1. Outer Model (Model Pengukuran)

Outer model dilakukan untuk mengetahui measurement yang digunakan layak untuk dijadikan bahan pengukuran (Validitas dan Reliabilitas). Pengukuran *outer model* dalam penelitian adalah sebagai berikut:

a. *Convergent Validity*

Tabel 4. 2 Hasil Perhitungan *Outer Loading*

	CR	DER	PBV	ROE
CR	1.000			
DER		1.000		
PBV			1.000	
ROE				1.000

Sumber : Data olahan SmartPLS 4, 2023

Berdasarkan sajian data tabel 4.9 diatas, menunjukkan semua indikator sudah bisa diaktakan valid karena nilai *loading factor* sudah memenuhi kriteria yaitu dengan nilai loading factor konstruk harus diatas 0,7. Hasil diatas sudah menunjukkan nilai lebih dari 0,7 sehingga semua indikator dinyatakan layak atau valid untuk digunakan penelitian serta dapat digunakan untuk analisis lebih lanjut.

b. Discriminant Validity

Tabel 4. 3 Hasil Perhitungan *Cross Loading*

Indikator	CR	ROE	DER	PBV
CR	1.000	-0.280	-0.690	-0.064
ROE	-0.280	1.000	0.516	0.613
DER	-0.690	0.516	1.000	0.246
PBV	-0.064	0.613	0.246	1.000

Sumber : Data olahan SmartPLS 4, 2023

Berdasarkan tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa data yang digunakan telah memenuhi discriminant validity. Indikator dapat dikatakan mempunyai reliabilitas yang jika nilainya diatas 0.70. Sehingga setiap variabel laten yang digunakan sudah memenuhi discriminant validity yang baik yang dimana beberapa variabel laten memiliki ukuran yang berkorelasi tinggi dengan konstruk lainnya.

Tabel 4. 4 Hasil Perhitungan *Average Variance Extracted (AVE)*

	Original sample (O)	Sample mean (M)
CR	1.000	1.000
DER	1.000	1.000
PBV	1.000	1.000
ROE	1.000	1.000

Sumber : Data olahan SmartPLS 4, 2023

Berdasarkan tabel 4.8 adalah nilai *Average Variance Extracted (AVE)* pada setiap variabel. AVE digunakan untuk mengukur banyaknya varians dalam konstruk dibandingkan variansi yang ditimbulkan dalam pengukuran. Nilai AVE diatas menunjukkan nilai sebesar 1.000 pada masing-masing variabel, sehingga keempat variabel tersebut sudah memenuhi kriteria nilai AVE yang dimana nilai AVE harus lebih dari 0,5.

c. Reliability Validity

Tabel 4. 5 Hasil Perhitungan Cronbach's Alpha

	Original sample (O)	Sample mean (M)
CR	1.000	1.000
DER	1.000	1.000
PBV	1.000	1.000
ROE	1.000	1.000

