

**PENGARUH *RETURN ON EQUITY*, *CURRENT RATIO* DAN
DEBT TO EQUITY RATIO TERHADAP *PRICE EARNING*
RATIO PADA SEKTOR *TRANSPORTATION* DAN
LOGISTIC YANG TERDAFTAR DI BURSA
*EFEK INDONESIA***

TUGAS AKHIR

*Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Manajemen (SM)
Program Studi Manajemen*



Oleh

Nama : IZAH ZAHARA LUBIS
NPM : 2205160094
Program Studi : Manajemen
Konsentrasi : Manajemen Keuangan

**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2025**



UMSU
Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 (061) 6624567 Medan 20238



PENGESAHAN UJIAN TUGAS AKHIR

Panitia Ujian Strata-I Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidang yang diselenggarakan pada hari Sabtu, tanggal 18 April 2026, pukul 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan, dan seterusnya,

MEMUTUSKAN

Nama : IZAH ZAHARA LUBIS
NPM : 2205160094
Program Studi : MANAJEMEN
Konsentrasi : MANAJEMEN KEUANGAN
Judul Tugas Akhir : PENGARUH RETURN ON EQUITY, CURRENT RATIO DAN DEBT TO EQUITY RATIO TERHADAP PRICE EARNING RATIO PADA SEKTOR TRANSPORTATION DAN LOGISTIC YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA

Dinyatakan : (A) Lulus Yudisium dan telah memenuhi persyaratan untuk memperoleh Gelar Sarjana pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

TIM PENGUJI

Penguji I

Penguji II

Assoc. Prof. Dr. ADE GUNAWAN, S.E., M.Si

DODY FIRMAN, S.E., M.Si

Pembimbing

IRMA CHRISTIANA, S.E., M.M

PANITIA UJIAN

Ketua

Sekretaris

Dr. RADIMAN, S.E., M.Si

Assoc. Prof. Dr. HASRUDY TANJUNG, S.E., M.Si





MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 (061) 6624567 Medan 20238

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENGESAHAN TUGAS AKHIR

Tugas akhir ini disusun oleh:

Nama : IZAH ZAHARA LUBIS
NPM : 2205160094
Program Studi : MANAJEMEN
Konsentrasi : MANAJEMEN KEUANGAN
Judul Tugas Akhir : PENGARUH *RETURN ON EQUITY*, *CURRENT RATIO*
DAN DEBT TO EQUITY RATIO TERHADAP *PRICE*
EARNING RATIO PADA SEKTOR TRANSPORTATION
DAN LOGISTIC YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK
INDONESIA

Disetujui dan memenuhi persyaratan untuk diajukan dalam ujian mempertahankan tugas akhir.

Medan, 2 April 2026

Pembimbing

IRMA CHRISTIANA, S.E., M.M.

Disetujui Oleh :
Ketua Program Studi Manajemen

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis

AGUS SANI, S.E., M.Sc.



Dr. RADIMAN, S.E., M.Si



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3, Medan, Telp. 061-6624567, Kode Pos 20238

BERITA ACARA BIMBINGAN TUGAS AKHIR

Nama Mahasiswa : Izah Zahara Lubis
NPM : 2205160094
Program Studi : Manajemen
Konsentrasi : Manajemen Keuangan
Dosen Pembimbing : Irma Christiana, S.E., M.M.
Judul Tugas Akhir : Pengaruh *Return on Equity*, *Current Ratio* dan *Debt to Equity Ratio* terhadap *Price Earning Ratio* pada Sektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia

Item	Hasil Evaluasi	Tanggal	Paraf
Bab 1	- Perhatikan sistematika penulisan - Tampilkan data mentah - Revisi identifikasi masalah	5/1-25	/
Bab 2	Revisi kerangka konseptual Revisi hipotesis	5/1-25	/
Bab 3	Revisi pengujian	5/1-25	/
Bab 4	Di pembahasakan masukan/cari hasil penelitian gs xplau dan beda	1/4-26	/
Bab 5	Revisi kesimpulan dan keterbatasan penelitian	1/4-26	/
Daftar Pustaka	- Kutip artikel dosen - Gunakan mendeley	5/1-25	/
Persetujuan Sidang Meja Hijau	Ace selesai bimbingan langsut sedang	2/4-26	/

Diketahui oleh:
Ketua Program Studi

AGUS SANI, S.E., M.Sc.

Medan, 2 April 2026
Disetujui oleh:
Dosen Pembimbing

IRMA CHRISTIANA, S.E., M.M.

SURAT PERNYATAAN
PENELITIAN/SKRIPSI

Saya yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : Izah Zahara Lubis
NPM : 2205160094
Fak/Jurusan : Ekonomi dan Bisnis / Manajemen
Judul Skripsi : Pengaruh *Return on Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR) dan *Debt to Equity Ratio* (DER) Terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada Sektor *Transportation* dan *Logistic* yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia

Menyatakan bahwa:

1. Saya bersedia melakukan penelitian untuk penyusunan skripsi atas usaha sendiri, baik dalam hal penyusunan proposal penelitian, pengumpulan data penelitian, dan penyusunan laporan akhir penelitian/skripsi.
2. Saya bersedia dikenakan sanksi untuk melakukan penelitian ulang apabila terbukti penelitian saya mengandung hal-hal sebagai berikut :
 - Menjiplak/Plagiat hasil karya penelitian orang lain.
 - Merekayasa tanda angket, wawancara, observasi, atau dokumentasi.
3. Saya bersedia dituntut di depan pengadilan apabila saya terbukti memalsukan stempel, kop surat, atau identitas perusahaan lainnya.
4. Saya bersedia mengikuti sidang meja hijau secepat-cepatnya 3 bulan setelah tanggal dikeluarkannya surat "penetapan proyek proposal/makalah/skripsi dan penghunjakkan Dosen Pembimbing" dari Fakultas Ekonomi dan Bisnis UMSU.

Demikianlah surat pernyataan ini saya perbuat dengan kesadaran sendiri.

Medan, Januari 2025
Pembuat Pernyataan



IZAH ZAHARA LUBIS

NB :

- Surat pernyataan asli diserahkan kepada Program Studi Pada saat pengajuan judul
- Foto copy surat pernyataan dilampirkan di proposal dan skripsi

ABSTRAK

Pengaruh *Return On Equity*, *Current Ratio*, dan *Debt To Equity Ratio* terhadap *Price Earning Ratio* pada Sektor Transportation dan Logistic yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Program Studi Manajemen
zaharalubisizah@gmail.com

**Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Medan
Jl. Kapten Muchtar Basri No.3 Medan, Sumatera Utara**

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk: (1) mengetahui apakah ada pengaruh *Return On Equity* (ROE) terhadap *Price Earning Ratio* (PER), (2) mengetahui apakah ada pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap *Price Earning Ratio* (PER), (3) mengetahui apakah ada pengaruh *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Price Earning Ratio* (PER), dan (4) mengetahui apakah ada pengaruh *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Price Earning Ratio* (PER). Populasi pada penelitian ini yaitu seluruh perusahaan subsektor transportation dan logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia sebanyak 9 perusahaan, dengan sampel penelitian sebanyak 9 perusahaan menggunakan teknik purposive sampling selama periode 2020–2024. Teknik pengumpulan data menggunakan teknik dokumentasi, sedangkan teknik analisis data menggunakan regresi data panel dengan bantuan aplikasi Eviews. Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa *Return On Equity* (ROE) berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio* (PER), *Current Ratio* (CR) tidak berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio* (PER), *Debt to Equity Ratio* (DER) tidak berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio* (PER), serta secara simultan *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Debt to Equity Ratio* (DER) tidak berpengaruh terhadap *Price Earning Ratio* (PER).

Kata kunci: *Return On Equity*, *Current Ratio*, *Debt to Equity Ratio*, *Price Earning Ratio*

ABSTRACT

The Effect of Return on Equity, Current Ratio, and Debt to Equity Ratio on Price Earning Ratio in the Transportation and Logistics Sector Listed on the Indonesia Stock Exchange.

Management Study Program

zaharalubisizah@gmail.com

***Faculty of Economics and Business
Muhammadiyah University of North Sumatra Medan
Jl. Kapten Muchtar Basri No. 3 Medan, North Sumatra***

The purpose of this study is to: (1) determine whether there is an effect of Return On Equity (ROE) on Price Earning Ratio (PER), (2) determine whether there is an effect of Current Ratio (CR) on Price Earning Ratio (PER), (3) determine whether there is an effect of Debt to Equity Ratio (DER) on Price Earning Ratio (PER), and (4) determine whether there is an effect of Return On Equity (ROE), Current Ratio (CR), and Debt to Equity Ratio (DER) on Price Earning Ratio (PER). The population in this study is all transportation and logistics subsector companies listed on the Indonesia Stock Exchange totaling 9 companies, with a research sample of 9 companies using purposive sampling techniques during the 2020–2024 period. The data collection technique uses documentation techniques, while the data analysis technique uses panel data regression with the help of the Eviews application. Based on the research results, it shows that Return On Equity (ROE) has a significant effect on Price Earning Ratio (PER), Current Ratio (CR) does not have a significant effect on Price Earning Ratio (PER), Debt to Equity Ratio (DER) does not have a significant effect on Price Earning Ratio (PER), and simultaneously Return On Equity (ROE), Current Ratio (CR), and Debt to Equity Ratio (DER) do not have an effect on Price Earning Ratio (PER).

Keywords:*Return On Equity, Current Ratio, Debt to Equity Ratio, Price Earning Ratio*

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Segala puji penulis ucapkan kehadirat Allah SWT, yang telah memberikan hidayah-Nya kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan proposal penelitian ini, Selanjutnya tidak lupa pula penulis mengucapkan shalawat dan salam kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW yang telah membawa risalahnya kepada seluruh umat manusia dan menjadi suri tauladan bagi kita semua.

Penulisan proposal ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana (S-1) pada Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Terpenuhnya proposal penelitian ini maka penulis membuat judul penelitian dengan judul ***“Pengaruh Return On Equity, Current Ratio, dan Debt To Equity Ratio terhadap Price Earning Ratio pada Sektor Transportation dan Logistic yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia.”***

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa penyusunan proposal penelitian ini masih jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu penulis dengan lapang dada menerima kritik dan saran yang membangun demi penyempurnaan proposal penelitian ini di masa mendatang. Pada kesempatan ini pula penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang tulus kepada:

1. Cinta pertama dan panutan penulis, Ayahanda Rusdi. Beliau memang tidak sempat merasakan pendidikan hingga bangku perkuliahan, namun dengan penuh kasih sayang dan kerja keras, beliau mampu mendidik, memotivasi, serta memberikan dukungan yang tiada henti kepada penulis. Serta pintu surga penulis, Ibunda Enita Eriani Batubara, yang memiliki peran sangat besar dalam perjalanan penulis menyelesaikan program studi ini, melalui doa, kasih sayang, dan pengorbanan yang selalu beliau berikan. Terima kasih juga kepada kakak dan abang penulis yang senantiasa memberikan dukungan, baik secara moril maupun materil, sehingga penulis selalu memiliki semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
2. Allah SWT, yang selalu memberikan kekuatan, petunjuk, dan limpahan rahmat-Nya. Berkat ridho dan pertolongan-Nya, penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini dengan lancar dan tepat waktu.
3. Bapak Prof. Dr. Agussani, M.AP selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Bapak Dr. Radiman, S.E., M.Si. selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Bapak Dr. Hasrudy Tanjung, S.E., M.Si selaku Wakil Dekan I Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Bapak M. Shareza Hafiz, S.E., M.Si. selaku Wakil Dekan III Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
7. Bapak Agus Sani, SE., M.Sc selaku ketua prodi Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

8. Bapak Arif Pratama Marpaung, SE., MM. Selaku Sekretaris Prodi Manajemen Fakultas Ekonomi Universitas Sumatera Utara .
9. Ibu Rini Astuti, SE., M.M Selaku Pembimbing Akademik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah memberikan arahan dan masukan dalam proses perkuliahan.
10. Ibu Irma Christiana, SE, MM selaku Dosen Pembimbing yang banyak berperan, berkontribusi dan memberikan ilmunya kepada saya dalam menyelesaikan proposal sehingga laporan ini dapat saya selesaikan dengan sebaik mungkin.
11. Seluruh Bapak/Ibu Dosen dan staff/pegawai Program Studi Manajemen atas ilmu dan pembekalan yang diberikan kepada penulis selama melaksanakan perkuliahan di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
12. Teman serta sekaligus sahabat saya yang selalu membantu dalam proses penyusunan skripsi ini, yang dengan tulus meluangkan waktu, memberikan saran, serta dukungan setiap hari. Kehadiran sahabat-sahabat saya yang senantiasa memberikan semangat dan menemani dalam setiap proses pengerjaan skripsi ini sangat berarti hingga skripsi ini dapat diselesaikan.

Akhir kata atas segala nikmat dan rahmat Allah, saya ucapkan puji syukur dan terima kasih yang kesekian kalinya atas segala bantuan, dukungan, dan bimbingan orang-orang disekitar saya. Semogga Allah Subhanallahu wa Ta'ala selalu bersama kita, menolong dan menyayangi kita semua.

Aamiin Ya Allah

Billahi fii sabilillaq, fastabiqul khairat

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Medan, 1 Januari 2026

Penulis

IZAH ZAHARA LUBIS
NPM: 2205160094

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1,1 Latar Belakang	1
1.2 Indentifikasi Masalah	22
1.3 Batasan Masalah.....	25
1.4 Rumusan Masalah	25
1.5 Tujuan Penelitian.....	26
1.6 Manfaat Penelitian	27
BAB 2 KAJIAN PUSTAKA.....	28
2.1 Landasan Teori	28
2.1.1 <i>Grand Theory</i>	28
2.1.2 <i>Middle Theory</i>	28
2.1.3. <i>Price Earning Ratio (PER)</i>	29
2.1.4. <i>Return On Equity (ROE)</i>	34
2.1.5 <i>Curret Ratio (CR)</i>	41
2.2 Kerangka Berpikir Konseptual.....	49
2.2.1 Pengaruh <i>Return On Equity</i> terhadap <i>Price Earning Ratio</i>	49
2.2.2 Pengaruh <i>Current Ratio</i> terhadap <i>Price Earning Ratio (PER)</i>	51
2.2.3 Pengaruh <i>Debt to Equity Ratio</i> terhadap <i>Price Earning Ratio</i>	53
2.2.4 Pengaruh <i>Return On Equity, Current Ratio, dan Debt to Equity Ratio</i> Terhadap <i>Price Earning Ratio</i>	55
2.3. Hipotesis.....	58
BAB 3 METODE PENELITIAN.....	59
3.1 Pendekatan Penelitian	59
3,2 Definisi Operasional Variabel	59
3.3 Tempat dan Waktu Penelitian.....	61
3.4 Populasi dan Sampel Penelitian	61
3.5 Teknik Pengumpulan Data	64

3.6 Teknik Analisis Data	64
3.6.2 Estimasi Model Regresi Data Panel.....	66
3.6.3 Pemilihan Model Regresi Data Panel.....	67
3.6.5 Pengujian Hipotesis.....	71
3.6.3 Pengujian Koefisien Determinasi (R-Square).....	74
BAB 4 HASIL PENELITIAN	75
4.1 Deskripsi Data.....	75
4.2 Analisis Data	78
4.2.1 Estimasi Model Data Panel	78
4.2.2 Pengujian Model Estimasi Data Panel	81
4.2.3 Uji Asumsi Klasik	83
4.2.4 Model Regresi Data Panel.....	86
4.2.5 Uji Hipotesis	88
4.3 Pembahasan Hasil Penelitian	89
4.3.1 Pengaruh <i>Return On Equity</i> terhadap <i>Price Earning Ratio</i>	90
4.3.2 Pengaruh <i>Current Ratio</i> terhadap <i>Price Earning Ratio</i>	93
4.3.3 Pengaruh <i>Debt to Equity Ratio</i> terhadap <i>Price Earning Ratio</i>	95
4.3.4 Pengaruh <i>Return On Equity</i> , <i>Current Ratio</i> , dan <i>Debt to Equity Ratio</i> terhadap <i>Price Earning Ratio</i>	98
BAB 5 PENUTUP	101
5.1 Kesimpulan	101
5.2 Saran.....	102
5.3 Keterbatasan Penelitian.....	103
DAFTAR PUSTAKA	104

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Data Harga Saham	4
Tabel 1.2 Data Laba Per Saham.....	6
Tabel 1.3 Data Laba Bersih.....	9
Tabel 1.4 Data Ekuitas	11
Tabel 1.5 Data Aktiva Lancar	14
Tabel 1.6 Data Utang Lancar	16
Tabel 1.7 Data Total Utang	18
Tabel 3.1 Definisi Operasional Variabel	60
Tabel 3.2 Jadwal Kegiatan Penelitian	61
Tabel 3.3 Populasi Penelitian.....	62
Tabel 3.4 Sampel Penelitian.....	64
Tabel 4. 1 Hasil Uji Deskripsi Statistik.....	76
Tabel 4. 2 <i>Common Effect Model</i> (CEM)	78
Tabel 4.3 Regresi <i>Fixed Effect Model</i> (FEM).....	79
Tabel 4.4 Regresi <i>Random Effect Model</i> (REM)	80
Tabel 4.5 Hasil Uji <i>Chow Test</i>	81
Tabel 4.7 Hasil <i>Lagrange Multiplier</i>	83
Tabel 4. 8 Hasil Uji <i>Multikolinearitas</i>	85
Tabel 4.9 Hasil Uji <i>Heteroskedastisitas</i>	86
Tabel 4.10 <i>Random Effect Model</i> (REM)	86
Tabel 4.11 Uji F (Simultan)	89
Tabel 4.12 Uji Koefisien Determinasi (R^2).....	90

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Konseptual Penelitian.....	58
Gambar 3.1 Kriteria Pengujian Hipotesis Uji t.....	72
Gambar 4. 1 Hasil Uji Normalitas	84

BAB 1

PENDAHULUAN

1,1 Latar Belakang

Persaingan di dunia bisnis kini semakin sengit, terutama di bidang industri transportasi dan logistik. Bertambahnya kebutuhan masyarakat terhadap layanan transportasi dan logistik yang bermutu tinggi mendorong banyak perusahaan untuk menciptakan inovasi-inovasi baru supaya jasa yang mereka tawarkan diminati di pasar. Menurut data Kementerian Perhubungan (2023), sektor transportasi dan logistik Indonesia mengalami pertumbuhan yang signifikan seiring meningkatnya aktivitas perdagangan dan *e-commerce*. Hal ini menunjukkan bahwa sektor transportasi dan logistik memiliki peranan penting dalam mendukung kegiatan ekonomi nasional, baik dalam distribusi barang maupun mobilitas manusia.

Dalam menghadapi persaingan di era globalisasi ini, perusahaan harus mampu mengelola fungsi-fungsi krusial secara efektif dan efisien agar bisa lebih unggul dibanding pesaing lainnya. Menurut (Weston & Copeland, 2013), Performa suatu entitas bisnis dapat dievaluasi melalui laporan yang disusun secara berkala. Laporan keuangan berfungsi sebagai sarana untuk menyampaikan informasi finansial perusahaan kepada pihak-pihak yang berkepentingan terhadap keberlangsungan perusahaan, baik pihak internal maupun eksternal. Laporan keuangan yang baik dapat mencerminkan kondisi keuangan perusahaan dan menjadi dasar dalam pengambilan keputusan ekonomi.