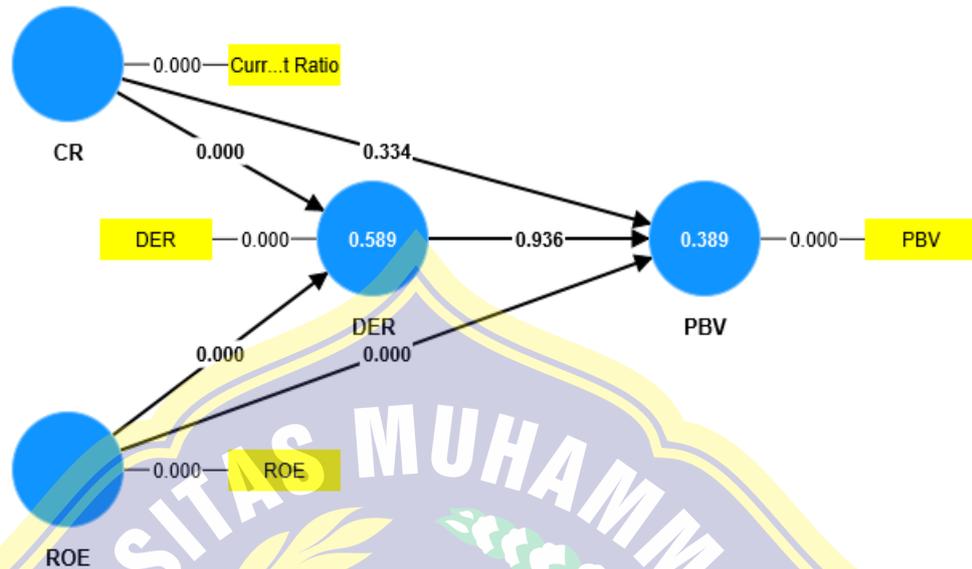
Sumber : Data olahan SmartPLS 4, 2023

Berdasarkan hasil perhitungan Cronbach's Alpha diatas yang menunjukkan nilai yang diatas 0,7 sehingga menunjukkan reliabilitas alat ukur yang tinggi menandakan pengukuran dari masing-masing konstruk berkorelasi tinggi. Dari hasil tersebut, dapat disimpulkan bahwa seluruh variabel dalam penelitian ini adalah reliabel dan dapat digunakan dalam uji analisis lebih lanjut.

2. Inner Model (Model Struktural)

Inner model bertujuan untuk menguji kemampuan konstruk eksogen menjelaskan variasi pada konstruk endogen dan juga *inner model* juga digunakan untuk melihat tingkat signifikansi pengaruh antar variabel guna untuk pengujian hipotesis. Pengukuran *inner model* dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. *Path Coefficients dan P-Values*



Gambar 4. 5 Hasil Model Penelitian

Sumber : Data olahan SmartPLS 4, 2023

Tabel 4. 6 Hasil P-Value Pengaruh Langsung

<i>Independent Variable</i>	<i>Dependent Variable</i>	Koefisien Standardize	Sig. (0.05)
<i>Current Ratio</i>	<i>Debt to Equity Ratio</i>	-0.592	0.000
<i>Current Ratio</i>	<i>Price to Book Value</i>	0.107	0.334
<i>Debt to Equity Ratio</i>	<i>Price to Book Value</i>	-0.016	0.936
<i>Return on Equity</i>	<i>Debt to Equity Ratio</i>	0.350	0.000
<i>Return on Equity</i>	<i>Price to Book Value</i>	0.651	0.000

Sumber : Data olahan SmartPLS 4, 2023

Berdasarkan tabel 4.10 yang menunjukkan hasil P-Value pengaruh langsung antar variabel bahwa *Current Ratio* (X1) terhadap *Debt to Equity Ratio* (Z) berpengaruh negatif dan signifikan dengan nilai P-Value 0.000 atau kurang dari 0.05 dan nilai koefisien -0.592. *Current Ratio* (X1) berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap *Price to Book Value* (Y)

dikarenakan nilai P-Value sebesar $0.334 > 0.05$ dan nilai koefisien 1.07. *Debt to Equity Ratio* (Z) berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap *Price to Book Value* dikarenakan nilai P-Value menunjukkan sebesar $0.936 > 0.05$ dan nilai koefisien -0.016 . *Return on Equity* (X2) berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Debt to Equity Ratio* yang dimana nilai P-Value sebesar $0.000 < 0.05$ dan nilai koefisien 0.350. *Return on Equity* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Price to Book Value* dikarenakan nilai P-value menunjukkan sebesar $0.000 < 0.05$ dan nilai koefisien 0.651

Tabel 4. 7 Hasil P-Value Pengaruh Tidak Langsung (Intervening)

<i>Independent Variable</i>	<i>Intervening Variable</i>	<i>Dependent Variable</i>	Koefisien Standardize	Sig. (0.05)
<i>Current Ratio</i>	<i>Debt to Equity Ratio</i>	<i>Price to Book Value</i>	0.009	0.936
<i>Return on Equity</i>	<i>Debt to Equity Ratio</i>	<i>Price to Book Value</i>	-0.006	0.939

Sumber : Data olahan SmartPLS 4, 2023

Berdasarkan hasil tabel 4.11 yang menyatakan bahwa variabel *Debt to Equity Ratio* (Z) tidak mampu mengintervening pengaruh variabel *Current Ratio* (X1) terhadap *Price to Book Value* (Y) yang dimana nilai P-value menunjukkan sebesar $0.936 > 0.05$ dengan koefisien standardize sebesar 0.009. *Debt to Equity Ratio* (Z) juga tidak mampu mengintervening pengaruh variabel *Return on Equity* (X2) terhadap *Price to Book Value* (Y) dikarenakan nilai P-Value menunjukkan hasil sebesar $0.939 > 0.05$ dengan koefisien standardize sebesar -0.006 .

b. R-square

Tabel 4. 8 Hasil Perhitungan R-Square

	R-square	R-square adjusted
DER	0.589	0.572
PBV	0.389	0.349

Sumber : Data olahan SmartPLS 4, 2023

R Square suatu model dapat dikategorikan sebagai berikut:

1. Nilai $R^2 \leq 0,70$ bisa dikatakan kuat
2. Nilai $R^2 \leq 0,45$ bisa dikatakan menengah
3. Nilai $R^2 \leq 0,25$ bisa dikatakan lemah.

Berdasarkan tabel diatas nilai R-Square menunjukkan pengaruh variabel *Current Ratio* (X1), *Return on Equity* (X2) terhadap *Price to Book Value* (Y) sebesar 0.389 atau dapat dikatakan bahwa semua konstruk eksogen secara serentak mempengaruhi konstruk Y sebesar 38,9%. Karena nilai R-square kurang dari 45% maka dapat dikategorikan pengaruh semua konstruk terhadap Y termasuk menengah.

Berdasarkan nilai R-Square menunjukkan pengaruh variabel *Current Ratio* (X1) dan *Return on Equity* (X2) terhadap *Debt to Equity Ratio* (Z) sebesar 0.589 atau dapat dikatakan bahwa semua konstruk eksogen secara serentak mempengaruhi variabel Z sebesar 58,9%. Karena Nilai R-Square kurang dari 70% maka dapat dikategorikan pengaruh semua konstruk terhadap Z termasuk kuat.

c. Effect Size (F-square)

Tabel 4. 9 Hasil Perhitungan F-Square

	CR	DER	PBV	ROE
CR		0.786	0.010	
DER			0.000	
PBV				
ROE		0.275	0.502	

Sumber : Data olahan SmartPLS 4, 2023

Adapun ketentuan yang ada di F^2 menurut Gultom & Tartila (2022) adalah sebagai berikut:

1. Nilai F^2 0,02 bisa dikatakan kecil.
2. Nilai $F^2 > 0,02$ atau 0,15 bisa dikatakan sedang.
3. Nilai $F^2 > 0,35$ bisa dikatakan besar.

Tabel 4.13 menunjukkan nilai F-Square dari masing-masing pengaruh antar variabel. *Current Ratio* terhadap *Price to Book Value* memiliki pengaruh hanya 0.010 yang bisa dikatakan lemah. Besarnya pengaruh *Current Ratio* terhadap *Debt to Equity Ratio* yaitu 0.786 yang berarti lebih dari 0,35 sehingga *Current Ratio* terhadap *Debt to Equity Ratio* memiliki pengaruh yang besar. Besarnya pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap *Price to Book Value* hanya 0.000 maka pengaruhnya lemah. Besarnya pengaruh *Return on Equity* terhadap *Price to Book Value* yaitu 0.502 sehingga pengaruh antara *Return on Equity* terhadap *Price to Book Value* sangat kuat. Pengaruh *Return on Equity* terhadap *Debt to Equity Ratio* sebesar 0.275 yang berarti masih diatas 0,15 sehingga pengaruh *Return on Equity* terhadap *Debt to Equity Ratio* dikatakan sedang.

d. Penilaian *Goodness of Fit* (GoF)

Tabel 4. 10 Hasil Perhitungan *Goodness of Fit* (Gof)

	Saturated model	Estimated model
SRMR	0.000	0.000
d_ULS	0.000	0.000
d_G	0.000	0.000
Chi-square	0.000	-0.000
NFI	1.000	1.000

Sumber : Data olahan SmartPLS 4, 2023

Dari tabel diatas menunjukkan nilai SRMR (*Standardized Root Mean Square*) sebesar 0.000 yang berarti kurang dari 0.10. Dalam hal ini maka bisa dinyatakan bahwa model tersebut *perfect fit* ($0.000 < 0.10$).