Salah satu instrumen yang digunakan untuk mengevaluasi kinerja keuangan serta harga saham adalah analisis rasio keuangan. Analisis rasio

membantu dalam memeriksa laporan keuangan perusahaan, sehingga dapat diidentifikasi kekuatan dan kelemahan yang dimiliki perusahaan. Menurut (Kasmir, 2010) “Rasio keuangan adalah kegiatan membandingkan angka-angka dalam laporan keuangan dengan cara membagi satu angka dengan angka lainnya.” Rasio keuangan memberikan gambaran mengenai posisi keuangan perusahaan dan menjadi alat analisis penting bagi investor, kreditor, maupun manajemen dalam menilai efisiensi serta profitabilitas suatu perusahaan.

Dalam konteks pasar modal, salah satu pendekatan yang paling sering digunakan oleh investor dan analis sekuritas adalah *Price Earning Ratio* (PER). Menurut (Syamsuddin, 2015) meskipun terdapat berbagai rasio penilaian yang dapat digunakan, investor lebih memilih *Price Earning Ratio* (PER) karena rasio ini membantu dalam mengidentifikasi apakah harga saham suatu perusahaan sedang berada dalam kondisi *undervalued* atau *overvalued*. Dengan demikian, investor dapat membuat keputusan investasi yang lebih rasional, yaitu membeli saham saat *undervalued* dan menjualnya ketika *overvalued*.

Price Earning Ratio (PER) merupakan rasio yang membandingkan antara harga pasar saham dengan laba per saham (*Earnings Per Share*). Menurut (Sitanggang, 2012) rasio ini sering digunakan untuk menilai kewajaran nilai saham suatu perusahaan karena dianggap memudahkan proses evaluasi harga saham.

Sementara itu, Menurut (Mutiarani et al., 2019) menyatakan bahwa “*price earning ratio*” mencerminkan pertumbuhan laba perusahaan, dan investor akan tertarik pada pertumbuhan tersebut yang akhirnya memengaruhi pergerakan harga

saham.” Artinya, semakin tinggi kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba, semakin tinggi pula kepercayaan investor terhadap saham tersebut.

Perusahaan yang dijadikan objek penelitian ini adalah perusahaan transportasi dan logistik yang tercatat di Bursa Efek Indonesia (BEI). Pemilihan subsektor ini didasarkan pada fakta bahwa sektor transportasi dan logistik merupakan salah satu tulang punggung perekonomian nasional yang terus berkembang.

Sektor ini berperan dalam memastikan kelancaran distribusi barang dan jasa dari produsen ke konsumen, baik di tingkat nasional maupun internasional. Menurut Badan Pusat Statistik (2024), kontribusi sektor transportasi dan pergudangan terhadap *Produk Domestik Bruto* (PDB) Indonesia terus meningkat setiap tahunnya, menandakan bahwa sektor ini memiliki potensi besar dalam mendukung pertumbuhan ekonomi jangka panjang.

Sebuah perusahaan dapat dikatakan berhasil apabila mampu menjalankan fungsi manajemen secara optimal, termasuk dalam hal manajemen keuangan. Tujuan utama manajemen keuangan adalah memaksimalkan nilai perusahaan, yang salah satunya dapat dicapai melalui peningkatan laba bersih.

Menurut (Fahmi, 2014), laba bersih merupakan hasil dari penerapan kebijakan dan metode akuntansi yang dipilih dalam suatu transaksi. Laba bersih dalam satu periode dapat berbeda secara signifikan jika perusahaan memilih metode akuntansi yang berbeda, meskipun keduanya diakui secara umum. Dengan demikian, kemampuan perusahaan dalam mengelola sumber daya keuangan dan menghasilkan laba yang stabil akan memengaruhi persepsi investor terhadap nilai saham perusahaan, termasuk dalam sektor transportasi dan logistic

Berikut data harga saham pada perusahaan subsektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di bursa efek Indonesia tahun 2020-2024.

Tabel 1.1 Data Harga Saham Perusahaan Transportation Dan Logistic di Bursa Efek Indonesia

(dalam rupiah penuh)

No	Nama perusahaan	HARGA SAHAM					Jumlah
		2020	2021	2022	2023	2024	
1	BIRD	1.300	1.380	1.410	1.790	1.610	7.490
2	ASSA	635	3.340	770	790	690	6.225
3	TMAS	138	1.370	1.945	156	138	3.747
4	AKSI	414	598	290	156	273	1.731
5	NELY	142	308	310	486	442	1.688
6	IMJS	410	420	316	280	149	1.575
7	SAPX	2.190	1.255	1.225	1,190	1,490	4.673
8	BPTR	81	498	193	86	82	940
9	PPGL	152	135	135	102	104	628
JUMLAH		5.462	9.304	6.594	3.847	3.489	28.697
RATA-RATA		607	1.034	733	427	388	3.189

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2025)

Berdasarkan tabel 1.1 dapat dilihat bahwa rata-rata harga saham pada tahun 2020 adalah sebesar Rp. 607, merupakan nilai yang relatif rendah dibandingkan tahun berikutnya. Pada tahun 2021, harga saham perusahaan mengalami kenaikan signifikan sebesar Rp. 427 dari Rp. 607 di tahun 2020 menjadi Rp. 1.034 di tahun 2021. Kenaikan harga saham pada tahun 2021 ini menunjukkan pemulihan sektor transportasi dan logistik pasca tekanan pandemi, yang disebabkan oleh meningkatnya kinerja operasional dan profitabilitas perusahaan.

Kemudian pada tahun 2022, harga saham perusahaan mengalami penurunan sebesar Rp. 301 dari Rp. 1.034 di tahun 2021 menjadi Rp. 733 di tahun 2022. Penurunan ini mengindikasikan adanya koreksi pasar atau tekanan pada perusahaan transportasi dan logistik.

Selanjutnya pada tahun 2023, rata-rata harga saham 5erusah menurun menjadi Rp. 427, turun sebesar Rp. 252 dari tahun 2022. Tren penurunan berlanjut hingga tahun 2024 dengan rata-rata harga saham sebesar Rp. 388, mengalami penurunan Rp. 39 dari tahun 2023. Secara keseluruhan, rata-rata harga saham selama periode 2020-2024 adalah sebesar Rp. 3.135, menunjukkan volatilitas yang cukup tinggi dengan puncak di tahun 2021 dan tren penurunan pada tahun-tahun berikutnya.

Harga saham merupakan nilai yang terbentuk dari interaksi antara permintaan dan penawaran di pasar modal. Pada tahap awal, harga saham ditetapkan oleh penjamin emisi (*underwriter*) melalui proses penawaran umum perdana atau *Initial Public Offering*, yang dikenal sebagai harga perdana. Setelah saham resmi diperdagangkan di pasar sekunder, harga saham akan berfluktuasi mengikuti mekanisme tawar-menawar yang dilakukan investor.

Proses pembentukan harga ini menyerupai sistem lelang, di mana penjual menetapkan harga dasar dan pembeli memberikan penawaran, hingga terbentuk harga pasar akhir yang dicatat oleh Bursa Efek Indonesia. Hal ini selaras dengan penjelasan Menurut (Tandelilin, 2017) yang menyatakan bahwa harga saham sepenuhnya dipengaruhi oleh dinamika permintaan dan penawaran di pasar modal.

Menurut (Weygandt et al., 2019) harga saham sangat dipengaruhi oleh kinerja keuangan perusahaan, termasuk rasio *Return on Equity* (ROE), yang mengukur kemampuan perusahaan menghasilkan laba bagi pemegang saham.

Ketika nilai *Return on Equity* rendah, hal tersebut menunjukkan rendahnya tingkat pengembalian atas modal yang ditanamkan, sehingga minat investor dapat

menurun dan harga saham berpotensi melemah. Sebaliknya, *Return on Equity* yang tinggi menunjukkan kemampuan laba yang baik, sehingga saham perusahaan lebih diminati investor karena dianggap memiliki potensi pengembalian yang lebih besar.

Selain faktor internal, Menurut (Brigham & Houston, 2019) menegaskan bahwa harga saham juga dipengaruhi oleh faktor eksternal seperti persepsi investor terhadap risiko, stabilitas perusahaan, dan prospek pertumbuhan di masa depan. Perusahaan yang mampu menjaga stabilitas finansial, meningkatkan efisiensi, dan mencatat pertumbuhan laba konsisten biasanya akan mengalami kenaikan harga saham karena dianggap memiliki prospek jangka panjang yang lebih baik.

Pada dasarnya, tujuan utama perusahaan adalah memaksimalkan laba dan meningkatkan nilai perusahaan. Menurut (Fahmi, 2020) semakin besar laba yang diperoleh perusahaan maka semakin besar pula minat investor untuk membeli sahamnya. Peningkatan permintaan investor secara otomatis akan mendorong naiknya harga saham. Pandangan ini sejalan dengan Menurut (Hery, 2017) yang menjelaskan bahwa pertumbuhan laba merupakan sinyal positif bagi investor karena mencerminkan efektivitas manajemen dalam mengelola modal dan aset perusahaan.

Tabel 1.2 Data Laba Per Saham Perusahaan Transportation Dan Logistic di Bursa Efek Indonesia

(dalam rupiah penuh)

No	Nama perusahaan	TOTAL LABA PERSAHAM					Jumlah
		2020	2021	2022	2023	2024	
1	BIRD	64	3	143	181	234	625
2	ASSA	25,65	36,60	28,44	28,68	66,04	185,41
3	TMAS	11	122	24	14	12	183
4	AKSI	4,19	33,56	65,01	16,30	-26,79	92,27

5	NELY	18,68	21,86	53,76	97,40	102,45	294,15
6	IMJS	-8,52	-0,71	16,76	38,56	26,40	72,49
7	SAPX	37,60	53,70	1,00	1,39	1,18	94,87
8	BPTR	2,01	7,35	11,68	7,81	11,49	40,34
9	PPGL	7,03	21,99	23,11	14,97	12,37	79,47
JUMLAH		161,64	299,35	366,76	400,11	439,14	1667
RATA-RATA		17,96	33,26	40,75	44,46	48,79	185,22

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2025)

Berdasarkan Tabel 1.2 dapat diketahui bahwa nilai rata-rata laba per saham (*Earnings Per Share/EPS*) pada perusahaan *transportation and logistic* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2020–2024 mengalami fluktuasi yang cukup dinamis setiap tahunnya. Pada tahun 2020, rata-rata laba per saham tercatat sebesar Rp17,96, kemudian meningkat cukup signifikan pada tahun 2021 menjadi Rp33,26. Peningkatan tersebut menunjukkan bahwa perusahaan di sektor ini mulai pulih setelah terdampak pandemi dan berhasil memperbaiki kinerja operasionalnya.

Pada tahun 2022, nilai laba per saham kembali meningkat menjadi Rp40,75, mengindikasikan bahwa perusahaan mulai mampu mempertahankan kestabilan laba. Namun, pada tahun 2023 dan 2024, rata-rata laba per saham hanya mengalami sedikit kenaikan menjadi Rp44,46 dan Rp48,79, menandakan bahwa pertumbuhan laba perusahaan mulai cenderung stabil meskipun masih menghadapi tekanan biaya

Pada dasarnya, laba per saham merupakan ukuran yang menunjukkan besarnya keuntungan bersih yang diperoleh perusahaan untuk setiap lembar saham yang beredar. Rasio ini memberikan gambaran mengenai seberapa besar laba yang dapat dinikmati oleh para pemegang saham dari hasil kegiatan operasional perusahaan. Menurut (Weygandt et al., 2019), laba per saham merupakan

indikator penting yang digunakan oleh investor untuk menilai kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan atas modal yang mereka tanamkan.

Semakin tinggi laba per saham yang dihasilkan oleh suatu perusahaan, maka semakin baik pula kinerja keuangan perusahaan tersebut. Kondisi ini menunjukkan bahwa perusahaan mampu meningkatkan efektivitas dan efisiensi penggunaan sumber daya untuk menghasilkan laba yang optimal. Sebaliknya, penurunan laba per saham menggambarkan menurunnya kemampuan perusahaan dalam mengelola aset dan modal secara maksimal. Hal ini sejalan dengan menurut (Fahmi, 2020) yang menyatakan bahwa laba per saham merupakan gambaran kemampuan perusahaan dalam menciptakan keuntungan bersih bagi para pemegang saham.

Menurut (Hery, 2017) peningkatan laba per saham yang terjadi secara berkelanjutan mencerminkan stabilitas keuntungan perusahaan dan menjadi sinyal positif bagi investor. Perusahaan dengan laba per saham yang tinggi cenderung lebih diminati karena dipandang memiliki prospek pertumbuhan yang baik serta potensi pembagian keuntungan kepada pemegang saham dalam jumlah yang lebih besar pada masa mendatang.

Salah satu faktor yang memengaruhi tinggi rendahnya laba per saham adalah rasio pengembalian terhadap modal sendiri. Rasio ini digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari modal yang dimiliki sendiri. Menurut (Sartono, 2016) menjelaskan bahwa nilai pengembalian terhadap modal sendiri yang tinggi menunjukkan bahwa manajemen berhasil memanfaatkan modal secara efektif untuk menghasilkan laba. Dengan demikian,

peningkatan rasio pengembalian terhadap modal sendiri akan mendorong peningkatan laba per saham karena laba bersih perusahaan juga meningkat.

Menurut (Brigham & Houston, 2019) menyatakan bahwa hubungan antara rasio pengembalian terhadap modal sendiri dan laba per saham bersifat positif. Artinya, apabila perusahaan mampu meningkatkan pengembalian atas modalnya, maka keuntungan per lembar saham juga akan meningkat. Kondisi tersebut memberikan sinyal positif bagi investor dan berpotensi meningkatkan nilai perusahaan di pasar modal.

Tabel 1.3 Data Laba Bersih Perusahaan Transportation Dan Logistic di Bursa Efek Indonesia

(dalam jutaan rupiah)

No	Nama perusahaan	LABA BERSIH					Jumlah
		2020	2021	2022	2023	2024	
1	BIRD	-163.183	8.720	364.027	463.068	592.699	1.265.331
2	ASSA	63.896	159.581	3.704	19.430	330.111	576.722
3	TMAS	52.214	697.621	1.413.818	814.762	721.499	3.699.914
4	AKSI	3.036	24.227	46.969	11.770	-19.320	66.682
5	NELY	43.944	51.407	126.392	228.985	240.855	691.583
6	IMJS	-111.658	-80.559	91.380	269.602	130.301	299.066
7	SAPX	31.333	44.750	831	1.155	982	79.051
8	BPTR	3.116	11.394	18.111	27.186	40.615	100.422
9	PPGL	6.767	20.310	20.445	17.432	12.879	77.833
JUMLAH		-70.535	937.451	2.085.677	1.853.390	2.050.621	6.856.604
RATA-RATA		-7.837	104.161	231.742	205.932	227.847	761.845

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2025)

Jika dilihat dari data Tabel 1.3, laba bersih perusahaan subsektor transportation dan logistic selama periode 2020–2024 mengalami perubahan yang berfluktuasi setiap tahunnya. Pada tahun 2020, laba bersih tercatat sebesar Rp-7.837 juta, kemudian meningkat menjadi Rp104.161 juta di tahun 2021. Kenaikan ini menunjukkan mulai pulihnya aktivitas transportasi dan logistik setelah pandemi COVID-19, di mana permintaan jasa pengiriman barang meningkat.

Peningkatan laba bersih ini juga didorong oleh perbaikan iklim usaha, penyesuaian harga jasa angkutan, serta efisiensi biaya operasional perusahaan.

Selanjutnya pada tahun 2022, laba bersih perusahaan naik cukup signifikan menjadi Rp231.742 juta. Kenaikan ini disebabkan oleh kebijakan ekonomi global yang lebih stabil, tingkat inflasi dalam negeri yang lebih rendah dibandingkan tahun sebelumnya, serta pertumbuhan ekonomi Indonesia yang meningkat. Hal ini berdampak positif terhadap

Penjualan dan keuntungan bersih perusahaan karena permintaan logistik yang tinggi dan efisiensi dari pemanfaatan investasi baru. Namun, pada tahun 2023 laba bersih mengalami sedikit penurunan menjadi Rp205.932 juta, sebelum kembali meningkat pada tahun 2024 menjadi Rp 227.847 juta. Peningkatan di tahun 2024 ini menunjukkan adanya perbaikan kinerja keuangan dan keberhasilan perusahaan dalam menekan beban operasional serta memaksimalkan peluang pasar di sektor logistik nasional.

Faktor yang menyebabkan kenaikan laba bersih pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik antara lain adalah meningkatnya laba kotor serta menurunnya beban usaha yang harus ditanggung perusahaan, seperti beban gaji, beban iklan, beban sewa, dan beban perlengkapan. Menurut (Weygandt et al., 2019), laba kotor merupakan selisih antara pendapatan dari penjualan dan harga pokok penjualan, sehingga peningkatan laba kotor menunjukkan bahwa perusahaan mampu mengelola biaya produksi secara efisien.

Menurut (Hery, 2017) menjelaskan bahwa laba bersih adalah keuntungan akhir yang diperoleh perusahaan setelah semua beban operasional dan pajak dikurangi dari pendapatan total. Efisiensi dalam pengeluaran operasional

membuat perusahaan mampu mempertahankan kinerja keuangannya, karena semakin kecil beban usaha yang dikeluarkan, semakin besar keuntungan yang dapat dicapai. Sebaliknya, rendahnya tingkat laba bersih umumnya disebabkan oleh penurunan volume penjualan atau menurunnya permintaan pasar terhadap jasa transportasi dan logistik. Hal ini menunjukkan bahwa semakin besar keuntungan yang diperoleh perusahaan, maka semakin baik pula manajemen keuangan yang dijalankan dalam mengelola sumber daya yang dimiliki.

Perubahan laba bersih yang terjadi setiap tahunnya juga berdampak terhadap modal perusahaan. Ketika laba bersih meningkat, modal akan bertambah karena sebagian keuntungan disimpan sebagai laba ditahan. Menurut (Fahmi, 2020), laba ditahan adalah bagian dari keuntungan bersih yang tidak dibagikan kepada pemegang saham tetapi digunakan kembali sebagai sumber pendanaan perusahaan. Penambahan laba ditahan akan memperkuat modal sendiri yang dimiliki perusahaan.

Sebaliknya, penurunan laba bersih dapat menyebabkan berkurangnya jumlah modal yang tersedia untuk kegiatan operasional dan ekspansi, yang pada akhirnya dapat menghambat pengembangan usaha. Sejalan dengan itu, Menurut (Brigham & Houston, 2019), menyatakan bahwa modal merupakan seluruh dana yang digunakan perusahaan untuk menjalankan aktivitas operasionalnya, sehingga kestabilan laba bersih sangat penting dalam menjaga kekuatan permodalan perusahaan.

Tabel 1.4 Data Ekuitas Perusahaan Transportation Dan Logistic di Bursa Efek Indonesia

(dalam Jutaan rupiah)

No	Nama perusahaan	EKUITAS					Jumlah
		2020	2021	2022	2023	2024	
1	BIRD	5.235.523	5.147.579	5.350.691	5.631.438	5.994.988	27.360.219

2	ASSA	1.439.320	1.765.508	2.470.857	2.602.476	2.782.585	11.060.746
3	TMAS	1.210.945	1.542.050	2.225.546	2.583.044	2.859.576	10.421.161
4	AKSI	106.491	130.729	177.689	188.471	168.828	772.208
5	NELY	498.750	491.923	583.792	730.257	900.700	3.205.422
6	IMJS	3.604.368	3.810.117	4.423.031	4.737.787	4.696.932	21.272.235
7	SAPX	137.982	167.910	169.336	177.065	200.367	852.660
8	BPTR	224.466	244.717	266.943	500.930	559.793	1.796.849
9	PPGL	85.159	124.476	142.681	145.806	145.472	643.594
JUMLAH		12.543.004	13.425.009	15.810.566	17.297.274	18.309.241	77.385.094
RATA-RATA		1.393.667	1.491.668	1.756.730	1.921.919	2.034.360	8.598.344

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2025)

Jika dilihat dari data Tabel 1.4, setiap tahunnya ekuitas perusahaan subsektor transportation dan logistic mengalami kenaikan yang cukup stabil sepanjang periode 2020–2024. Pada tahun 2020, ekuitas tercatat sebesar Rp1.393.667 juta, kemudian meningkat sebesar Rp98.001 juta menjadi Rp1.491.668 juta di tahun 2021. Peningkatan ini terjadi karena perusahaan mampu menambah saldo laba ditahan dari hasil peningkatan pendapatan dan efisiensi biaya operasional. Beberapa perusahaan juga mengalami peningkatan aset bersih setelah aktivitas logistik kembali normal pasca-pandemi, serta tidak ada pengeluaran besar yang mengurangi nilai ekuitas pada tahun tersebut.

Selanjutnya pada tahun 2022, ekuitas kembali meningkat sebesar Rp265.062 juta, dari Rp1.491.668 juta menjadi Rp1.756.730 juta. Pertumbuhan ini terutama disebabkan oleh naiknya laba bersih tahun berjalan dan penghasilan komprehensif lain yang belum direalisasi. Kemudian pada tahun 2023, ekuitas kembali mengalami kenaikan menjadi Rp1.921.919 juta, dan di tahun 2024 naik lagi menjadi Rp2.034.360 juta. Kenaikan berturut-turut ini mencerminkan kemampuan perusahaan dalam mempertahankan kinerja keuangan yang positif, di mana laba tahun berjalan sebagian besar ditahan sebagai modal untuk memperkuat struktur keuangan dan mendukung kegiatan ekspansi. Kondisi pasar

yang mulai stabil dan meningkatnya permintaan logistik turut memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan ekuitas perusahaan di subsektor ini.

Dari data di atas menunjukkan bahwa perusahaan subsektor transportasi dan logistik mampu mengelola perusahaannya dengan cukup baik, sehingga nilai ekuitas terus mengalami peningkatan selama periode 2020 sampai 2024. Peningkatan ekuitas tersebut disebabkan oleh perolehan laba bersih yang cenderung positif dari tahun ke tahun.

Menurut (Hery, 2017) laba bersih merupakan keuntungan akhir yang diperoleh perusahaan setelah seluruh beban operasional dan pajak dikurangkan dari pendapatan total. Laba bersih yang diperoleh perusahaan akan menambah saldo laba ditahan yang menjadi bagian dari ekuitas.

Menurut (Fahmi, 2020) menjelaskan bahwa laba ditahan merupakan bagian keuntungan yang tidak dibagikan kepada pemegang saham, tetapi disimpan perusahaan untuk memperkuat modal sendiri. Apabila perusahaan terus memperoleh laba dalam jangka panjang, maka nilai ekuitas juga akan semakin besar. Sebaliknya, apabila perusahaan mengalami kerugian secara berkelanjutan, maka saldo laba akan berkurang dan berdampak pada penurunan nilai ekuitas.

Perusahaan yang memiliki laba tinggi umumnya mampu menekan jumlah utang jangka pendek karena memiliki dana internal yang cukup untuk membiayai kebutuhan operasionalnya. Sebaliknya, apabila laba yang diperoleh rendah, perusahaan cenderung menggunakan pembiayaan eksternal melalui pinjaman jangka pendek untuk memenuhi kebutuhan operasionalnya. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa tingkat keuntungan memiliki peran penting dalam menentukan kekuatan struktur permodalan perusahaan.

Rasio lancar atau *Current Ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya dengan menggunakan aset lancar yang dimiliki. Menurut (Kasmir, 2019) semakin tinggi rasio lancar maka semakin baik kemampuan perusahaan dalam menjaga likuiditasnya, karena aset lancar yang dimiliki mampu menutupi seluruh kewajiban jangka pendek. Namun apabila rasio lancar terlalu rendah, perusahaan dianggap kurang mampu memenuhi kewajibannya tepat waktu, sehingga dapat menurunkan kepercayaan investor dan berpotensi menekan harga saham di pasar. Sebaliknya, rasio lancar yang stabil mencerminkan kondisi keuangan yang sehat dan meningkatkan keyakinan investor terhadap kinerja perusahaan. Kondisi tersebut akan berdampak positif terhadap kenaikan harga saham dan pada akhirnya memengaruhi peningkatan rasio perbandingan harga saham terhadap laba perusahaan.

Tabel 1.5 Data Aktiva Lancar Perusahaan Transportation Dan Logistic diBursa Efek Indonesia

(dalam jutaan rupiah)

No	Nama perusahaan	AKTIVA LANCAR					Jumlah
		2020	2021	2022	2023	2024	
1	BIRD	1.241.604	1.366.505	1.379.949	1.497.037	1.792.005	7.277.100
2	ASSA	627.688	1.061.789	1.545.235	1.466.081	1.450.401	6.151.194
3	TMAS	410.184	1.138.374	1.779.346	1.408.633	1.162.447	5.898.984
4	AKSI	165.109	150.043	178.893	132.679	129.151	755.875
5	NELY	146.336	99.707	145.600	161.476	310.552	863.671
6	IMJS	8.268.648	8.582.589	9.348.910	9.772.468	10.201.277	46.173.892
7	SAPX	167.092	189.616	177.602	246.969	250.390	1.031.669
8	BPTR	32.948	51.177	93.436	211.720	145.704	534.985
9	PPGL	65.785	93.860	95.817	83.613	89.821	428.896
JUMLAH		11.125.394	12.733.660	14.744.788	14.980.676	15.531.748	69.116.266
RATA-RATA		1.236.155	1.414.851	1.638.310	1.664.520	1.725.750	7.679.585

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2025)

Berdasarkan data pada Tabel 1.5, dapat dilihat bahwa aktiva lancar perusahaan subsektor transportation dan logistic mengalami peningkatan hampir

setiap tahunnya selama periode 2020–2024. Pada tahun 2020, nilai aktiva lancar perusahaan tercatat sebesar Rp1.236.155 juta, kemudian meningkat menjadi Rp1.414.851 juta pada tahun 2021. Kenaikan ini terjadi karena adanya peningkatan kas dan setara kas, serta naiknya saldo piutang usaha akibat meningkatnya aktivitas pengiriman barang. Beberapa perusahaan juga mulai melakukan penyesuaian dalam pengelolaan aset lancar dengan mempercepat penagihan piutang dan mengurangi piutang dari pihak berelasi untuk menjaga likuiditas.

Pada tahun 2022, aktiva lancar perusahaan kembali meningkat, menjadi Rp1.638.310 juta. Kenaikan ini disebabkan oleh meningkatnya saldo kas dan piutang usaha-neto, serta tumbuhnya nilai persediaan seiring meningkatnya permintaan jasa logistik dan transportasi barang. Selanjutnya, pada tahun 2023, aktiva lancar perusahaan naik menjadi Rp1.664.520 juta, dan di tahun 2024 kembali meningkat menjadi Rp1.725.750 juta. Peningkatan berturut-turut ini menunjukkan bahwa perusahaan subsektor transportation dan logistic cukup maksimal dalam mengelola aset lancar yang dimilikinya untuk menjaga kelancaran arus kas dan memenuhi kewajiban jangka pendek.

Dari data yang disajikan, terlihat bahwa perusahaan subsektor transportation dan logistic mampu memanfaatkan aset lancarnya secara efisien. Pengelolaan aktiva lancar yang baik berperan penting terhadap stabilitas modal kerja, baik dalam arti bruto maupun neto. Kenaikan aktiva lancar umumnya disebabkan oleh meningkatnya kas atau setara kas, pajak dibayar di muka, dan piutang usaha. Sebaliknya, apabila terjadi penurunan, hal tersebut biasanya dipengaruhi oleh menurunnya kas dan piutang yang tertagih. Secara keseluruhan,

pertumbuhan aktiva lancar yang positif setiap tahunnya mencerminkan bahwa perusahaan di subsektor ini memiliki kemampuan likuiditas yang baik dalam menjaga keseimbangan keuangan dan menunjang kegiatan operasional.

Tabel 1.6 Data Utang Lancar Perusahaan Transportation Dan Logistic di Bursa Efek Indonesia

(dalam jutaan rupiah)

No	Nama perusahaan	UTANG LANCAR					Jumlah
		2020	2021	2022	2023	2024	
1	BIRD	639.864	565.041	908.381	875.701	1.086.281	4.075.268
2	ASSA	1.436.932	1.182.733	1.792.267	1.663.304	1.730.695	7.805.931
3	TMAS	902.798	997.061	1.009.798	635.497	614.219	4.159.373
4	AKSI	114.959	83.978	118.788	82.521	68.588	468.834
5	NELY	21.765	25.913	35.759	60.577	56.413	200.427
6	IMJS	9.619.429	10.385.908	13.085.783	10.691.777	11.432.317	55.215.214
7	SAPX	58.399	61.866	68.300	139.351	151.840	479.756
8	BPTR	150.766	159.849	239.880	314.745	439.824	1.305.064
9	PPGL	39.510	33.276	31.538	38.926	81.288	224.538
JUMLAH		12.984.422	13.495.625	17.290.494	14.502.399	15.661.465	73.934.405
RATA-RATA		1.442.714	1.499.514	1.921.166	1.611.378	1.740.163	8.214.934

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2025)

Berdasarkan Tabel 1.6, rata-rata utang lancar perusahaan subsektor transportation dan logistic mengalami fluktuasi selama periode 2020–2024. Pada tahun 2020, rata-rata utang lancar tercatat sebesar Rp1.442.714 juta, kemudian meningkat menjadi Rp1.499.514 juta di tahun 2021, atau naik sekitar Rp56.800

juta. Kenaikan ini menunjukkan adanya peningkatan kebutuhan pendanaan jangka pendek untuk mendukung aktivitas operasional setelah masa pemulihan ekonomi pasca-pandemi. Kondisi tersebut mengindikasikan bahwa perusahaan memanfaatkan utang lancar untuk menjaga likuiditas serta memenuhi kewajiban jangka pendeknya.

Selanjutnya, pada tahun 2022, rata-rata utang lancar kembali meningkat signifikan menjadi Rp1.921.166 juta, atau naik sekitar Rp421.652 juta dibandingkan tahun sebelumnya. Namun, pada tahun 2023, nilai rata-rata utang lancar mengalami penurunan menjadi Rp1.611.378 juta, atau turun sebesar Rp309.788 juta, karena sebagian perusahaan melunasi kewajiban jangka pendek menggunakan laba bersih yang diperoleh pada tahun sebelumnya. Di tahun 2024, rata-rata utang lancar kembali meningkat menjadi Rp1.740.163 juta, atau naik sebesar Rp128.785 juta. Kenaikan ini disebabkan oleh meningkatnya biaya operasional serta kebutuhan dana tambahan untuk ekspansi armada dan digitalisasi sistem logistik.

Utang lancar merupakan kewajiban jangka pendek yang harus dibayar dalam waktu paling lama satu tahun. Menurut (Weygandt et al., 2019) utang lancar mencakup seluruh kewajiban yang diharapkan akan diselesaikan dalam satu siklus operasi atau dalam satu tahun, mana yang lebih pendek. Hubungan antara utang lancar dengan aset lancar menjadi perhatian penting bagi para investor karena dapat menunjukkan kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban jangka pendeknya secara tepat waktu. Meningkatnya jumlah utang lancar menunjukkan adanya kebutuhan modal yang lebih besar untuk mendukung kegiatan operasional perusahaan, namun kondisi tersebut juga menandakan

meningkatnya risiko keuangan yang harus dikelola secara hati-hati. Semakin tinggi utang jangka pendek yang ditanggung perusahaan, semakin besar pula beban likuiditas yang harus dipenuhi dalam jangka waktu dekat.

Rasio solvabilitas yang digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi seluruh kewajibannya adalah rasio perbandingan utang terhadap modal. Menurut (Brigham & Houston, 2019) rasio ini mengukur seberapa besar proporsi pendanaan perusahaan yang berasal dari utang dibandingkan dengan modal sendiri. Rasio tersebut menunjukkan seberapa besar bagian dari keseluruhan pendanaan yang dibiayai oleh pinjaman.

Apabila nilai rasio semakin tinggi, artinya perusahaan lebih bergantung pada pembiayaan melalui utang, dan hal ini menunjukkan tingkat risiko keuangan yang lebih besar. Sebaliknya, rasio yang rendah mencerminkan struktur permodalan yang lebih kuat karena perusahaan tidak terlalu bergantung pada pendanaan ekstern.

Tabel 1.7 Data Total Utang Perusahaan Transportation Dan Logistic diBursa Efek Indonesia

(dalam jutaan rupiah)

No	Nama perusahaan	TOTAL UTANG					Jumlah
		2020	2021	2022	2023	2024	
1	BIRD	2.017.591	1.450.558	1.542.469	1.948.786	2.445.967	9.405.371
2	ASSA	3.731.575	4.266.439	4.797.580	4.733.321	4.941.578	22.470.493
3	TMAS	2.626.095	2.509.761	2.178.316	1.485.662	1.549.931	10.349.765
4	AKSI	191.770	145.262	188.462	132.883	129.111	787.488
5	NELY	69.299	60.859	69.633	98.996	191.642	490.429
6	IMJS	20.035.511	20.905.277	20.506.427	23.973.773	24.713.690	110.134.678
7	SAPX	72.438	82.858	80.478	147.096	185.509	568.379
8	BPTR	311.837	572.022	976.752	1.027.609	1.502.666	4.390.886
9	PPGL	43.519	38.505	34.334	53.121	113.141	282.620
JUMLAH		29.099.635	30.031.541	30.374.451	33.601.247	35.773.235	158.880.109
RATA-RATA		3.233.293	3.336.838	3.374.939	3.733.472	3.974.804	17.653.345

Sumber : Bursa Efek Indonesia (2025)

Berdasarkan Tabel 1.7 dapat dilihat bahwa rata-rata total utang perusahaan subsektor transportation dan logistic mengalami fluktuasi peningkatan selama periode 2020 hingga 2024. Pada tahun 2021, rata-rata total utang perusahaan meningkat sebesar Rp103.545 juta, dari Rp3.233.293 juta pada tahun 2020 menjadi Rp3.336.838 juta di tahun 2021. Kenaikan ini menunjukkan adanya peningkatan kebutuhan dana untuk mendukung kegiatan operasional dan ekspansi usaha setelah masa pemulihan ekonomi pasca-pandemi. Selanjutnya pada tahun 2022, rata-rata total utang kembali mengalami kenaikan sebesar Rp38.101 juta, dari Rp3.336.838 juta menjadi Rp3.374.939 juta, yang disebabkan oleh meningkatnya aktivitas bisnis dan kebutuhan modal kerja untuk menjaga kelancaran arus kas perusahaan.

Pada tahun 2023, rata-rata total utang perusahaan meningkat cukup signifikan sebesar Rp358.533 juta, dari Rp3.374.939 juta menjadi Rp3.733.472 juta. Kenaikan ini mencerminkan meningkatnya biaya operasional dan pengeluaran perusahaan dalam memenuhi permintaan layanan transportasi dan logistik yang terus bertumbuh. Kemudian pada tahun 2024, rata-rata total utang kembali naik sebesar Rp241.332 juta, dari Rp3.733.472 juta menjadi Rp3.974.804 juta. Peningkatan ini terjadi karena bertambahnya kewajiban jangka pendek serta biaya operasional yang digunakan untuk mendukung pengembangan sistem logistik dan perluasan kapasitas usaha pada subsektor transportation dan logistic.

Sama halnya dengan utang jangka pendek, besar kecilnya total utang yang dimiliki perusahaan sangat dipengaruhi oleh fluktuasi laba. Menurut (Brigham & Houston, 2019) laba yang tinggi memberikan kemampuan bagi perusahaan untuk membiayai kegiatan operasionalnya menggunakan dana internal sehingga

ketergantungan pada pendanaan eksternal menjadi lebih kecil. Ketika laba yang diperoleh meningkat, perusahaan cenderung dapat menutup kebutuhan dana operasional dengan memanfaatkan aset yang dimiliki. Sebaliknya, apabila laba mengalami penurunan, perusahaan membutuhkan tambahan dana dari pihak luar untuk menjaga kelangsungan kegiatannya.

Menurut (Fahmi, 2020) menjelaskan bahwa total utang yang tinggi akan berdampak terhadap penurunan keuntungan karena sebagian pendapatan harus dialokasikan untuk memenuhi kewajiban yang jatuh tempo. Hal ini menunjukkan bahwa pengelolaan utang yang baik sangat berpengaruh terhadap stabilitas laba perusahaan

Berdasarkan fenomena fluktuasi harga saham, laba, likuiditas, dan struktur permodalan perusahaan subsektor transportasi dan logistik selama periode 2020–2024, menunjukkan adanya ketidakpastian dalam penilaian pasar terhadap kinerja keuangan perusahaan. Kondisi ini menimbulkan urgensi untuk dilakukan penelitian yang lebih mendalam mengenai faktor-faktor keuangan yang memengaruhi *Price Earning Ratio* (PER), karena *Price Earning Ratio* (PER) merupakan salah satu indikator utama yang digunakan investor dalam menilai kewajaran harga saham.

Selain itu, sektor transportasi dan logistik memiliki peran strategis dalam perekonomian nasional, terutama setelah terjadinya perubahan pola distribusi dan peningkatan aktivitas perdagangan pasca pandemi. Oleh karena itu, pemahaman mengenai pengaruh *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Debt To Equity Ratio* (DER) terhadap *Price Earning Ratio* (PER) menjadi sangat penting, baik bagi investor dalam pengambilan keputusan investasi maupun bagi

manajemen perusahaan dalam mengevaluasi kinerja dan strategi keuangan. Tanpa adanya kajian empiris yang spesifik pada sektor ini, keputusan ekonomi yang diambil berpotensi kurang akurat dan tidak mencerminkan kondisi riil perusahaan.

Meskipun telah banyak penelitian yang membahas pengaruh rasio keuangan terhadap *Price Earning Ratio* (PER), hasil penelitian sebelumnya menunjukkan temuan yang tidak konsisten. Beberapa penelitian menyatakan bahwa *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Debt To Equity Ratio* (DER) berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio* (PER), sementara penelitian lain menemukan bahwa sebagian atau seluruh variabel tersebut tidak memiliki pengaruh yang signifikan. Perbedaan hasil penelitian ini menunjukkan adanya research gap yang perlu dikaji lebih lanjut.