D. Analisis dan Pembahasan

Hasil penelitian ini merupakan hasil temuan dan kesesuaian teori, pendapat serta hasil penelitian terdahulu yang telah dilakukan sebelumnya. Berikut adalah hasil temuan dari penelitian ini:

1. Pengaruh *Current Ratio* (X1) terhadap *Price to Book Value* (Y)

Hasil analisis data menggunakan *Path coefficient* dan P-Value menunjukkan nilai koefisien sebesar 0.107 dan P-Value sebesar $0.334 > 0.05$. Berdasarkan analisis data tersebut maka dapat disimpulkan bahwa *Current Ratio* berpengaruh positif tidak signifikan terhadap *Price to Book Value*.

Dari hasil penelitian ini *Current Ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap *Price to Book Value* karena *Current Ratio* merupakan perbandingan antara aktiva lancar dengan utang lancar, jika nilai *Current ratio* masih diangka 1 dan tidak lebih dari 3 maka menandakan perusahaan tersebut dikatakan baik dalam hal membayar

utang jangka pendeknya sehingga dapat menimbulkan persepsi investor yang baik terhadap perusahaan dan hal tersebut bisa menaikkan nilai perusahaan, hal tersebut sesuai dengan *signalling theory* menurut Brigham & Houston (2011), namun apabila aktiva lancar yang dimiliki suatu perusahaan terlalu tinggi, maka mengindikasikan perusahaan tersebut mempunyai dana yang menganggur dan tidak di digunakan dengan baik oleh perusahaan. Jika dana tersebut tidak diolah dengan baik maka menandakan perusahaan tidak dapat secara optimal dalam memanfaatkan asset lancar, jika terlalu banyak dana yang menganggur dari asset lancar kemungkinan nantinya perusahaan tidak dapat memakmurkan investor, yang nantinya akan berdampak pada persepsi investor yang ragu untuk menanamkan modalnya dalam bentuk saham pada perusahaan tersebut. Hal tersebut akan menimbulkan penurunan pada nilai perusahaan. Hasil penelitian tersebut sejalan dengan penelitian Zaleha (2023) dan Lumansik (2023) yang menyatakan bahwa *Current Ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap *Price to Book Value*. Dari grafik rata-rata *Current Ratio* perusahaan transportasi pada tahun 2017-2021 terus stabil diangka 1 sedangkan untuk rata-rata *Price to Book Value* perusahaan transportasi tahun 2021 mengalami kenaikan yang cukup baik dikarenakan pada perusahaan transportasi yang dijadikan sampel adalah perusahaan transportasi logistik sehingga setelah pandemi covid-19 banyak orang menggunakan jasa transportasi logistik sehingga hal tersebut bisa menaikkan harga saham.

Perusahaan Trans Power Marine Tbk (TPMA) pada tahun 2017 menghasilkan nilai current ratio sebesar 0,593 sedangkan pada tahun 2019 mengalami kenaikan menjadi 0,793 ditahun yang sama perusahaan Trans Power Marine Tbk (TPMA)

menghasilkan *Price to Book Value* sebesar 0,463 di tahun 2017 lalu ditahun 2018 mengalami kenaikan menjadi 0,599. Terdapat kasus dari perusahaan Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk (NELY) yang dimana pada tahun 2017-2021 menghasilkan nilai *Current Ratio* diatas angka 3 yang menandakan perusahaan tersebut tidak mampu mengelola asset nya dengan baik sehingga menimbulkan adanya dana yang menganggur, dan terbukti perusahaan NELY mengalami penurunan nilai PBV pada tahun tersebut.