Selain itu, sebagian besar penelitian terdahulu lebih banyak difokuskan pada sektor manufaktur, perbankan, dan perkebunan, sedangkan penelitian yang secara khusus mengkaji subsektor transportasi dan logistik masih relatif terbatas. Padahal, karakteristik struktur biaya, tingkat risiko, serta ketergantungan terhadap utang pada sektor transportasi dan logistik berbeda dengan sektor lainnya. Oleh karena itu, diperlukan penelitian lanjutan yang secara spesifik mengkaji pengaruh *Return On Equity*, *Current Ratio*, dan *Debt To Equity Ratio* terhadap *Price Earning Ratio* pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Kebaruan (novelty) dalam penelitian ini terletak pada fokus penelitian yang secara spesifik mengkaji subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dengan periode pengamatan terbaru, yaitu tahun 2020–2024, yang mencerminkan kondisi pasca pandemi COVID-19. Penelitian ini

mengombinasikan rasio profitabilitas (*Return On Equity*), rasio likuiditas (*Current Ratio*), dan rasio solvabilitas (*Debt To Equity Ratio*) sebagai variabel independen dalam menganalisis *Price Earning Ratio* (PER), yang masih relatif jarang dilakukan secara simultan pada subsektor ini.

Selain itu, penelitian ini tidak hanya menguji pengaruh parsial masing-masing rasio keuangan, tetapi juga pengaruh simultannya terhadap *Price Earning Ratio*, sehingga diharapkan dapat memberikan gambaran yang lebih komprehensif mengenai faktor-faktor yang memengaruhi penilaian pasar terhadap perusahaan transportasi dan logistik di Indonesia. Dengan demikian, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi empiris baru serta menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya dan pengambilan keputusan investasi.

Berdasarkan uraian tersebut, penulis terdorong untuk meneliti lebih lanjut hubungan antara variabel-variabel keuangan yang berperan terhadap kinerja perusahaan. Penelitian mengenai hubungan antara pengembalian terhadap modal sendiri, rasio likuiditas, dan rasio solvabilitas dengan rasio perbandingan harga saham terhadap laba perusahaan sangat penting untuk memahami bagaimana kinerja keuangan memengaruhi nilai perusahaan di pasar modal. Oleh karena itu, penelitian ini dituangkan dalam karya ilmiah dengan judul “*Pengaruh Return On Equity, Current Ratio, dan Debt To Equity Ratio terhadap Price Earning Ratio pada Sektor Transportation dan Logistic yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia.*”

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas, maka penulis mengidentifikasi masalah yang ada yaitu :

1. Harga saham perusahaan pada subsektor transportasi dan logistik mengalami fluktuasi yang cukup tajam selama periode 2020–2024, di mana rata-rata harga saham meningkat sangat tinggi pada tahun 2021 tetapi menurun kembali pada tahun 2022 hingga 2024. Ketidakkonsistenan ini menunjukkan bahwa nilai perusahaan di pasar modal belum stabil, sehingga perlu dianalisis faktor keuangan apa yang memengaruhi perubahan rasio perbandingan harga saham terhadap laba perusahaan.
2. Nilai laba per saham perusahaan mengalami peningkatan dari tahun 2020 hingga 2024, namun pertumbuhannya tidak sejalan dengan penurunan harga saham pada tahun-tahun terakhir. Fenomena ini menimbulkan dugaan bahwa peningkatan laba tidak selalu direspons positif oleh pasar. Kondisi tersebut menunjukkan perlunya penelitian mengenai hubungan antara laba per saham dengan rasio perbandingan harga saham terhadap laba perusahaan
3. Laba bersih perusahaan mengalami perubahan yang tidak stabil selama periode penelitian. Terjadi kenaikan pada tahun 2021 dan 2022, kemudian penurunan pada tahun 2023, dan kembali meningkat pada tahun 2024. Kondisi ini menunjukkan adanya ketidakkonsistenan dalam profitabilitas perusahaan, sehingga penting untuk menilai pengaruh pengembalian terhadap modal sendiri terhadap rasio harga terhadap laba.
4. Ekuitas perusahaan meningkat hampir setiap tahun selama periode penelitian dari 2020 sampai 2024, meskipun laba bersih berfluktuasi. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan mampu memperkuat permodalan, tetapi perubahan ekuitas yang terjadi belum tentu sejalan dengan pergerakan harga saham. Situasi ini menimbulkan kebutuhan untuk menilai apakah kekuatan

modal perusahaan memiliki hubungan dengan rasio perbandingan harga saham terhadap laba perusahaan.

5. Aset lancar perusahaan terus perusahaan meningkat hampir setiap tahun selama periode penelitian dari 2020 sampai 2024, mencerminkan kemampuan perusahaan menjaga likuiditasnya. Namun, kenaikan aset lancar ini tidak berbanding lurus dengan peningkatan harga saham. Fenomena ini menunjukkan bahwa likuiditas yang baik belum tentu meningkatkan minat investor. Oleh karena itu, perlu dianalisis lebih lanjut apakah rasio likuiditas berpengaruh terhadap rasio perbandingan harga saham terhadap laba perusahaan.
6. Kewajiban lancar mengalami kenaikan pada tahun 2021 dan 2022, kemudian menurun pada tahun 2023, dan kembali meningkat pada tahun 2024. Fluktuasi ini dapat mencerminkan perubahan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya, sehingga perlu dianalisis hubungannya dengan rasio harga terhadap laba perusahaan.
7. Total kewajiban perusahaan menunjukkan tren peningkatan dari tahun 2020 hingga 2024, namun tidak selalu diimbangi dengan peningkatan ekuitas yang sebanding. Ketidakseimbangan antara kewajiban dan modal perusahaan berpotensi meningkatkan risiko solvabilitas. Oleh sebab itu, penting untuk menilai apakah rasio solvabilitas memiliki pengaruh terhadap rasio perbandingan harga saham terhadap laba perusahaan pada subsektor transportasi dan logistik.

1.3 Batasan Masalah

Bersumber permasalahan yang telah dipaparkan, maka batasan masalah dalam penelitian ini adalah:

- a. Penelitian ini menggunakan tiga rasio keuangan, yaitu *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Debt To Equity Ratio* (DER) sebagai variabel independen, serta *Price Earning Ratio* (PER) sebagai variabel dependen.
- b. Data pengamatan dalam penelitian ini mencakup periode tahun 2020 sampai dengan 2024.
- c. Objek penelitian difokuskan pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI), yang memiliki laporan keuangan dan audit lengkap selama periode penelitian tersebut sesuai dengan variabel yang diteliti.

1.4 Rumusan Masalah

Atas uraian data di atas, maka pertanyaan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Apakah *Return On Equity* (ROE) berpengaruh terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?
- b. Apakah *Current Ratio* (CR) berpengaruh terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?

- c. Apakah *Debt To Equity Ratio* (DER) berpengaruh terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?
- d. Apakah *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Debt To Equity Ratio* (DER) secara simultan berpengaruh terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia?

1.5 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Return On Equity* (ROE) terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
3. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Debt To Equity* (DER) terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
4. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), *Debt To Equity* (DER) terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

1.6 Manfaat Penelitian

a. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan memberikan sumbangan berupa pengembangan ilmu yang berkaitan dengan bidang ekonomi, khususnya mengenai pengaruh *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Debt To Equity Ratio* (DER) secara bersama-sama terhadap *Price Earning Ratio* (PER). Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai sumber referensi bagi penelitian selanjutnya yang memiliki topik serupa, serta dapat dijadikan bahan perbandingan bagi peneliti lain yang ingin mengembangkan kajian tentang faktor-faktor yang memengaruhi nilai perusahaan di sektor transportasi dan logistik.

b. Manfaat Praktis

Penelitian ini bermanfaat bagi pembaca dan para investor sebagai bahan pertimbangan sebelum mengambil keputusan investasi pada perusahaan subsektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Selain itu, hasil penelitian ini dapat memberikan gambaran mengenai kinerja keuangan perusahaan dari segi pengaruh *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Debt To Equity Ratio* (DER) terhadap *Price Earning Ratio* (PER). Penelitian ini juga diharapkan dapat membantu pihak perusahaan dalam mengevaluasi dan mengambil keputusan yang berkaitan dengan pengelolaan keuangan, serta

memberikan informasi yang berguna bagi pihak-pihak lain yang membutuhkan analisis terhadap kinerja keuangan perusahaan

BAB 2

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 *Grand Theory*

Grand theory yang mendasari penelitian ini adalah *Agency Theory*, *Signaling Theory*, dan *Stakeholder Theory*. Menurut (Jensen & Meckling, 1976), *Agency Theory* menjelaskan adanya hubungan antara pemilik perusahaan (principal) dan manajemen (agent), di mana kinerja keuangan perusahaan menjadi dasar untuk menilai keberhasilan manajemen dalam mengelola perusahaan. Informasi kinerja keuangan yang dipublikasikan perusahaan juga berperan sebagai sinyal bagi investor. Hal ini sejalan Menurut (Spence, 1973) yang menyatakan bahwa informasi keuangan merupakan sinyal penting dalam menilai prospek dan risiko perusahaan di masa depan. Selain itu, Menurut (Freeman, 1984) melalui *Stakeholder Theory* menegaskan bahwa perusahaan harus mampu menciptakan nilai bagi seluruh pemangku kepentingan, sehingga kinerja keuangan yang baik menjadi faktor penting dalam menjaga kepercayaan investor dan keberlanjutan perusahaan.

2.1.2 *Middle Theory*

Middle theory yang digunakan dalam penelitian ini adalah Teori Penilaian Saham (*Stock Valuation Theory*) yang menjelaskan hubungan antara kinerja keuangan perusahaan dan nilai saham di pasar. Menurut (Brigham & Houston, 2019), penilaian saham dipengaruhi oleh kinerja keuangan perusahaan yang tercermin dalam rasio profitabilitas, likuiditas, dan struktur modal. Rasio *Return on Equity* (ROE) menunjukkan kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari

modal sendiri, *Current Ratio* (CR) mencerminkan kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek, dan *Debt to Equity Ratio* (DER) menunjukkan tingkat risiko keuangan akibat penggunaan utang.

Menurut (Tandelilin, 2017) menyatakan bahwa rasio-rasio keuangan tersebut digunakan investor dalam analisis fundamental untuk menilai kewajaran harga saham, yang tercermin dalam *Price Earning Ratio* (PER) sebagai indikator nilai perusahaan di pasar modal.

2.1.3. *Price Earning Ratio* (PER)

2.1.31 Pengertian *Price Earning Ratio* (PER)

Price Earning Ratio (PER) atau rasio harga terhadap laba merupakan salah satu ukuran utama dalam analisis fundamental yang digunakan untuk menilai seberapa besar pasar menghargai kinerja laba perusahaan melalui harga sahamnya. Rasio ini menggambarkan perbandingan antara harga saham perusahaan dengan laba bersih yang dihasilkan dari setiap lembar saham. Dengan kata lain, rasio harga terhadap laba menunjukkan berapa besar harga yang bersedia dibayar investor untuk setiap satu rupiah laba yang dihasilkan perusahaan.

Menurut (Brigham & Houston, 2019), sinyal keuangan seperti *Price Earning Ratio* digunakan oleh investor untuk menilai kepercayaan pasar terhadap prospek laba masa depan. Di Indonesia, teori sinyal ini banyak digunakan dalam penelitian keuangan untuk menjelaskan hubungan antara kinerja perusahaan dan nilai pasar saham.

Menurut (Tandelilin, 2017) investor menggunakan rasio *Price Earning Ratio* (PER) untuk menilai apakah suatu saham layak dibeli atau tidak, dengan membandingkan harga saham dengan laba yang dihasilkan.

Menurut (Syamsuddin, 2015) *Price Earning Ratio* adalah “harga saham terhadap laba per saham menunjukkan jumlah yang rela dibayarkan oleh investor untuk setiap dolar laba yang dilaporkan. Menurut (Baridwan, 2015) “*Price Earning Ratio* adalah “rasio harga saham terhadap *Price Earning Ratio* lain dengan kata lain menunjukkan seberapa besar pemodal menilai harga saham terhadap kelipatan dari *Earnings*”.

Menurut (Ahmad, 2020) rasio harga terhadap laba memiliki pengaruh signifikan terhadap tingkat keuntungan saham yang diterima investor. Hal ini berarti bahwa rasio tersebut bukan hanya berfungsi sebagai alat untuk menilai nilai saham, tetapi juga sebagai indikator dalam memperkirakan potensi imbal hasil investasi.

Berdasarkan keterangan diatas, maka yang dimaksud dengan *Price Earning Ratio* (PER) merupakan rasio yang menunjukkan hubungan antara harga pasar saham dan laba bersih per lembar saham. Rasio ini mencerminkan seberapa besar kepercayaan investor terhadap kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba. Semakin tinggi nilai *Price Earning Ratio* (PER) semakin besar pula ekspektasi pasar terhadap pertumbuhan dan kinerja perusahaan di masa depan.

2.1.3.2 Tujuan dan Manfaat *Price Earning Ratio*

Menurut (Munawir, 2012) tujuan yang hendak dicapai perusahaan dari penggunaan *Price Earning Ratio* (PER) antara lain

1. untuk mengetahui nilai saham yang sesungguhnya dari suatu perusahaan.
2. untuk menganalisis harga saham yang menunjukkan harga yang tidak wajar.
3. untuk melihat bagaimana pasar menghargai kinerja saham suatu perusahaan terhadap kinerja perusahaan yang tercermin dalam laba persaham.

4. Untuk mengambil keputusan dalam menghadapi fluktuasi harga saham yaitu untuk membeli saham yang *undervalued* kemudian menjualnya pada saat *overvalued*.

Untuk membantu investor dalam menyusun strategi investasi jangka menengah maupun jangka panjang, seperti membeli saham yang masih dihargai rendah dan menjual saham ketika nilainya telah meningkat secara signifikan.

Menurut (Hery, 2019) rasio harga terhadap laba digunakan sebagai alat untuk menilai apakah harga saham yang tercatat di pasar sudah mencerminkan kinerja laba perusahaan. Tujuan penggunaan rasio ini antara lain:

- 1 Mengetahui nilai wajar saham berdasarkan laba yang dihasilkan apakah saham dinilai terlalu tinggi atau terlalu rendah.
- 2 Membantu investor dalam evaluasi saham secara fundamental sebelum membuat keputusan investasi.
- 3 Mengukur harapan pasar terhadap pertumbuhan laba masa depan melalui persepsi investor terhadap performa perusahaan.

2.1.3.3 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi *Price Earning Ratio* (PER)

Price Earning Ratio (PER) atau rasio harga terhadap laba tidak hanya dipengaruhi oleh kinerja laba perusahaan, tetapi juga oleh berbagai faktor internal dan eksternal yang mencerminkan kondisi keuangan serta ekspektasi pasar terhadap prospek perusahaan di masa depan.

Menurut (Kasmir, 2016), Terdapat beberapa faktor utama yang dapat memengaruhi besar kecilnya rasio harga terhadap laba suatu perusahaan, antara lain:

1. Pertumbuhan Laba

Perusahaan Semakin tinggi tingkat pertumbuhan laba perusahaan, maka semakin tinggi pula rasio harga terhadap laba. Hal ini menunjukkan adanya optimisme investor terhadap prospek perusahaan ke depan.

2. Kebijakan Dividen

Kebijakan pembagian dividen berpengaruh terhadap rasio ini karena investor cenderung memberikan valuasi lebih tinggi pada perusahaan yang memiliki kebijakan dividen stabil dan konsisten.

3. Struktur Modal

Perusahaan Komposisi antara utang dan modal sendiri (*debt to equity ratio*) juga mempengaruhi nilai *Price Earning Ratio* (PER). Perusahaan dengan tingkat utang tinggi umumnya memiliki risiko finansial lebih besar sehingga rasio ini cenderung lebih rendah.

4. Tingkat Risiko dan Stabilitas

Pendapatan Investor akan menilai lebih tinggi perusahaan dengan pendapatan stabil dan risiko usaha yang lebih rendah, karena hal ini mencerminkan kemampuan perusahaan mempertahankan laba di masa mendatang.

5. Kondisi Ekonomi dan Industri

Faktor eksternal seperti inflasi, suku bunga, dan kondisi industri berpengaruh terhadap persepsi pasar terhadap nilai wajar saham dan akhirnya mempengaruhi nilai *Price Earning Ratio* (PER).,

Menurut (Sartono, 2010) tingkat pengembalian investasi (*Return on Equity*) dan laba per saham (*Earnings per Share*) merupakan dua faktor

fundamental yang berpengaruh langsung terhadap rasio harga terhadap laba. Semakin tinggi tingkat pengembalian ekuitas dan laba per saham, semakin tinggi pula nilai rasio ini, karena pasar menilai perusahaan tersebut memiliki potensi pertumbuhan yang lebih baik.

2.1.3.4 Pengukuran *Price Earning Ratio*

Price Earning Ratio (PER) merupakan salah satu teknik dalam analisis fundamental yang digunakan untuk menilai kelayakan investasi pada suatu saham. Rasio ini diperoleh dengan membandingkan antara harga pasar saham per lembar dengan jumlah laba bersih yang diperoleh dari setiap lembar saham. Rasio ini tidak hanya mencerminkan nilai pasar suatu perusahaan, tetapi juga ekspektasi pertumbuhan laba di masa mendatang.

Menurut (Samsudin et al., 2023), *Price Earning Ratio* (PER) memberikan gambaran tentang seberapa besar harga yang bersedia dibayar oleh investor untuk mendapatkan satuan laba bersih dari suatu perusahaan. Hal ini menunjukkan nilai premium yang diberikan pasar terhadap potensi keuntungan perusahaan.

Rumus *Price Earning Ratio* (PER) adalah sebagai berikut:

$$PER = \frac{\text{Price per Share}}{\text{Earning per Share}}$$

Menurut (Baridwan, 2015) untuk mengukur *Price Earning Ratio* (PER) dapat digunakan rumus sebagai berikut :

$$PER = \frac{\text{Harga saham}}{EPS}$$

2.1.4. Return On Equity (ROE)

2.1.4.1 Pengertian Return On Equity (ROE)

Setiap perusahaan memiliki kebutuhan pendanaan yang berasal dari dua sumber utama, yaitu dana internal dan dana eksternal. Dana yang bersumber dari pihak luar perusahaan berupa pinjaman atau utang akan menimbulkan kewajiban yang harus dipenuhi, sedangkan dana yang berasal dari pemilik perusahaan merupakan modal sendiri atau ekuitas. Oleh karena itu, manajemen dituntut untuk mampu mengelola modal sendiri secara efisien agar dapat menghasilkan laba yang optimal bagi pemegang saham. Untuk menilai tingkat efisiensi tersebut, digunakan salah satu rasio profitabilitas yaitu *Return On Equity* (ROE).

Return On Equity (ROE) merupakan rasio keuangan yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih setelah pajak dengan menggunakan modal sendiri yang dimiliki. Rasio ini menunjukkan tingkat pengembalian yang diperoleh pemegang saham atas investasi yang mereka tanamkan dalam perusahaan. Semakin tinggi nilai *Return On Equity* (ROE), maka semakin besar laba yang dihasilkan perusahaan dari setiap satuan modal sendiri, sehingga mencerminkan kinerja manajemen yang semakin efektif dan efisien dalam mengelola ekuitas perusahaan.