2. Pengaruh *Return on Equity* (X2) terhadap *Price to Book Value* (Y)

Hasil analisis data menggunakan *Path Coefficient* dan P-Value menunjukkan nilai koefisien 0.651 dan P-Value 0.000. Berdasarkan hasil analisis data dapat disimpulkan bahwa *Return on Equity* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Price to Book Value* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2021. Perusahaan dengan tingkat *Return on Equity* yang tinggi dan semakin naik menunjukkan perusahaan tersebut semakin baik karena adanya potensi peningkatan keuntungan yang diperoleh perusahaan dari hal tersebut nantinya akan meningkatkan kepercayaan investor untuk menanamkan modalnya dalam bentuk saham.

Penelitian ini mendukung hipotesis bahwa *Return on Equity* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Price to Book Value*. Sesuai dengan teori dari (Brigham & Houston, 2011) yang mengatakan bahwa *Return on Equity* digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba atas investasi berdasarkan nilai buku para pemegang saham. Semakin besar *Return on Equity* menunjukkan semakin efisien perusahaan tersebut dalam kegiatan operasinya dan

dalam hal mendapatkan keuntungan yang nantinya akan menaikkan harga saham dan nilai perusahaan. Hasil penelitian ini mendukung *signalling theory* yang dikemukakan oleh Brigham & Houston (2011) yang dimana perusahaan memberikan sinyal yang positif kepada investor. *Return on Equity* menjadi bahan atau sinyal positif untuk investor yang digunakan pertimbangan sebelum melakukan penanaman modal di suatu perusahaan.

Perusahaan Trans Power Marine Tbk. (TPMA) pada tahun 2018 dan 2019 mengalami peningkatan *Return on Equity* sebesar 3,9% yang pada tahun 2018 menghasilkan nilai *Return on Equity* sebesar 0,580 lalu naik pada tahun 2019 menjadi 0,603. Rasio *Price to Book Value* Perusahaan Trans Power Marine Tbk. (TPMA) di tahun yang sama juga mengalami kenaikan sebesar 1,3% pada tahun 2018 rasio *Price to Book Value* sebesar 0,599 lalu naik di pada tahun 2019 menjadi 0,607. Hal ini dapat membuktikan bahwa adanya pengaruh positif *Return on Equity* terhadap *Price to Book Value* yang dimana jika rasio *Return on Equity* meningkat maka rasio *Price to Book Value* juga akan meningkat.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Hidayati (2010) yang mengatakan bahwa *Return on Equity* berpengaruh positif signifikan terhadap *Price to Book Value*. Perusahaan dengan ROE yang tinggi menandakan perusahaan tersebut mampu mendapatkan keuntungan yang nantinya akan berdampaknya pada harga saham dan naiknya nilai perusahaan. Apabila permintaan saham naik maka secara tidak langsung akan menaikkan harga saham perusahaan tersebut.

3. Pengaruh *Debt to Equity Ratio* (Z) terhadap *Price to Book Value* (Y)

Hasil analisis data menggunakan *Path Coefficient* dan P-Value menunjukkan hasil *Debt to Equity Ratio* (Z) berpengaruh negatif tidak signifikan terhadap *Price to Book Value* (Y) dikarenakan nilai P-Value menunjukkan sebesar $0.936 > 0.05$ dan nilai koefisien -0.016 pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2021.

Perusahaan sebaiknya menentukan struktur modal tidak sepenuhnya dibiayai dengan hutang. Dengan penggunaan utang, perusahaan akan mendapatkan penghematan dari pajak menurut *trade off theory* dari Modigliani dan Miller mengatakan hal tersebut akan tetapi penggunaan utang yang terlalu besar juga membuat perusahaan terbebani dalam hal pembayaran beban bunga yang akan menimbulkan kebangkrutan. Jika perusahaan terus menentukan struktur modal yang dibiayai dengan utang maka persepsi investor akan cenderung menurun kepada perusahaan tersebut karena dinilai perusahaan tersebut terlalu banyak menggunakan utang, hal tersebut juga akan berdampak pada turunnya harga saham dan nilai perusahaan. Hasil ini sejalan dengan penelitian Hidayati (2010) yang menyatakan bahwa *Debt to Equity Ratio* berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap *Price to Book Value*.