Menurut (Kasmir, 2019), *Return On Equity* (ROE) adalah rasio yang digunakan untuk mengukur laba bersih setelah pajak dengan modal sendiri, yang menunjukkan tingkat keuntungan yang diperoleh pemilik perusahaan. Rasio ini menjadi ukuran penting bagi pemegang saham karena secara langsung menggambarkan tingkat pengembalian atas modal yang mereka investasikan.

Sejalan dengan pendapat tersebut, Menurut (Brigham & Houston, 2019) menyatakan bahwa *Return On Equity* (ROE) merupakan indikator utama dalam menilai kinerja keuangan perusahaan karena rasio ini mengukur sejauh mana perusahaan mampu menciptakan nilai bagi pemegang saham melalui penggunaan ekuitas secara efektif. *Return On Equity* sering dijadikan dasar oleh investor dalam menilai daya tarik suatu saham dan prospek pertumbuhan perusahaan di masa depan.

Menurut (Nurlistiani & Anggrayani, 2022) menjelaskan bahwa *Return On Equity* adalah rasio yang menunjukkan perbandingan antara laba bersih perusahaan dengan total ekuitas pemegang saham, sehingga mencerminkan efisiensi perusahaan dalam mengelola modal sendiri.

Sementara itu, Menurut (Leo & Herman, 2022) menyatakan bahwa *Return On Equity* merupakan indikator utama profitabilitas yang menunjukkan sejauh mana modal sendiri mampu digunakan untuk mendukung kegiatan operasional perusahaan dan menghasilkan laba yang maksimal.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa *Return On Equity* (ROE) merupakan rasio profitabilitas yang sangat penting dalam mengevaluasi kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari modal sendiri yang dimiliki. Semakin tinggi nilai *Return On Equity* (ROE), maka semakin baik tingkat profitabilitas perusahaan serta semakin efisien manajemen dalam mengelola modal pemegang saham, yang pada akhirnya dapat meningkatkan kepercayaan investor dan nilai perusahaan di pasar modal.

2.1.4.2 Tujuan dan Manfaat *Return On Equity* (ROE)

Return On Equity (ROE) merupakan indikator penting dalam mengukur kinerja keuangan perusahaan, khususnya dalam mengelola modal sendiri untuk menghasilkan laba bersih. *Return On Equity (ROE)* memiliki peranan strategis karena dapat mencerminkan efisiensi manajemen dalam memaksimalkan pengembalian atas modal yang ditanamkan oleh para pemegang saham.

Menurut (Leo & Herman, 2022) dalam studi mereka, *Return On Equity (ROE)* digunakan untuk:

1. Mengukur seberapa efektif perusahaan memanfaatkan modal sendiri dalam menghasilkan laba.
2. Memberikan gambaran kepada investor tentang efisiensi operasional perusahaan dari sisi pemanfaatan ekuitas.
3. Menilai potensi pertumbuhan perusahaan di masa depan melalui peningkatan pengembalian atas investasi.
4. Sebagai tolok ukur dalam pengambilan keputusan investasi, khususnya bagi pemegang saham dan calon investor.

Menurut (Syasindy & Machrus, 2022) adapun manfaat dari *Return on Equity (ROE)* adalah:

1. Menilai profitabilitas perusahaan dari sudut pandang pemegang saham.
2. Mempermudah evaluasi kinerja manajerial, karena rasio ini mengaitkan langsung hasil bersih terhadap modal.
3. Sebagai dasar penilaian harga saham, karena investor seringkali mempertimbangkan *Return On Equity (ROE)* dalam keputusan jual-beli saham.

4. Menunjukkan struktur pendanaan, karena *Return On Equity* (ROE) dipengaruhi oleh seberapa besar perusahaan menggunakan ekuitas dibanding utang.

2.1.4.3 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi *Return On Equity* (ROE)

Return on Equity (ROE) mencerminkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih dari modal sendiri yang ditanamkan oleh para pemegang saham. Oleh karena itu, *Return on Equity* (ROE) dipengaruhi oleh berbagai faktor internal dan eksternal yang berkaitan dengan struktur keuangan, efisiensi operasional, serta kondisi lingkungan usaha perusahaan. Dalam perspektif manajemen keuangan, faktor-faktor tersebut berperan penting dalam menentukan tingkat pengembalian modal bagi pemilik perusahaan.

Menurut (Kasmir, 2019), *Return on Equity* (ROE) dipengaruhi oleh kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba melalui pengelolaan aset (*Return on Asset/ROA*), struktur pendanaan yang tercermin dalam *Debt to Equity Ratio* (DER), serta efisiensi pengelolaan aset lancar yang diukur melalui *Current Ratio* (CR). *Debt to Equity Ratio* menunjukkan tingkat efisiensi perusahaan dalam memanfaatkan seluruh aset untuk menghasilkan laba, yang pada akhirnya akan berdampak langsung terhadap besarnya *Return on Equity* (ROE).

Sejalan dengan itu, Menurut (Brigham & Houston, 2019) menjelaskan bahwa penggunaan utang yang tercermin dalam *Debt to Equity Ratio* (DER) dapat memengaruhi *Return on Equity* (ROE) melalui efek leverage. Penggunaan utang yang efisien dapat meningkatkan tingkat pengembalian modal sendiri, namun pada saat yang sama juga meningkatkan risiko keuangan perusahaan apabila tidak dikelola secara hati-hati.

Selain faktor internal, Menurut (Sartono, 2016) menyatakan bahwa pertumbuhan penjualan dan ukuran perusahaan (*firm size*) juga berpengaruh terhadap *Return on Equity* (ROE). Perusahaan dengan tingkat pertumbuhan penjualan yang tinggi cenderung memiliki kemampuan laba yang lebih baik, sedangkan perusahaan berukuran besar umumnya memiliki akses pendanaan yang lebih luas dan stabilitas usaha yang lebih tinggi.

Dalam konteks perusahaan transportasi dan logistik, faktor eksternal juga memegang peranan penting. Menurut (Pramesti & Suyanto, 2021) menemukan bahwa nilai tukar rupiah, kondisi likuiditas, serta efisiensi aset berpengaruh signifikan terhadap *Return on Equity* (ROE). Hal ini sejalan dengan pendapat Menurut (Hery, 2017) yang menyatakan bahwa perubahan kondisi makroekonomi seperti inflasi, suku bunga, dan harga bahan bakar dapat memengaruhi biaya operasional dan laba bersih perusahaan, sehingga berdampak pada *Return on Equity* (ROE).

Berdasarkan berbagai pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor yang memengaruhi *Return On Equity* (ROE) pada perusahaan transportasi dan logistik meliputi:

1. *Return on Asset* (ROA)
2. *Debt to Equity Ratio* (DER)
3. *Current Ratio* (CR)
4. *Earning Per Share* (EPS)
5. Pertumbuhan penjualan
6. Ukuran perusahaan (*firm size*)
7. Faktor eksternal seperti nilai tukar, inflasi, dan harga bahan bakar

2.1.4.4 Pengukuran *Return On Equity* (ROE)

Return on Equity (ROE) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur seberapa besar kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari investasi yang dilakukan oleh pemegang saham. Rasio ini sangat penting karena menunjukkan efisiensi perusahaan dalam menggunakan modal sendiri untuk memperoleh keuntungan.

Menurut (Pratama & Azizah, 2019) rumus perhitungan *Return on Equity* (ROE) adalah sebagai berikut:

$$\text{ROE} = \frac{\text{Laba bersih}}{\text{Modal}} \times 100$$

Rumus ini menunjukkan seberapa besar laba bersih yang dihasilkan dari setiap satuan modal yang ditanamkan oleh pemegang saham. Semakin tinggi nilai *Return on Equity* (ROE), maka semakin efektif perusahaan dalam mengelola modalnya untuk menghasilkan laba.

$$\text{ROE} = \frac{\text{Laba bersih}}{\text{Modal}} \times 100$$

Menurut (Kasmir, 2019) rumus untuk mencari *Return on Equity* (ROE) adalah sebagai berikut:

2.1.5 *Curret Ratio* (CR)

2.1.5.1 Pengertian *Current Ratio* (CR)

Rasio keuangan merupakan salah satu alat analisis yang digunakan untuk menilai kondisi dan kinerja keuangan suatu perusahaan. Rasio ini menghubungkan berbagai elemen dalam laporan keuangan untuk menghasilkan

informasi yang berguna dalam pengambilan keputusan. Salah satu rasio penting dalam menilai kemampuan likuiditas perusahaan adalah *Current Ratio* (CR).

Current Ratio (CR) adalah rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya dengan menggunakan aktiva lancar yang dimiliki. Rasio ini diperoleh dengan membandingkan total aktiva lancar dengan total kewajiban lancar. Semakin tinggi nilai *Current Ratio* (CR), maka semakin besar kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo.

Menurut (Kasmir, 2019), *Current Ratio* (CR) merupakan rasio likuiditas yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan membayar utang lancar dengan aktiva lancar yang tersedia. Rasio ini menjadi indikator penting dalam menilai tingkat keamanan kreditur jangka pendek serta kesehatan keuangan perusahaan dalam jangka waktu pendek.

Sejalan dengan pendapat tersebut, Menurut (Hery, 2017) menyatakan bahwa *Current Ratio* (CR) menggambarkan tingkat likuiditas perusahaan dan menunjukkan sejauh mana aktiva lancar dapat menutup kewajiban lancar. Rasio ini sering digunakan oleh manajemen dan pihak eksternal untuk mengevaluasi risiko likuiditas dan kemampuan perusahaan dalam menjaga kelangsungan operasionalnya.

Selain itu, Menurut (Munawir, 2012) menjelaskan bahwa *Current Ratio* (CR) merupakan alat ukur yang paling umum digunakan dalam analisis likuiditas karena secara langsung mencerminkan hubungan antara aktiva lancar dan utang lancar. Namun demikian, nilai *Current Ratio* (CR) yang terlalu tinggi juga dapat

menunjukkan adanya dana menganggur atau kurang optimalnya pemanfaatan aktiva lancar oleh perusahaan.

Sebagai pendukung, Menurut (Nadila et al., 2024) menyatakan bahwa *Current Ratio* (CR) yang tinggi menunjukkan posisi likuiditas perusahaan yang baik, sehingga meningkatkan kepercayaan kreditur dan investor. Hal ini sejalan dengan pendapat, Menurut (Delev, 2014) yang menyebutkan bahwa *Current Ratio* (CR) merupakan alat ukur paling umum dalam mengevaluasi solvabilitas jangka pendek karena mencerminkan kecukupan aset lancar untuk menutupi kewajiban lancar.

2.1.5.2 Tujuan dan Manfaat *Current Ratio* (CR)

Current Ratio (CR) merupakan salah satu indikator penting dalam menilai tingkat likuiditas perusahaan. Rasio ini digunakan untuk mengetahui sejauh mana perusahaan mampu memenuhi kewajiban jangka pendeknya dengan menggunakan aset lancar yang dimiliki. Penggunaan *Current Ratio* (CR) memberikan gambaran kepada manajemen, kreditur, dan investor mengenai kondisi keuangan perusahaan dalam jangka waktu pendek.

Menurut (Enne et al., 2025) tujuan utama dari *Current Ratio* (CR) adalah untuk mengukur likuiditas perusahaan, yaitu kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek yang akan jatuh tempo dalam waktu dekat. Rasio ini membantu memberikan penilaian terhadap keamanan keuangan perusahaan dari perspektif jangka pendek.

Menurut (Kasmir, 2019), tujuan dan manfaat penggunaan *Current Ratio* (CR) antara lain sebagai berikut:

1. Menilai kemampuan perusahaan dalam melunasi kewajiban jangka pendek.
2. Menjadi dasar pertimbangan bagi investor dan kreditur dalam menilai risiko likuiditas perusahaan.
3. Mengevaluasi efisiensi pengelolaan aset lancar perusahaan.
4. Memprediksi stabilitas operasional perusahaan dalam jangka pendek.
5. Menjadi indikator awal dalam menilai potensi pembagian dividen dan pergerakan harga saham.

2.1.5.3 Faktor -faktor yang mempengaruhi *Current Ratio* (CR)

Current Ratio dapat dipengaruhi beberapa hal. Apabila perusahaan menjual surat-surat berharga yang diklasifikasikan sebagai aktiva lancar dan menggunakan kas yang diperolehnya untuk membiayai akuisisi perusahaan tersebut terhadap beberapa perusahaan lain atau untuk akt4itas lain, *Current Ratio* bisa mengalami penurunan.

Menurut (Brigham & Houston, 2019) “Faktor-faktor yang mempengaruhi

Current Ratio adalah :

- 1) Aktiva lancar me liputi :
 - a) Kas
 - b) Sekuritas
 - c) Persedian
 - d) Piutang usaha.
- 2) Kewajiban lancar terdiri dari :

- a) Utang usaha
- b) Wesel tagih jangka pendek
- c) Utang jatuh tempo yang kurang dari satu tahun
- d) Akruwal pajak”

Apabila penjualan naik sementara kebijakan piutang tetap, piutang akan naik dan memperbaiki *Curret Ratio*. Apabila supplier melonggarkan kebijakan kredit mereka, misal dengan memperpanjang jangka waktu hutang, hutang akan naik dan ini akan mengurangi *Current Ratio*. Satu-satunya komponen dalam aktiva lancar yang dinyatakan dalam harga perolehan (*cost*) adalah persediaan.

Menurut (Hery, 2015) *Current Ratio* dapat ditingkatkan dengan faktor faktor sebagai berikut :

- 1) dengan utang lancar tertentu, diusahakan untuk menambah aktiva lancar
- 2) dengan aktiva lancar tertentu, diusahakan untuk mengurangi utang lancar
- 3) dengan mengurangi jumlah utang lancar bersama-sama dengan mengurangi aktiva lancar.

Menurut (Kasmir, 2015) Adapun faktor-faktor yang perlu diperhatikan dapat dibagi dalam tiga bagian sebagai berikut:

- 1) Besarnya investasi pada harga tetap dibandingkan dengan seluruh dana jangka panjang.

Pemakaian dana untuk pembelian harta tetap adalah salah satu sebab utama dari keadaan tidak likuid

- 2) Volume kegiatan perusahaan

Peningkatan volume kegiatan perusahaan akan menambah kebutuhan dana untuk membiayai harta lancar.

3) Pengendalian harta lancar

Apabila pengendalian kurang baik terhadap besarnya investasi dalam persediaan dan piutang menyebabkan adanya investasi yang melebihi daripada yang seharusnya, maka sekali lagi rasio akan turun dengan tajam, kecuali apabila disediakan lebih banyak dana jangka panjang.

Dengan demikian *Current Ratio* merupakan indikator tunggal terbaik sampai sejauh mana klaim dari kreditor jangka pendek telah ditutup oleh aktiva-aktiva yang diharapkan dapat diubah menjadi kas dengan cukup cepat.

2.1.5.4 Pengukuran *Current Ratio*

Dalam penelitian ini, rasio likuiditas diproksikan menggunakan *Current Ratio* (CR) karena dianggap sebagai alat ukur yang sederhana dan umum digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya. Rasio ini memberikan sinyal awal terhadap tingkat likuiditas dan risiko kebangkrutan perusahaan. Menurut (Ginting, 2017) menyatakan bahwa rasio lancar dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$\text{Rasio Lancar} = \frac{\text{Total Aset Lancar}}{\text{Total kewajiban Lancar}}$$

Menurut (Kasmir, 2019) “rasio lancar dapat dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$CR = \frac{\text{Aset lancar}}{\text{hutang lancar}}$$

2.1.6.1 Pengertian *Debt To Equity Ratio* (DER)

Setiap perusahaan membutuhkan dana untuk mendukung kegiatan operasional, investasi, dan ekspansi usaha. Dana tersebut dapat bersumber dari modal sendiri maupun dari pinjaman pihak ketiga (kreditor). Perbandingan antara dana yang berasal dari utang dengan dana yang berasal dari modal sendiri dikenal sebagai *Debt to Equity Ratio* (DER). Rasio ini digunakan untuk menilai struktur permodalan perusahaan serta tingkat ketergantungan perusahaan terhadap pembiayaan dari pihak luar.

Menurut (Kasmir, 2019), *Debt to Equity Ratio* (DER) merupakan rasio solvabilitas yang digunakan untuk mengukur seberapa besar total utang perusahaan dibandingkan dengan modal sendiri. Rasio ini menunjukkan kemampuan modal perusahaan dalam menjamin seluruh kewajiban kepada kreditor. Semakin tinggi nilai *Debt to Equity Ratio* (DER), maka semakin besar risiko keuangan yang dihadapi perusahaan karena tingginya ketergantungan pada utang.

Sejalan dengan pendapat tersebut, Menurut (Hery, 2017) menyatakan bahwa *Debt to Equity Ratio* (DER) menggambarkan proporsi pendanaan perusahaan yang berasal dari utang dibandingkan dengan ekuitas. Rasio ini mencerminkan tingkat leverage keuangan perusahaan dan digunakan oleh manajemen serta investor untuk menilai stabilitas keuangan jangka panjang.

Menurut (Brigham & Houston, 2019) menjelaskan bahwa penggunaan utang dapat meningkatkan tingkat pengembalian modal sendiri melalui efek leverage, namun pada saat yang sama juga meningkatkan risiko keuangan apabila perusahaan tidak mampu mengelola kewajiban utangnya secara efisien. Oleh

karena itu, struktur modal yang seimbang antara utang dan ekuitas sangat diperlukan untuk menjaga solvabilitas perusahaan.

Dengan demikian, *Debt to Equity Ratio* (DER) merupakan rasio yang penting untuk diperhatikan oleh manajemen, investor, dan kreditur karena berkaitan erat dengan tingkat risiko, stabilitas keuangan, serta kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka panjangnya

2.1.6.2 Tujuan dan Manfaat *Debt To Equity Ratio* (DER)

Menurut (Hery, 2015), tujuan dan manfaat dari penggunaan *Debt to Equity Ratio* (DER) dalam analisis keuangan perusahaan antara lain adalah:

1. Mengetahui posisi kewajiban perusahaan terhadap kreditor.
2. Menganalisis kemampuan perusahaan dalam membayar utang jangka panjang.
3. Menilai proporsi aset yang didanai oleh utang dibandingkan dengan modal sendiri.
4. Mengukur pengaruh struktur utang terhadap risiko keuangan perusahaan.
5. Menilai kemampuan laba operasional untuk melunasi kewajiban finansial secara periodik.

Menurut (Kasmir, 2015) juga menambahkan bahwa *Debt to Equity Ratio* (DER) sangat penting dalam membantu para pemangku kepentingan perusahaan, baik internal maupun eksternal, dalam pengambilan keputusan investasi dan pembiayaan. *Debt to Equity Ratio* (DER) yang terlalu tinggi menunjukkan ketergantungan yang besar terhadap utang yang bisa meningkatkan risiko kebangkrutan, sedangkan *Debt to Equity Ratio* (DER) yang terlalu rendah mungkin menunjukkan kurang optimalnya pemanfaatan leverage keuangan.

Menurut (Zulvia, 2019) Manfaat yang disoroti antara lain:

1. Menentukan tingkat risiko keuangan akibat penggunaan utang.
2. Menjadi indikator efisiensi dalam pengelolaan pendanaan eksternal.
3. Membantu investor dalam mengevaluasi struktur keuangan perusahaan sebagai dasar pengambilan keputusan investasi.