Perusahaan Batavia Prosperindo Trans Tbk (BPTR) pada tahun 2017 menghasilkan *Debt to Equity Ratio* sebesar 1,540 lalu naik pada tahun 2018 sebesar 7,9% menjadi 1,663 yang menandakan perusahaan BPTR pada tahun 2018 memiliki hutang yang lebih banyak dari tahun sebelumnya. Rasio *Price to Book Value* Perusahaan Batavia Prosperindo Trans Tbk (BPTR) pada tahun 2017

menghasilkan *Price to Book Value* sebesar 0,989 lalu mengalami penurunan pada tahun 2018 sebesar 34% menjadi 0,647. Jika perusahaan memiliki hutang yang sangat tinggi maka akan investor akan ragu untuk menanamkan modalnya ke perusahaan, hal tersebut nantinya akan berdampak pada menurunnya harga saham dan nilai perusahaan.

4. Pengaruh *Current Ratio* (X1) terhadap *Debt to Equity Ratio* (Z)

Hasil analisis data menggunakan *Path Coefficient* dan P-Value menunjukkan nilai koefisien -0.592 dan P-Value 0.000. Berdasarkan hasil analisis data dapat disimpulkan bahwa *Current Ratio* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *Debt to Equity Ratio* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2021. Perusahaan yang memiliki nilai *Current Ratio* yang tinggi maka menandakan perusahaan tersebut mampu untuk membayar utangnya sebelum jatuh tempo sehingga proporsi struktur modal yang dibiayai oleh utang akan rendah dikarenakan perusahaan cenderung memilih melakukan pendanaan untuk kegiatan operasional perusahaan dengan modal yang dimiliki perusahaan tersebut. Sebaliknya jika *Current Ratio* perusahaan menurun maka *Debt to Equity Ratio* akan meningkat dikarenakan perusahaan belum mampu untuk membayar utang jangka pendeknya dengan baik sehingga perusahaan menambah hutangnya untuk modal perusahaan dan digunakan untuk kegiatan operasional perusahaan. Hasil penelitian ini sesuai dengan *trade off theory* menurut Modigliani dan Miller, jika perusahaan menambah utang maka perusahaan tersebut beranggapan bahwa utang yang semakin banyak maka nantinya perusahaan tersebut akan mendapatkan keuntungan dari pajak.

Pada perusahaan Pelayaran Tempuran Emas Tbk (TMAS) pada tahun 2020 menghasilkan nilai *Current Ratio* sebesar 0,454 lalu naik pada tahun 2021 menjadi 1,142. Kenaikan tersebut menandakan perusahaan TPMA pada tahun 2021 sudah cukup baik dalam hal melunasi utang jangka pendeknya, sedangkan ratio *Debt to Equity* perusahaan Pelayaran Tempuran Emas Tbk (TMAS) mengalami penurunan pada tahun yang sama. Pada tahun 2020 TMAS menghasilkan nilai *Debt to Equity Ratio* sebesar 2,169 lalu pada tahun 2021 mengalami penurunan menjadi 0,619. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian yaitu *Current ratio* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap *Debt to Equity Ratio*.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Hidayat et al. (2021) yang menyatakan bahwa *Current Ratio* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap struktur modal dikarenakan jika *Current Ratio* perusahaan terlalu tinggi maka menandakan perusahaan tersebut mempunyai proporsi struktur modal yang dibiayai dari hutang akan rendah dan konsekuensinya perusahaan menanggung utangnya dengan modal sendiri yang dimiliki perusahaan hal tersebut bisa memperkecil risiko timbulnya kebangkrutan.

5. Pengaruh *Return on Equity* (X2) terhadap *Debt to Equity Ratio* (Z)

Hasil analisis data menggunakan *Path Coefficient* dan P-Value menunjukkan nilai koefisien 0.350 dan P-Value 0.000. Berdasarkan hasil analisis data dapat disimpulkan bahwa *Return on Equity* berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Debt to Equity Ratio* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2017-2021.

Tingkat *Return on Equity* yang tinggi maka menandakan perusahaan tersebut mampu menghasilkan laba atas investasi bagi para pemegang saham hal ini harus diimbangi dengan menambah utang perusahaan secara proporsional karena dinggap perusahaan tersebut memiliki prospek yang bagus. Perusahaan juga perlu melakukan ekspansi bisnis di masa yang akan datang maka dari itu perusahaan harus memerlukan banyak dana untuk mendorong peningkatan keuntungan di masa yang akan datang.

Perusahaan Jasa Armada Indonesia Tbk (IPCM) pada tahun 2019 sampai dengan 2021 mengalami kenaikan nilai *Return on Equity* secara berturut-turut. Pada tahun 2019 perusahaan IPCM menghasilkan *Return on Equity* sebesar 0,632 lalu mengalami kenaikan pada tahun 2020 menjadi sebesar 0,683 terus bertambah naik di tahun 2021 menjadi 0,709. Rasio *Debt to Equity ratio* pada tahun 2019 dan 2020 mengalami kenaikan yang awalnya di tahun 2019 perusahaan IPCM menghasilkan *Debt to Equity Ratio* sebesar 0,185 lalu mengalami kenaikan pada tahun 2020 menjadi sebesar 2,90. Hal tersebut sesuai dengan hasil penelitian ini yang mengatakan bahwa *Current Ratio* berpengaruh positif signifikan terhadap *Price to Book Value*.

Hasil penelitian ini sesuai dengan *trade off theory* dari Modigliani dan Miller bahwa perusahaan yang memperoleh keuntungan dalam jumlah yang besar akan memanfaatkan utang untuk sumber pendanaan eskternal guna mendapatkan manfaat dari penghematan pajak. Penelitian ini juga sejalan dengan penelitian Dewi & Sudiarta (2017).

6. Pengaruh *Current Ratio* (X1) terhadap *Price to Book Value* (Y) dengan *Debt to Equity Ratio* (Z) sebagai variabel intervening

Hasil analisis data pengaruh tidak langsung antara *Current Ratio* terhadap *Price to Book Value* dengan *Debt to Equity Ratio* sebagai variabel intervening menunjukkan nilai P-Value sebesar $0.936 > 0.05$ dengan koefisien standardize 0.009, sehingga dapat disimpulkan bahwa *Debt to Equity Ratio* tidak dapat mengintervening pengaruh *Current Ratio* terhadap *Price to Book Value* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia tahun 201-2021.

Ketika *Current Ratio* naik menandakan perusahaan dalam hal membayar kewajiban jangka pendeknya sudah sangat baik. Perusahaan lebih memilih menggunakan modal sendiri untuk membayar kewajibannya sehingga perusahaan tidak menambah utang untuk membayar kewajiban jangka pendeknya. Perusahaan dengan utang yang sedikit cenderung lebih disukai investor maka hal tersebut bisa menaikkan harga saham dan nilai perusahaan. Sesuai dengan *signalling theory* dari Brigham & Houston (2011) yang mengatakan bahwa perusahaan nantinya akan memberi sinyal positif kepada investor berupa laporan keuangan perusahaan yang digunakan untuk melihat analisis fundamental perusahaan. Namun disuatu sisi jika perusahaan melakukan penambahan utang maka perusahaan akan diuntungkan dengan penghematan pajak sesuai dengan teori *trade off* yang dikemukakan oleh Modigliani dan Miller. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Junita et al. (2020) yang menyatakan bahwa *Debt to Equity Ratio* tidak mampu mengintervening pengaruh *Current Ratio* terhadap harga saham.