2.1.6.3 Faktor-faktor Yang mempengaruhi *Debt To Equity Ratio* (DER)

Menurut (Hery, 2015) faktor yang mempengaruhi rasio solvabilitas yaitu:

1. Kemudahan dalam mendapatkan dana,
2. Jumlah dana yang dibutuhkan,
3. Jangka waktu pengembalian dana,
4. Kemampuan perusahaan dalam membayar beban pinjaman,
5. Pertimbangan pajak,
6. Masalah kendali perusahaan,
7. Pengaruh laba per lembar saham.

Menurut (Meilinda & Destriana, 2019) menganalisis faktor-faktor keuangan yang berdampak terhadap *Debt to Equity Ratio* (DER):

1. *Return on Asset* (ROA) dan *Working Capital Turnover* memiliki hubungan signifikan terhadap *Debt to Equity Ratio* (DER).
2. Faktor-faktor seperti struktur biaya dan manajemen modal kerja turut memengaruhi keputusan perusahaan dalam penggunaan utang.
3. *Debt to Equity Ratio* (DER) juga dipengaruhi oleh strategi manajerial dalam menjaga keseimbangan antara risiko keuangan dan efisiensi modal.

2.1.6.4 Pengukuran *Debt To Equity Ratio* (DER)

Dalam analisis struktur permodalan perusahaan, salah satu rasio yang banyak digunakan adalah *Debt to Equity Ratio* (DER). Rasio ini termasuk dalam kategori rasio leverage yang digunakan untuk mengukur seberapa besar perusahaan memanfaatkan utang dalam membiayai operasional dibandingkan dengan modal sendiri. *Debt to Equity Ratio* (DER) memberikan gambaran mengenai posisi keuangan perusahaan dalam kaitannya dengan tingkat risiko keuangan yang ditanggung.

Menurut (Kasmir, 2010) rasio ini dapat mencerminkan sejauh mana total aktiva perusahaan dibiayai oleh utang. Dengan kata lain, *Debt to Equity Ratio* (DER) menunjukkan proporsi antara kewajiban kepada pihak luar terhadap total modal. Rasio ini membantu dalam menilai pengaruh penggunaan utang terhadap efektivitas pengelolaan aset perusahaan. Semakin tinggi nilai rasio ini, maka semakin besar ketergantungan perusahaan terhadap sumber pembiayaan eksternal.

Menurut (Indriyani & Mudjijah, 2022) dalam jurnal mereka di *Jurnal Akuntabel*, *Debt to Equity Ratio* (DER) merupakan rasio yang digunakan untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka panjangnya, serta untuk melihat sejauh mana perusahaan menggunakan dana yang berasal dari pinjaman dibandingkan dengan dana sendiri.

Menurut (Zulvia, 2019) menyatakan bahwa *Debt to Equity Ratio* (DER) juga mencerminkan efisiensi perusahaan dalam mengelola pendanaan eksternal dan pengaruhnya terhadap stabilitas profitabilitas jangka panjang. Semakin tinggi rasio ini, maka semakin besar beban tetap yang harus ditanggung perusahaan,

namun berpotensi meningkatkan tingkat pengembalian bagi pemegang saham jika dikelola dengan baik.

Menurut (Kasmir, 2010) rumus untuk mencari *Debt to Equity Ratio* (DER) adalah sebagai berikut:

$$DER = \frac{\text{Total hutang}}{\text{total modal}}$$

Hasil dari rasio ini menunjukkan berapa rupiah utang yang digunakan untuk setiap satu rupiah modal sendiri. *Debt to Equity Ratio* (DER) yang ideal bervariasi tergantung pada industri, namun umumnya nilai *Debt to Equity Ratio* (DER) yang terlalu tinggi menunjukkan risiko finansial yang lebih besar.

2.2 Kerangka Berpikir Konseptual

2.2.1 Pengaruh *Return On Equity* Terhadap *Price Earning Ratio*

Return On Equity merupakan salah satu rasio profitabilitas yang digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih berdasarkan modal sendiri yang dimiliki. *Return On Equity* menunjukkan tingkat efektivitas manajemen dalam mengelola ekuitas untuk menciptakan keuntungan bagi pemegang saham. Semakin tinggi nilai *Return On Equity*, maka semakin baik kinerja perusahaan dalam memanfaatkan modal sendiri, sehingga dapat meningkatkan kepercayaan investor terhadap prospek perusahaan di masa mendatang. Kondisi tersebut berpotensi mendorong peningkatan harga saham dan pada akhirnya memengaruhi nilai *Price Earning Ratio*.

Menurut (Brigham & Houston, 2019), tingkat profitabilitas yang tinggi mencerminkan kinerja perusahaan yang baik dan menjadi sinyal positif bagi investor dalam menilai prospek perusahaan. Perusahaan dengan kemampuan

menghasilkan laba yang tinggi cenderung memperoleh penilaian yang lebih baik dari pasar, sehingga berdampak pada peningkatan harga saham dan nilai *Price Earning Ratio*.

Menurut (Kasmir, 2017) menyatakan bahwa *Return On Equity* yang tinggi menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memberikan tingkat pengembalian yang lebih besar kepada pemegang saham. Hal ini dapat meningkatkan minat investor untuk berinvestasi, yang kemudian berpengaruh terhadap peningkatan harga saham dan *Price Earning Ratio*.

Menurut (Utomo et al., 2016) menyatakan bahwa *Return On Equity* berpengaruh secara signifikan terhadap *Price Earning Ratio*. *Return On Equity* mencerminkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari modal sendiri, sehingga peningkatan rasio ini akan direspons positif oleh investor karena dianggap mencerminkan prospek perusahaan yang baik.

Hasil penelitian tersebut didukung oleh, Menurut (Kurniawan et al., 2020) yang menyatakan bahwa *Return On Equity* yang tinggi menggambarkan efisiensi perusahaan dalam mengelola modal sendiri untuk menghasilkan laba. Kondisi ini membentuk persepsi positif investor terhadap perusahaan, yang selanjutnya mendorong peningkatan harga saham dan nilai *Price Earning Ratio*.

Selain itu, Menurut (Sijabat & Suarjaya, 2018) menyatakan bahwa *Return On Equity* merupakan indikator penting dalam menilai potensi pertumbuhan perusahaan di masa depan. *Return On Equity* sering dijadikan dasar pertimbangan investor dalam pengambilan keputusan investasi, sehingga perubahan nilai *Return On Equity* dapat memengaruhi penilaian investor terhadap saham perusahaan, termasuk nilai *Price Earning Ratio*.

Namun demikian, penelitian yang dilakukan oleh menurut (Famiah, 2018) menunjukkan hasil yang berbeda, yaitu *Return On Equity* tidak selalu berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio*. Perbedaan hasil ini dapat disebabkan oleh kondisi pasar yang fluktuatif serta karakteristik sektor industri yang berbeda, sehingga hubungan antara *Return On Equity* dan *Price Earning Ratio* tidak selalu bersifat konsisten.

2.2.2 Pengaruh *Current Ratio* Terhadap *Price Earning Ratio* (PER)

Current Ratio (CR) merupakan salah satu rasio likuiditas yang digunakan untuk menilai kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya menggunakan aset lancar. Rasio ini menjadi indikator penting bagi investor dalam menilai kesehatan keuangan perusahaan. Likuiditas yang terlalu tinggi dapat mengindikasikan adanya dana yang tidak dimanfaatkan secara efisien, sedangkan likuiditas yang terlalu rendah dapat menunjukkan potensi kesulitan keuangan.

Menurut (Kasmir, 2017), *Current Ratio* menunjukkan seberapa besar aset lancar yang dimiliki perusahaan dibandingkan dengan kewajiban lancarnya. Rasio ini memberikan gambaran mengenai kemampuan perusahaan dalam menjaga kelangsungan operasionalnya dalam jangka pendek. Perusahaan dengan tingkat likuiditas yang memadai cenderung dinilai lebih aman oleh investor, meskipun likuiditas yang terlalu tinggi belum tentu mencerminkan kinerja keuangan yang optimal.

Menurut (Van Horne & Wachowicz, 2012) menyatakan bahwa rasio likuiditas berperan penting dalam mencerminkan stabilitas keuangan perusahaan. Tingkat likuiditas yang sehat dapat meningkatkan kepercayaan investor terhadap

kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya, yang pada akhirnya dapat memengaruhi penilaian pasar terhadap saham perusahaan, termasuk nilai *Price Earning Ratio*.

Menurut (Kurniawan et al., 2020) , *Current Ratio* (CR) secara parsial berpengaruh terhadap *Price Earning Ratio* (PER), di mana peningkatan kemampuan likuiditas dapat meningkatkan kepercayaan investor terhadap kinerja keuangan perusahaan. Namun, hasil yang berbeda ditemukan oleh Menurut (Wahyuni et al., 2020) , yang menunjukkan bahwa *Current Ratio* (CR) memiliki pengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan subsektor perkebunan, karena kelebihan aset lancar dapat mengurangi efisiensi penggunaan modal.

Menurut (Malahayati & Andiansyah, 2024) juga menemukan bahwa *Current Ratio* (CR) berpengaruh positif terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan manufaktur, menandakan bahwa kemampuan likuiditas yang baik dapat meningkatkan persepsi pasar terhadap prospek laba perusahaan. Sementara itu, Menurut (Ristiya & Suryaningprang, 2024) memperkuat temuan tersebut dengan menyebutkan bahwa peningkatan *Current Ratio* (CR) dapat mendorong peningkatan nilai pasar saham karena investor menilai perusahaan memiliki kestabilan keuangan yang baik.

Namun, hasil yang berbeda diungkapkan oleh menurut (Effendi, 2022) , yang menunjukkan bahwa *current ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap harga saham maupun *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan subsektor industri dasar. Hal ini disebabkan karena tingginya *Current Ratio* (CR) tidak selalu diikuti dengan peningkatan profitabilitas. Dengan demikian, dapat

disimpulkan bahwa pengaruh *Current Ratio* (CR) terhadap *Price Earning Ratio* (PER) bersifat bervariasi, tergantung pada efisiensi penggunaan aset lancar, kondisi industri, dan persepsi investor terhadap kinerja keuangan perusahaan.

2.2.3 Pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap *Price Earning Ratio*

Debt to Equity Ratio (DER) merupakan rasio yang menggambarkan perbandingan antara total utang dengan modal sendiri yang digunakan perusahaan dalam pendanaan operasionalnya. Rasio ini menunjukkan sejauh mana perusahaan menggunakan pendanaan yang berasal dari pihak eksternal (*leverage*). Semakin besar nilai *Debt to Equity Ratio* (DER), maka semakin tinggi ketergantungan perusahaan terhadap utang, yang secara teoritis meningkatkan risiko keuangan serta potensi ketidakmampuan dalam membayar kewajiban jangka panjang.

Menurut (Kasmir, 2017) *Debt to Equity Ratio* digunakan untuk menilai struktur permodalan perusahaan, khususnya dalam melihat keseimbangan antara penggunaan utang dan modal sendiri. Struktur modal yang didominasi oleh utang dapat meningkatkan risiko keuangan perusahaan, terutama terkait dengan kewajiban pembayaran bunga dan pokok utang, yang pada akhirnya dapat memengaruhi tingkat kepercayaan investor.

Menurut (Brigham & Houston, 2014) menyatakan bahwa penggunaan utang yang berlebihan akan meningkatkan risiko kebangkrutan karena meningkatnya beban keuangan perusahaan. Kondisi ini dapat menurunkan penilaian pasar terhadap saham perusahaan, sehingga berpotensi menekan nilai *Price Earning Ratio*.

Menurut (Kurniawan et al., 2020) , peningkatan *Debt to Equity Ratio* (DER) dapat menurunkan tingkat kepercayaan investor karena tingginya beban

bunga dari utang yang berdampak negatif terhadap laba bersih perusahaan. Hal ini secara tidak langsung menekan nilai *Price Earning Ratio* (PER) karena investor menilai perusahaan berisiko tinggi. Pandangan ini sejalan dengan hasil penelitian menurut (Wahyuni et al., 2020) yang menyatakan bahwa kenaikan *Debt to Equity Ratio* (DER) cenderung menurunkan *Price Earning Ratio* (PER), sebab peningkatan struktur modal berbasis utang mengakibatkan penurunan solvabilitas dan meningkatnya risiko gagal bayar.

Sementara itu, Menurut (Dianita et al., 2022) menunjukkan bahwa *Debt to Equity Ratio* (DER) tidak berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio* (PER), karena perubahan struktur modal belum tentu memengaruhi keputusan investor dalam menentukan nilai pasar saham. Perusahaan dengan tingkat *Debt to Equity Ratio* (DER) yang tinggi belum tentu dipersepsikan negatif apabila mampu menunjukkan efisiensi penggunaan modal dan kemampuan menghasilkan laba yang stabil.

Menurut (Ristiya & Suryaningprang, 2024) juga mendukung temuan tersebut, di mana *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh negatif terhadap *Price Earning Ratio* (PER) karena meningkatnya beban keuangan perusahaan cenderung mengurangi laba bersih yang tersedia bagi pemegang saham. Sebaliknya, Menurut (Malahayati & Andiansyah, 2024) menyatakan bahwa dalam beberapa sektor seperti manufaktur, *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh positif terhadap *Price Earning Ratio* (PER) karena penggunaan utang yang efisien dapat memperbesar tingkat pengembalian modal (*return on equity*) dan meningkatkan persepsi investor terhadap potensi pertumbuhan laba di masa depan.

Menurut (Kurniawan et al., 2020) , *Return On Equity* (ROE), *Curret Ratio* (CR), dan *Debt to Equity Ratio* (DER) secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio* (PER). Hal ini menunjukkan bahwa kombinasi antara kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba, menjaga likuiditas, dan mengelola struktur modal berperan penting dalam menentukan persepsi pasar terhadap harga saham dan tingkat keuntungan yang diharapkan.

2.2.4. Pengaruh *Return On Equity*, *Current Ratio*, dan *Debt to Equity Ratio* Terhadap *Price Earning Ratio*

Pengukuran kinerja keuangan merupakan salah satu faktor penting yang memengaruhi proses pengambilan keputusan dalam perusahaan dan menjadi dasar bagi investor dalam menilai prospek serta nilai pasar suatu perusahaan. Pengukuran ini biasanya dilakukan melalui analisis rasio keuangan seperti *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR) dan *Debt to Equity Ratio* (DER) yang secara simultan dapat memberikan gambaran mengenai profitabilitas, likuiditas, dan struktur permodalan perusahaan. Ketiga rasio tersebut berperan penting dalam menentukan tingkat kepercayaan investor dan berpengaruh terhadap *Price Earning Ratio* (PER) perusahaan.

Menurut (Kasmir, 2017), analisis rasio profitabilitas, likuiditas, dan solvabilitas secara bersama-sama memberikan gambaran yang komprehensif mengenai kinerja keuangan perusahaan. Perusahaan yang mampu menghasilkan laba secara optimal, menjaga kemampuan memenuhi kewajiban jangka pendek, serta mengelola penggunaan utang secara proporsional cenderung memiliki tingkat risiko yang lebih rendah dan daya tarik yang lebih tinggi di mata investor.

Kondisi tersebut dapat berdampak pada peningkatan harga saham dan nilai *Price Earning Ratio*.

Selain itu, Menurut (Fahmi, 2020) menjelaskan bahwa rasio keuangan merupakan alat utama yang digunakan investor untuk menilai kinerja dan prospek perusahaan. Rasio profitabilitas mencerminkan kemampuan perusahaan menghasilkan laba, rasio likuiditas menunjukkan kemampuan memenuhi kewajiban jangka pendek, dan rasio solvabilitas menggambarkan tingkat risiko keuangan perusahaan. Ketiga aspek tersebut secara bersama-sama memengaruhi persepsi investor terhadap nilai perusahaan dan potensi keuntungan investasi.

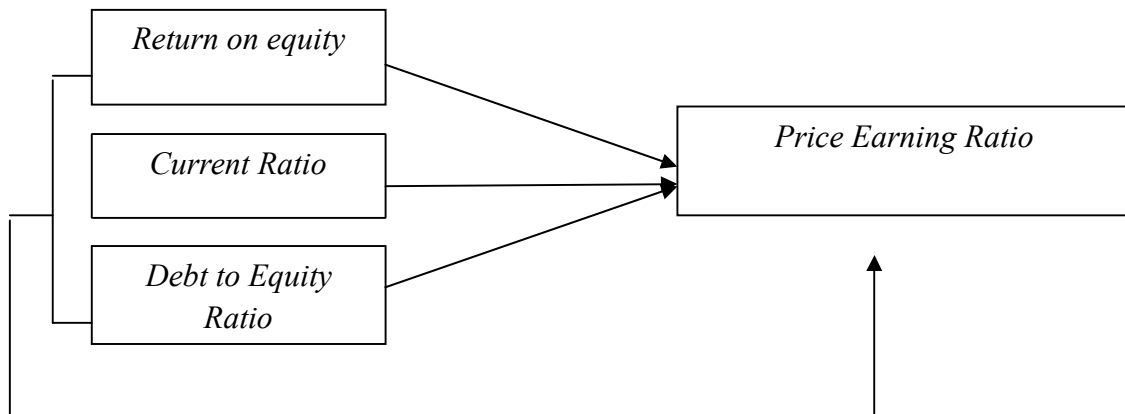
Menurut (Kurniawan et al., 2020) , *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Debt to Equity Ratio* (DER) secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio* (PER). Hal ini menunjukkan bahwa kombinasi kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba, menjaga likuiditas, dan mengelola struktur modal memiliki dampak langsung terhadap persepsi pasar terhadap nilai saham dan potensi keuntungan yang diharapkan oleh investor.

Hasil serupa juga ditemukan, Menurut (Wahyuni et al., 2020) , yang menyimpulkan bahwa *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan subsektor perkebunan di Bursa Efek Indonesia. Peningkatan *Return On Equity* (ROE) menunjukkan efisiensi penggunaan modal sendiri yang berdampak positif terhadap nilai *Price Earning Ratio* (PER), sedangkan *Current Ratio* (CR) dan *Debt to Equity Ratio* (DER) merepresentasikan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek dan mengelola pendanaan dari pihak luar.

Menurut (Harista & Priyanto, 2025) pada perusahaan properti PT Metropolitan Kentjana Tbk juga menunjukkan bahwa *Debt to Equity Ratio* (DER) dan *Return On Equity* (ROE) secara simultan berpengaruh positif terhadap *Price Earning Ratio* (PER). Peningkatan *Return On Equity* (ROE) menandakan kemampuan perusahaan menghasilkan laba dari modal yang ditanamkan, sementara penggunaan utang yang efisien dapat memperbesar tingkat pengembalian modal dan meningkatkan kepercayaan investor.

Sementara itu, Menurut (Azzahra & Ramadhan, 2021) menemukan hasil yang berbeda. Dalam penelitian tersebut disebutkan bahwa *Current Ratio* (CR) memiliki pengaruh negatif terhadap *Price Earning Ratio* (PER), sedangkan *Return On Equity* (ROE) dan *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh positif namun tidak signifikan pada perusahaan subsektor telekomunikasi. Hal ini menunjukkan bahwa hubungan antara ketiga rasio keuangan tersebut dengan *Price Earning Ratio* (PER) dapat bervariasi tergantung pada karakteristik industri dan kondisi keuangan masing-masing perusahaan.