Pada perusahaan Trans Power Marine Tbk (TPMA) Nilai *Current Ratio* pada tahun 2017 ke 2018 mengalami kenaikan. Pada tahun 2017 menghasilkan nilai *Current Ratio* sebesar 0,539 lalu naik pada tahun 2019 menjadi 0,739. Kenaikan *Current ratio* tersebut membuat nilai *Debt to Equity Ratio* pada tahun 2017 dan 2018 mengalami penurunan. Pada tahun 2017 *Debt to Equity Ratio* perusahaan TPMA sebesar 0,638 lalu turun pada tahun 2018 menjadi 0,474. Namun Pada rasio *Price to Book Value* mengalami kenaikan pada tahun 2018, yang semula pada tahun 2017 menghasilkan *Price to Book Value* sebesar 0,463 lalu naik pada tahun 2018 menjadi 0,599. Hal tersebut menandakan perusahaan TPMA mampu dalam hal membayar utang jangka pendeknya dengan baik sehingga perusahaan TPMA tidak melakukan penambahan utang modal untuk kegiatan operasionalnya.

7. Pengaruh *Return on Equity* (X2) terhadap *Price to Book Value* (Y) dengan *Debt to Equity Ratio* (Z) sebagai variabel intervening

Hasil analisis data pengaruh tidak langsung antara *Return on Equity* terhadap *Price to Book Value* dengan *Debt to Equity Ratio* sebagai variabel intervening menunjukkan nilai P-Value sebesar $0.939 > 0.05$ dengan koefisien standardize - 0.006, sehingga dapat disimpulkan bahwa *Debt to Equity Ratio* tidak dapat mengintervening pengaruh *Return on Equity* terhadap *Price to Book Value* pada perusahaan transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia tahun 2017-2021.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Dewi & Candradewi (2018) dan Oktaviani et al., (2023) yang menyatakan bahwa *Debt to Equity Ratio* tidak dapat mengintervening pengaruh *Return on Equity* terhadap *Price to Book Value*. *Return*

on Equity yang tinggi menandakan perusahaan dapat menghasilkan laba yang besar dan mencerminkan perusahaan dapat menghasilkan keuntungan yang tinggi bagi para pemegang saham. Semakin tinggi *Return on Equity* maka perusahaan akan lebih memilih menggunakan keuntungannya terlebih dahulu daripada harus menggunakan hutang dalam membiayai kegiatan operasional perusahaan, hal tersebut dapat mempengaruhi persepsi investor untuk menanamkan modalnya sehingga akan berdampak pada naiknya nilai perusahaan. Sesuai dengan *signalling theory* yang dikemukakan oleh Brigham & Houston (2011) yang dimana perusahaan memberikan sinyal yang positif kepada investor. *Return on Equity* menjadi bahan atau sinyal positif untuk investor yang digunakan pertimbangan sebelum melakukan penanaman modal di suatu perusahaan karena perusahaan dengan *Return on Equity* yang tinggi nantinya perusahaan tersebut bisa memberikan laba yang tinggi untuk para pemegang saham. Hal tersebut yang membuat perusahaan tidak melakukan penambahan utang karena perusahaan dirasa mampu untuk menghasilkan laba bagi para pemegang saham. Sehingga dalam penelitian ini *Debt to Equity Ratio* tidak mampu mengintervening pengaruh *Return on Equity* terhadap *Price to Book Value*.

Perusahaan Sillo Maritime Perdana Tbk (SHIP) pada tahun 2018 menghasilkan rasio *Return on Equity* sebesar 0,692 lalu pada tahun 2019 mengalami kenaikan menjadi 0,793. *Debt to Equity Ratio* pada perusahaan SHIP pada tahun 2018 ke 2019 mengalami penurunan. Pada tahun 2018 *Debt to Equity Ratio* perusahaan SHIP sebesar 1,401 sedangkan pada tahun 2019 mengalami penurunan menjadi 1,098. Untuk Rasio *Price to Book Value* perusahaan SHIP pada tahun yang sama

mengalami kenaikan. Hal tersebut menandakan perusahaan SHIP mampu menghasilkan keuntungan bagi para pemegang saham sehingga perusahaan tersebut menunda untuk melakukan penambahan utang, meskipun perusahaan tidak menambah utang untuk kegiatan operasionalnya namun perusahaan lebih memilih untuk menggunakan keuntungannya terlebih dahulu untuk kegiatan operasionalnya, hal tersebut dapat berdampak pada naiknya nilai perusahaan.