Menurut (Malahayati & Andiansyah, 2024) yang dilakukan pada perusahaan manufaktur juga mendukung pandangan bahwa *Return On Equity* (ROE), *Debt to Equity Ratio* (DER) dan *Current Ratio* (CR) secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio* (PER). Ketiga rasio ini menunjukkan kemampuan perusahaan untuk mengelola modal sendiri, utang, dan aset lancar secara optimal dalam rangka meningkatkan profitabilitas dan nilai pasar perusahaan.



Gambar 2.1 Kerangka Konseptual Penelitian

2.3. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah dan kajian teori yang telah diuraikan sebelumnya, maka hipotesis atau dugaan sementara dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. *Return on Equity* (ROE) berpengaruh terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan sektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
2. *Current Ratio* (CR) berpengaruh terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan sektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
3. *Debt to Equity Ratio* (DER) berpengaruh terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan sektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
4. *Return on Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Debt to Equity Ratio* (DER) secara bersama-sama berpengaruh terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan sektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

BAB 3

METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan asosiatif kuantitatif. Pendekatan ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel atau lebih yang bersifat sebab-akibat. Menurut (Sugiyono, 2019) penelitian asosiatif digunakan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel atau lebih dengan menggunakan data dalam bentuk angka yang dianalisis secara statistik.

Dalam penelitian ini, peneliti bertujuan untuk mengetahui pengaruh *Return on Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan yang menjadi objek penelitian. Pendekatan kuantitatif digunakan karena penelitian ini didasarkan pada teori yang diuji dengan menggunakan data numerik dan analisis statistik.

Menurut (Sanusi, 2014) penelitian kuantitatif menekankan pada pengujian teori melalui pengukuran variabel-variabel penelitian dan melakukan analisis data dengan prosedur statistik.

3,2 Definisi Operasional Variabel

Definisi operasional variabel merupakan penjelasan mengenai cara mengukur setiap variabel yang digunakan dalam penelitian. Definisi ini bertujuan agar variabel-variabel yang digunakan dapat dipahami secara jelas dan terukur. Menurut (Priyanto, 2018) definisi operasional menjelaskan bagaimana suatu variabel diukur, diamati, atau dimanipulasi dalam konteks penelitian.

Berdasarkan judul penelitian, terdapat dua jenis variabel yang digunakan, Variabel independen (bebas) *Return on Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Debt to Equity Ratio* (DER). Variabel dependen (terikat) *Price Earning Ratio* (PER). Adapun variabel tersebut adalah sebagai berikut:

Tabel 3.1 Definisi Operasional Variabel

No	Variabel	Definisi	Pengukuran	Skala	Sumber
1	ROE (X1)	mengukur kemampuan perusahaan dengan keseluruhan dana yang ditanamkan dalam aktiva yang digunakan untuk operasi perusahaan untuk menghasilkan keuntungan.	$ROE = \frac{\text{Laba bersih setelah pajak}}{\text{total modal}} \times 100$	Ratio	(Kasmir, 2019)
2	CR (X2)	rasio untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek atau utang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan.	$\text{Current Ratio (CR)} = \frac{\text{Aktiva Lancar}}{\text{Utang Lancar}}$	Ratio	(Ginting, 2017)
3	DER (X3)	menunjukkan struktur pemodalannya suatu perusahaan yang merupakan perbandingan antara total hutang dengan modal yang digunakan sebagai sumber pendanaan perusahaan	$DER = \frac{\text{Total hutang}}{\text{Total Modal}}$	Ratio	(Fahmi, 2020)
4	PER (Y)	Rasio harga per saham terhadap laba per saham menunjukkan jumlah yang rela dibayarkan oleh investor untuk setiap dolar laba yang dilaporkan	$PER = \frac{\text{Harga saham}}{EPS}$	Ratio	(Baridwan, 2015)

3.3 Tempat dan Waktu Penelitian

1. Penelitian ini menggunakan data empiris yang diperoleh dari Bursa Efek Indonesia (www.idx.co.id) yang terfokus pada Perusahaan Transportation Dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia dan data yang diambil adalah dari tahun 2020 sampai tahun 2024. Alamat kantor BEI di medan ber alamat di Jl. Juanda Baru No. 5-6A, Medan
2. Waktu penelitian dilakukan dari bulan November 2025 sampai dengan bulan April 2026.

Tabel 3.2 Jadwal Kegiatan Penelitian

No.	Aktivitas Penelitian	November				Desember				Januari				Februa ri				Maret				April			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1.	Prariset		■																						
2.	Pengajuan Judul			■																					
3.	Penyusunan Proposal				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■								
4.	Seminar Proposal															■									
5.	Pengumpulan Data																■								
6.	Pengolahan Data																	■	■						
7.	Penyusunan Skripsi																			■	■				
8.	Bimbingan Skripsi																				■	■			
9.	Sidang Meja Hijau																								■

3.4 Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi Penelitian

Menurut (Sugiyono, 2019) teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian karena tujuan utama penelitian adalah memperoleh data. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, peneliti tidak

akan mendapatkan data yang memenuhi standar yang ditetapkan. Adapun populasi dalam penelitian ini adalah perusahaan yang bergerak dalam bidang Transportation dan Logistic yang terdaftar di bursa Efek Indonesia periode 2020 – 2024 yang berjumlah 39 perusahaan yang dapat di lihat pada tabel berikut :

Tabel 3.3 Populasi Penelitian

No	Kode Perusahaan	Nama Perusahaan
1	AKSI	Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk
2	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk.
3	BIRD	Blue Bird Tbk.
4	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk
5	CMPP	AirAsia Indonesia Tbk.
6	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk
7	IMJS	Indomobil Multi Jasa Tbk.
8	LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk.
9	MIRA	Mitra International Resources
10	MITI	Mitra Investindo Tbk.
11	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.
12	SAFE	Steady Safe Tbk
13	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk.
14	SMDR	Samudera Indonesia Tbk.
15	TAXI	Express Transindo Utama Tbk.
16	TMAS	Temas Tbk.
17	WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tb
18	HELI	Jaya Trishindo Tbk.
19	TRUK	Guna Timur Raya Tbk.
20	TNCA	Trimuda Nuansa Citra Tbk.
21	BPTR	Batavia Prosperindo Trans Tbk.
22	SAPX	Satria Antarana Prima Tbk.
23	DEAL	Dewata Freightinternational Tb
24	JAYA	Armada Berjaya Trans Tbk.
25	KJEN	Krida Jaringan Nusantara Tbk.
26	PURA	Putra Rajawali Kencana Tbk.
27	PPGL	Prima Globalindo Logistik Tbk.
28	TRJA	Transkon Jaya Tbk.
29	HAIS	Hasnur Internasional Shipping
30	HATM	Habco Trans Maritima Tbk.
31	RCCC	Utama Radar Cahaya Tbk.
32	ELPI	Pelayaran Nasional Ekalya Purn
33	LAJU	Jasa Berdikari Logistics Tbk.
34	GTRA	Grahaprima Suksesmandiri Tbk.
35	MPXL	MPX Logistics International Tb
36	KLAS	Pelayaran Kurnia Lautan Semest
37	LOPI	Logisticsplus International Tb
38	BLOG	Trimitra Trans Persada Tbk.
39	PJHB	Pelayaran Jaya Hidup Baru Tbk.

2. Sampel Penelitian

Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan purposive sampling. Menurut (Sugiyono, 2013), *purposive sampling* adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu. Pertimbangan atau kriteria tersebut ditetapkan sesuai dengan tujuan penelitian agar sampel yang dipilih mampu memberikan informasi yang relevan dan representatif.

Sejalan dengan itu, Menurut (Sekaran & Bougie, 2016) menyatakan bahwa *purposive sampling* dilakukan dengan memilih elemen populasi yang dianggap paling mampu memberikan informasi yang dibutuhkan peneliti. Berdasarkan pendapat tersebut, maka kriteria pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Perusahaan Transportation Dan Logistic yang tidak delisting dari Bursa Efek Indonesia selama periode pengamatan tahun 2020 Sampai dengan tahun 2024
2. Perusahaan tersebut memiliki laporan keuangan yang lengkap dan Audited selama tahun 2020 sampai dengan tahun 2024.
3. Perusahaan sektor Transportation dan Logistic yang memiliki data keuangan lengkap untuk menghitung variabel penelitian, yaitu *Return On Equity (ROE)*, *Current Ratio (CR)*, *Debt To Equity Ratio (DER)*, dan *Price Earning Ratio (PER)* selama periode 2020–2024.

Dari kriteria diatas maka sebagai sampel penelitian ini berjumlah 9 perusahaan dijadikan sampel. Berikut Daftar Perusahaan yang di jadikan sampel dalam penelitian ini

Tabel 3.4 Sampel Penelitian

No	Kode Perusahaan	Nama perusahaan
1	BIRD	PT Blue Bird Tbk
2	ASSA	PT Adi Sarana Armada Tbk
3	TMAS	PT Temas Tbk
4	AKSI	PT Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk
5	NELY	PT Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk
6	IMJS	PT Indomobil Multi Jasa Tbk
7	SAPX	PT Satria Antaran Prima Tbk
8	BPTR	PT Batavia Prosperindo Trans Tbk
9	PPGL	PT Prima Globalindo Logistik Tbk

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data eksternal, yaitu data yang diperoleh dari sumber di luar perusahaan. Teknik pengumpulan data melalui teknik studi dokumentasi. Data dikumpulkan dari media internet dengan cara mengunduh laporan keuangan yang telah dipublikasikan melalui situs resmi Bursa Efek Indonesia (BEI).

3.6 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan bantuan program EViews 12. Metode analisis yang digunakan adalah regresi data panel untuk menganalisis pengaruh *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Price Earning Ratio* (PER). Regresi data panel merupakan gabungan antara data *cross section* dan data *time series*.

Menurut (Basuki & Prawoto, 2016) , penggunaan data panel dapat menghasilkan estimasi yang lebih efisien karena menggabungkan dimensi individu dan waktu. Oleh karena itu, metode regresi data panel dinilai tepat digunakan dalam penelitian ini.

3.6.1 Model Regresi Data Panel

Model regresi data panel digunakan untuk menganalisis hubungan antara variabel independen dan variabel dependen pada data yang terdiri dari beberapa perusahaan dalam beberapa periode waktu. Menurut (Basuki & Prawoto, 2016), model regresi data panel dapat digunakan untuk menggabungkan dimensi individu (*cross section*) dan waktu (*time series*) sehingga hasil estimasi lebih efisien. Model persamaan regresi data panel dalam penelitian ini dirumuskan sebagai berikut:

$$Y = a + \beta^1 X_{1it} + \beta^2 X_{2it} + \beta^3 X_{3it} + \epsilon_{it}$$

Keterangan:

Y = Variabel dependen yang diprediksikan (PER)

a = Konstanta

β = Parameter koefisien masing-masing variabel

X_1 = Variabel Independen (*Return On Equity*)

X_2 = Variabel Independen (*current ratio*)

X_3 = Variabel Independen (*Debt to Equity Ratio*)

I = Perusahaan

t = Periode waktu

ϵ = Standar error

Uji asumsi klasik dilakukan untuk memastikan bahwa model regresi data panel yang digunakan memenuhi asumsi-asumsi statistik sehingga hasil estimasi dapat digunakan untuk pengujian hipotesis secara valid.

Menurut (Widarjono, 2018) pengujian asumsi klasik dalam data panel umumnya difokuskan pada uji multikolinieritas dan uji heteroskedastisitas, sedangkan uji autokorelasi tidak selalu diwajibkan seperti pada data time series murni. Oleh karena itu, dalam penelitian ini uji asumsi klasik yang digunakan meliputi uji normalitas, uji multikolinieritas, dan uji heteroskedastisitas.

3.6.2. Estimasi Model Regresi Data Panel

Dalam analisis regresi data panel terdapat tiga pendekatan model yang dapat digunakan, yaitu *Common Effect Model* (CEM), *Fixed Effect Model* (FEM), dan *Random Effect Model* (REM). Menurut (Basuki & Prawoto, 2016) ketiga model tersebut digunakan untuk mengakomodasi perbedaan karakteristik antar individu maupun antar waktu dalam data panel. Pemilihan model yang tepat sangat penting agar hasil estimasi regresi dapat menggambarkan kondisi data secara akurat. Oleh karena itu, dalam penelitian ini dilakukan estimasi terhadap ketiga model regresi data panel sebelum ditentukan model terbaik yang akan digunakan dalam pengujian hipotesis.

3.6.2.1 *Common Effect Model* (CEM)

Common Effect Model (CEM) merupakan model regresi data panel yang mengasumsikan bahwa data memiliki perilaku yang sama antar perusahaan dan antar periode waktu. Model ini tidak memperhatikan adanya perbedaan karakteristik individu maupun waktu, sehingga seluruh data digabungkan dan diestimasi menggunakan metode *Ordinary Least Squares* (OLS).

Menurut *Common Effect Model* (CEM) sering digunakan sebagai model dasar dalam analisis data panel sebelum dilakukan pemilihan model yang lebih

tepat. Model ini digunakan sebagai pembandingan awal dengan model lainnya, yaitu *Fixed Effect Model* dan *Random Effect Model*.

3.6.2.2 *Fixed Effect Model* (FEM)

Fixed Effect Model (FEM) merupakan model regresi data panel yang memperhitungkan adanya perbedaan karakteristik antar perusahaan yang bersifat tetap (*time-invariant*). Perbedaan karakteristik tersebut ditangkap melalui perbedaan nilai intersep (konstanta) pada masing-masing perusahaan, sementara koefisien variabel independen diasumsikan sama untuk setiap perusahaan.

Menurut (Widarjono, 2018) *Fixed Effect Model* digunakan apabila terdapat perbedaan karakteristik individu yang memengaruhi variabel dependen dan perbedaan tersebut tidak dapat diobservasi secara langsung. Dengan demikian, penggunaan *Fixed Effect Model* (FEM) dapat mengurangi bias yang disebabkan oleh variabel yang tidak teramati namun bersifat konstan sepanjang waktu.

3.6.2.3 *Random Effect Model* (REM)

Random Effect Model (REM) merupakan model regresi data panel yang mengasumsikan bahwa perbedaan karakteristik antar perusahaan bersifat acak dan menjadi bagian dari komponen error. Model ini menganggap bahwa efek individu tidak berkorelasi dengan variabel independen dalam model regresi.

Menurut (Widarjono, 2018) *Random Effect Model* digunakan apabila perbedaan karakteristik individu bersifat random dan tidak berkorelasi dengan variabel independen, sehingga estimasi dapat dilakukan dengan metode *Generalized Least Squares* (GLS). Model ini dinilai lebih efisien dibandingkan *Fixed Effect Model* apabila asumsi tersebut terpenuhi.

3.6.3 Pemilihan Model Regresi Data Panel

Pemilihan model regresi data panel dilakukan untuk menentukan model yang paling tepat digunakan dalam penelitian. Menurut (Widarjono, 2018) pemilihan model regresi data panel dilakukan dengan membandingkan *Common Effect Model* (CEM), *Fixed Effect Model* (FEM), dan *Random Effect Model* (REM) melalui beberapa pengujian statistik. Dalam penelitian ini, pemilihan model regresi data panel dilakukan menggunakan uji *Chow*, uji Hausman, dan uji *Lagrange Multiplier* untuk memperoleh model terbaik yang selanjutnya digunakan dalam pengujian hipotesis.

3.6.3.1 Uji *Chow*

Uji *Chow* digunakan untuk menentukan model regresi data panel yang paling tepat antara *Common Effect Model* (CEM) dan *Fixed Effect Model* (FEM). Uji ini dilakukan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan intersep antar individu dalam model regresi data panel. Menurut (Widarjono, 2018), uji *Chow* digunakan untuk menguji apakah model *Fixed Effect* lebih baik dibandingkan dengan *Common Effect*. Apabila terdapat perbedaan intersep yang signifikan antar individu, maka model *Fixed Effect* lebih tepat digunakan. Kriteria pengambilan keputusan dalam uji *Chow* adalah sebagai berikut:

- a. Jika nilai Prob. *Cross-section F* $< 0,05$, maka model yang dipilih adalah *Fixed Effect Model* (FEM) Jika nilai Prob.
- b. *Cross-section F* $\geq 0,05$, maka model yang dipilih adalah *Common Effect Model* (CEM)

3.6.3.2 Uji Hausman

Uji Hausman digunakan untuk menentukan model regresi data panel yang paling tepat antara *Fixed Effect Model* (FEM) dan *Random Effect Model* (REM). Uji ini dilakukan untuk mengetahui apakah efek individu berkorelasi dengan variabel independen dalam model. Menurut (Widarjono, 2018), apabila efek individu berkorelasi dengan variabel independen, maka model yang tepat digunakan adalah *Fixed Effect Model*. Namun apabila efek individu tidak berkorelasi dengan variabel independen, maka model yang tepat digunakan adalah *Random Effect Model*. Kriteria pengambilan keputusan dalam uji Hausman adalah sebagai berikut:

- a. Jika nilai Prob. Chi-Square $< 0,05$, maka model yang dipilih adalah *Fixed Effect Model* (FEM)
- b. Jika nilai Prob. Chi-Square $\geq 0,05$, maka model yang dipilih adalah *Random Effect Model* (REM)

3.6.3.3 Uji Lagrange Multiplier (LM)

Uji *Lagrange Multiplier* (LM) digunakan untuk menentukan model regresi data panel yang paling tepat antara *Common Effect Model* (CEM) dan *Random Effect Model* (REM). Uji ini dilakukan untuk mengetahui apakah *model Random Effect* lebih baik dibandingkan *Common Effect*. Menurut (Widarjono, 2018) apabila hasil uji *Lagrange Multiplier* (LM) menunjukkan adanya efek individu yang signifikan, maka model yang tepat digunakan adalah *Random Effect Model*. Namun apabila tidak terdapat efek individu yang signifikan, maka model yang tepat digunakan adalah *Common Effect Model*. Kriteria pengambilan keputusan dalam uji *Lagrange Multiplier* adalah sebagai berikut:

- a. Jika nilai Prob. *Breusch-Pagan* $< 0,05$, maka model yang dipilih adalah *Random Effect Model* (REM)
- b. Jika nilai Prob. *Breusch-Pagan* $\geq 0,05$, maka model yang dipilih adalah *Common Effect Model* (CEM)

3.6.4 Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik dilakukan untuk memastikan bahwa model regresi data panel yang digunakan memenuhi asumsi statistik sehingga hasil estimasi dapat digunakan untuk pengujian hipotesis secara valid. Menurut (Widarjono, 2018) pengujian asumsi klasik dalam data panel umumnya difokuskan pada uji *multikolinieritas* dan uji *heteroskedastisitas*, sedangkan uji *autokorelasi* tidak selalu diwajibkan seperti pada data time series murni.

3.6.4.1 Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk mengetahui apakah residual dalam model regresi berdistribusi normal. Pengujian normalitas residual dilakukan menggunakan uji *Jarque-Bera* melalui menu *Histogram–Normality Test* pada program EViews 12.

Kriteria pengambilan keputusan adalah sebagai berikut:

- a. Jika nilai probabilitas $> 0,05$, maka residual berdistribusi normal
- b. Jika nilai probabilitas $\leq 0,05$, maka residual tidak berdistribusi normal

3.6.4.2 Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat hubungan yang kuat antar variabel independen dalam model regresi. Menurut (Widarjono, 2018), multikolinieritas dapat menyebabkan koefisien regresi menjadi tidak stabil sehingga mengganggu interpretasi hasil estimasi.

Pengujian multikolinieritas dalam penelitian ini dilakukan dengan melihat nilai korelasi antar variabel independen.

Kriteria pengambilan keputusan:

- a. Jika nilai korelasi $< 0,80$ maka tidak terjadi multikolinieritas
- b. Jika nilai korelasi $\geq 0,80$ maka terjadi multikolinieritas

3.6.4.3 Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk mengetahui apakah terjadi ketidaksamaan varians residual dalam model regresi. Menurut (Widarjono, 2018) heteroskedastisitas dapat menyebabkan hasil uji statistik menjadi tidak akurat, sehingga perlu dilakukan pengujian untuk memastikan model regresi memenuhi asumsi homoskedastisitas.

Pengujian heteroskedastisitas dalam penelitian ini dilakukan menggunakan uji White melalui menu *Heteroskedasticity Tests* pada program EViews 12.

Kriteria pengambilan keputusan:

- a. Jika nilai probabilitas $> 0,05$ maka tidak terjadi heteroskedastisitas
- b. Jika nilai probabilitas $\leq 0,05$ maka terjadi heteroskedastisitas

3.6.5. Pengujian Hipotesis

a. Uji Signifikan Parsial (Uji Statistik t)

Uji t dipergunakan dalam penelitian ini untuk mengetahui kemampuan dari masing-masing variabel independen dalam mempengaruhi variabel dependen. Alasan lain uji t dilakukan yaitu untuk menguji apakah variabel bebas (X) secara individual terdapat hubungan yang signifikan atau tidak terhadap variabel terikat (Y).

Rumus yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

$$t = \frac{r \sqrt{n - 2}}{\sqrt{1 - r^2}}$$

Sumber: (Santoso, 2015)

Keterangan:

t = nilai t hitung

r = koefisien korelasi

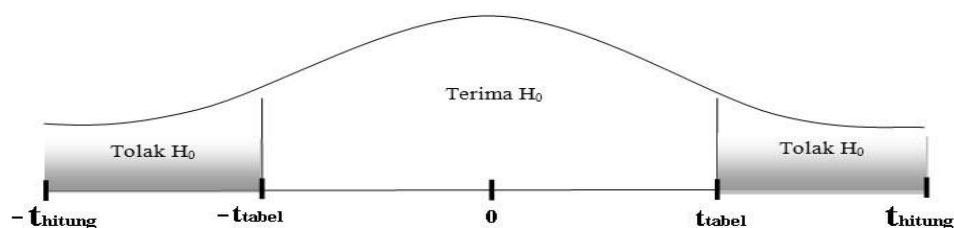
n = banyaknya pasangan rank

1. Bentuk Pengujian:

- a. $H_0 : r_s = 0$, artinya tidak terdapat hubungan signifikan antara variabel bebas (X) dengan variabel terikat (Y).
- b. $H_0 : r_s \neq 0$, artinya terdapat hubungan signifikan antara variabel bebas (X) dengan variabel terikat (Y).

2. Kriteria pengambilan keputusan:

- a. H_0 diterima jika $:-t_{tabel} < t_{hitung} < t_{tabel}$, pada $\alpha = 5\%$, $df = n-2$
- b. H_0 ditolak jika $:t_{hitung} > t_{tabel}$ atau $-t_{hitung} > -t_{tabel}$ $DF = n-k$



Gambar 3.1 Kriteria Pengujian Hipotesis Uji t

b. Uji Signifikan Simultan (Uji Statistik F)

Uji F digunakan untuk melihat kemampuan menyeluruh dari variabel bebas untuk dapat menjelaskan keragaman variabel terikat, serta untuk mengetahui apakah semua variabel memiliki koefisien regresi sama dengan nol. Rumus Uji F yang digunakan adalah sebagai berikut:

$$F_h = \frac{R^2 / k}{(1 - R^2) / (n - k - 1)}$$

Sumber: (Santoso, 2015)

Keterangan :

F_h = Nilai F hitung

R = Koefisien korelasi ganda

k = Jumlah variabel independen

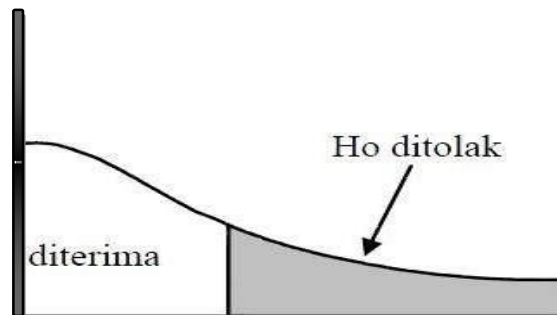
n = Jumlah anggota sampel

1. Bentuk Pengujian :

- a. H_0 = Tidak ada pengaruh signifikan *Return On Equity (ROE)*, *current ratio*, dan *debt to equity ratio* secara bersama-sama terhadap *Price earning ratio (PER)*
- b. H_a = Ada pengaruh signifikan *Return On Equity (ROE)*, *current ratio*, dan *debt to equity ratio* secara bersama-sama terhadap *Price earning ratio (PER)*

2. Kriteria pengambilan keputusan:

- a. H_0 diterima jika : $F_{tabel} < F_{hitung} < F_{tabel}$, pada $\alpha = 5\%$, $df = n-2$
- b. H_0 ditolak jika : $F_{hitung} > F_{tabel}$ atau $-F_{hitung} > -F_{tabel}$ $F_{tabel} = n-k-1$



Gambar 3.2 Kriteria Pengujian Hipotesis Uji F

3.6.3 Pengujian Koefisien Determinasi (R-Square)

Menurut (Ghozali, 2018) koefisien determinasi (R-Square) digunakan dalam penelitian untuk mengetahui seberapa besar variasi nilai variabel dependen (terikat) dapat dijelaskan oleh variasi nilai variabel independen (bebas). Dalam penggunaannya, koefisien determinasi ini dinyatakan dalam persentase (%) dengan rumus sebagai berikut:

$$D = R^2 \times 100\%$$

Keterangan:

D = Determinasi

R = Nilai Korelasi Berganda

100% = Presentase Kontribusi

BAB 4

HASIL PENELITIAN

4.1 Deskripsi Data

Dalam penelitian ini, objek yang digunakan adalah perusahaan subsektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI). Pemilihan sektor ini didasarkan pada pertimbangan bahwa sektor transportasi dan logistik memiliki peranan penting dalam menunjang kegiatan ekonomi, khususnya dalam proses distribusi barang dan jasa. Selain itu, sektor ini juga memiliki karakteristik yang dinamis serta dipengaruhi oleh berbagai kondisi ekonomi, sehingga menarik untuk dikaji lebih lanjut.

Penelitian ini menggunakan periode pengamatan dari tahun 2020 hingga 2024 atau selama 5 tahun. Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaruh *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan subsektor transportation dan logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan metode *purposive sampling*, yaitu pemilihan sampel berdasarkan kriteria tertentu yang telah ditentukan oleh peneliti agar sesuai dengan kebutuhan penelitian. Berdasarkan kriteria tersebut, diperoleh sebanyak 9 perusahaan yang dijadikan sebagai sampel penelitian. Dengan periode penelitian selama 5 tahun, maka jumlah data observasi yang digunakan adalah sebanyak 45 data, yang merupakan hasil perkalian antara jumlah perusahaan sampel dan periode penelitian (9 perusahaan \times 5 tahun).

Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data sekunder yang diperoleh dari laporan keuangan perusahaan yang dipublikasikan melalui situs resmi Bursa Efek Indonesia.

Tabel 4. 1 Hasil Uji Deskripsi Statistik

	X1	X2	X3	Y
Mean	0.111333	1.789111	1.505111	105.3789
Median	0.070000	1.650000	0.830000	12.55000
Maximum	0.640000	6.720000	5.560000	1262.710
Minumun	-0.110000	0.220000	0.120000	4.310000
Std. Dev.	0.111579	1.330205	1.570587	285.4564
Skewness	-0.228095	1.682005	1.419778	3.352895
Kurtosis	6.436654	6.453713	3.990440	12.95696
Jarque-Bera	42.41251	43.58380	16.95758	270.2038
Probability	0.000000	0.000000	0.000208	0.000000
Sum	9.090000	24.98000	6.980000	-1.156127
Sum Sq. Dev	0.423297	6.127417	0.087589	16.09629
Observation	45	45	45	45

Berdasarkan Tabel 4.1 menggambarkan besaran statistik deskriptif yang dapat dilihat dari nilai rata-rata (mean), nilai tengah (median), nilai maksimum, dan nilai minimum dari setiap variabel penelitian dengan jumlah observasi sebanyak 45 data.

- a. Variabel *Price Earning Ratio* (PER) (Y) pada perusahaan subsektor transportation dan logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia memiliki nilai rata-rata (mean) sebesar 105.3789. Nilai ini menunjukkan bahwa rata-rata nilai *Price Earning Ratio* (PER) perusahaan selama periode penelitian berada pada angka tersebut. Nilai median *Price*

- Earning Ratio* (PER) sebesar 12.5500. Nilai maksimum *Price Earning Ratio* (PER) sebesar 1262.710, sedangkan nilai minimum sebesar 4.310000.
- b. Variabel *Return On Equity* (ROE) (X1) yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari modal sendiri memiliki nilai rata-rata (mean) sebesar 0.111333. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata tingkat pengembalian modal perusahaan selama periode penelitian sebesar 0.111333. Nilai median *Return On Equity* (ROE) sebesar 0.070000. Nilai maksimum *Return On Equity* (ROE) sebesar 0.640000, sedangkan nilai minimum sebesar -0.110000.
- c. Variabel *Current Ratio* (CR) (X2) yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek memiliki nilai rata-rata (mean) sebesar 1.789111. Nilai ini menunjukkan bahwa rata-rata kemampuan likuiditas perusahaan berada pada angka tersebut. Nilai median *Current Ratio* (CR) sebesar 1.650000. Nilai maksimum *Current Ratio* (CR) sebesar 6.720000, sedangkan nilai minimum sebesar 0.220000.
- d. Variabel *Debt to Equity Ratio* (DER) (X3) yang digunakan untuk mengukur tingkat perbandingan antara total utang dengan total modal perusahaan memiliki nilai rata-rata (mean) sebesar 1.505111. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata tingkat leverage perusahaan selama periode penelitian sebesar 1.505111. Nilai median *Debt to Equity Ratio* (DER) sebesar 0.830000. Nilai maksimum *Debt to Equity Ratio* (DER) sebesar 5.560000, sedangkan nilai minimum sebesar 0.120000.

4.2 Analisis Data

4.2.1 Estimasi Model Data Panel

1) *Common Effect Model* (CEM)

Model *Common Effect Model* ini merupakan estimasi data panel yang paling sederhana, karena hanya menggabungkan data time series dan *cross section*. Biasanya menggunakan pendekatan *Ordinary Least Square* (OLS) dalam mengestimasi data panel.

Tabel 4. 2 Common Effect Model (CEM)

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	243.0029	120.3188	2.019658	0.0500
X1	-628.6300	324.9260	-1.934687	0.0599
X2	-1.493112	39.30060	-0.037992	0.9699
X3	-43.16308	33.68898	-1.281223	0.2073
R-squared	0.102074	Mean dependent var		105.3789
Adjusted R-squared	0.036372	S.D. dependent var		285.4564
S.E. of regression	280.2170	Akaike info criterion		14.19369
Sum squared resid	3219384.	Schwarz criterion		14.35429
Log likelihood	-315.3581	Hannan-Quinn criter.		14.25356
F-statistic	1.553596	Durbin-Watson stat		0.747400
Prob(F-statistic)	0.215235			

Dari hasil estimasi *Common Effect Model* dapat dijelaskan sebagai berikut:

- Variabel *Return On Equity* (X1) memiliki koefisien regresi negatif sebesar -628.6300 dengan Prob.(sig) $0.0599 > \alpha 0,05$.
- Variabel *Current Ratio* (X2) memiliki koefisien regresi negatif sebesar -1.493112 dengan Prob.(sig) $0.9699 > \alpha 0,05$.
- Variabel *Debt to Equity Ratio* (X3) memiliki koefisien regresi negatif sebesar -43.16308 dengan Prob.(sig) $0.2073 > \alpha 0,05$.

- d. Nilai F-statistik sebesar 1.553596 dengan p-value (sig) F sebesar $0.215235 > \alpha 0,05$.
- e. Nilai R square sebesar 0.102074 atau sebesar 10,21 persen.

2) *Fixed Effect Model (FEM)*

Model *Fixed Effect Model (FEM)* adalah metode estimasi pada data panel yang memanfaatkan variabel dummy untuk menangkap perbedaan nilai intersep antar masing-masing perusahaan. Model ini juga dikenal sebagai pendekatan *Least Squares Dummy Variable (LSDV)*.

Tabel 4.3 Regresi *Fixed Effect Model (FEM)*

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	256.9340	180.0280	1.427189	0.1629
X1	-737.4416	314.4931	-2.344858	0.0252
X2	-41.07733	52.24378	-0.786263	0.4373
X3	2.683281	79.86664	0.033597	0.9734

Effects Specification			
Cross-section fixed (dummy variables)			
R-squared	0.614439	Mean dependent var	105.3789
Adjusted R-squared	0.485919	S.D. dependent var	285.4564
S.E. of regression	204.6707	Akaike info criterion	13.70386
Sum squared resid	1382374.	Schwarz criterion	14.18564
Log likelihood	-296.3369	Hannan-Quinn criter.	13.88346
F-statistic	4.780868	Durbin-Watson stat	1.823910
Prob(F-statistic)	0.000223		

Dari hasil estimasi *Fixed Effect Model* dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a. Variabel *Return On Equity (X1)* memiliki koefisien regresi negatif sebesar -737.4416 dengan Prob.(sig) $0.0252 < \alpha 0,05$.
- b. Variabel *Current Ratio (X2)* memiliki koefisien regresi negatif sebesar -41.07733 dengan Prob.(sig) $0.4373 > \alpha 0,05$.
- c. Variabel *Debt to Equity Ratio (X3)* memiliki koefisien regresi positif sebesar 2.683281 dengan Prob.(sig) $0.9734 > \alpha 0,05$.

- d. Nilai F-statistik sebesar 4.780868 dengan p-value (sig) F sebesar $0.000223 < \alpha 0,05$.
- e. Nilai R square sebesar 0.614439 atau sebesar 61,44 persen.

3) *Random Effect Model (REM)*

Model *Random Effect Model (REM)* merupakan metode estimasi pada data panel di mana variabelnya mengandung komponen gangguan yang dapat berkorelasi baik antar waktu maupun antar individu. Keunggulan dari model *Random Effect Model (REM)* adalah kemampuannya dalam mengatasi masalah heteroskedastisitas serta tidak memerlukan pengujian asumsi klasik secara ketat.

Tabel 4.4 Regresi *Random Effect Model (REM)*

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	289.6642	165.8151	1.746911	0.0881
X1	-717.1676	301.1428	-2.381487	0.0220
X2	-28.01095	46.20464	-0.606237	0.5477
X3	-36.09434	51.97270	-0.694486	0.4913

Effects Specification		S.D.	Rho
Cross-section random		248.5591	0.5959
Idiosyncratic random		204.6707	0.4041

Weighted Statistics			
R-squared	0.139679	Mean dependent var	36.41503
Adjusted R-squared	0.076729	S.D. dependent var	207.4923
S.E. of regression	199.3731	Sum squared resid	1629735.
F-statistic	2.218886	Durbin-Watson stat	1.509881
Prob(F-statistic)	0.100413		

Unweighted Statistics			
R-squared	0.073755	Mean dependent var	105.3789
Sum squared resid	3320917.	Durbin-Watson stat	0.740972

- a. Variabel *Return On Equity (X1)* memiliki koefisien regresi negatif sebesar -717.1676 dengan Prob.(sig) $0.0220 < \alpha 0,05$.

- b. Variabel *Current Ratio* (X2) memiliki koefisien regresi negatif sebesar -28.01095 dengan Prob.(sig) $0.5477 > \alpha 0,05$.
- c. Variabel *Debt to Equity Ratio* (X3) memiliki koefisien regresi negatif sebesar -36.09434 dengan Prob.(sig) $0.4913 > \alpha 0,05$.
- d. Nilai F-statistik sebesar 2.218886 dengan p-value (sig) F sebesar 0.100413 $> \alpha 0,05$.
- e. Nilai R square sebesar 0.139679 atau sebesar 13,97 persen.

4.2.2 Pengujian Model Estimasi Data Panel

Untuk memperoleh model data panel terbaik dan paling akurat, maka penelitian ini harus melakukan beberapa uji, yaitu sebagai berikut:

1) Uji *Chow Test*

Uji ini digunakan untuk menentukan *model fixed effect* atau *Common Effect* yang paling tepat digunakan dalam mengestimasi data panel. apabila nilai *prob. Cross-section F* $< 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima sehingga model yang digunakan adalah *Fixed Effect*. tetapi jika nilai *prob. Crosssection F* $> 0,05$ maka model yang tepat digunakan adalah *Common Effect*.

Tabel 4.5 Hasil Uji *Chow Test*

Redundant Fixed Effects Tests			
Equation: Untitled			
Test cross-section fixed effects			
Effects Test	Statistic	d.f.	Prob.
Cross-section F	5.481633	(8,33)	0.0002
Cross-section Chi-square	38.042450	8	0.0000

Berdasarkan hasil uji *Chow* dengan menggunakan EViews, diperoleh nilai probabilitas Cross-section F sebesar 0.0002 dan Cross-section Chi-

square sebesar 0.0000. Karena nilai probabilitas Cross-section F lebih kecil dari 0,05, maka H0 ditolak dan H1 diterima. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa model yang lebih tepat digunakan adalah *Fixed Effect Model* (FEM).

2) Uji Hausman Test

Uji Hausman digunakan untuk menentukan model yang paling tepat antara *Fixed Effect Model* (FEM) dan *Random Effect Model* (REM) dalam mengestimasi data panel. Apabila nilai probabilitas (Prob.) $< 0,05$ maka H0 ditolak dan H1 diterima, sehingga model yang dipilih adalah *Fixed Effect Model*. Sebaliknya, jika nilai probabilitas (Prob.) $> 0,05$ maka model yang digunakan adalah *Random Effect Model*.

Tabel 4.6 Hasil Uji Hausman Test

Correlated Random Effects - Hausman Test			
Equation: Untitled			
Test cross-section random effects			
Test Summary	Chi-Sq. Statistic	Chi-Sq. d.f.	Prob.
Cross-section random	0.905013	3	0.8242

Berdasarkan hasil uji Hausman dengan menggunakan EViews, diperoleh nilai probabilitas (Prob.) sebesar 0.8242. Karena nilai tersebut lebih besar dari 0,05, maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa model yang lebih tepat digunakan adalah *Random Effect Model* (REM).

3) Lagrange Multiplier

Lagrange Multiplier merupakan uji yang digunakan untuk memilih antara model *Common Effect* atau *Random Effect*. Apabila nilai *prob* menunjukkan < 0.05 maka H0 ditolak dan H1 diterima sehingga model

Random Effect yang digunakan, tetapi jika nilai *prob* menunjukkan > 0.05 maka model yang digunakan adalah *Common Effect*.

Tabel 4.7 Hasil *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	17.29434 (0.0000)	0.945299 (0.3309)	18.23964 (0.0000)
Honda	4.158646 (0.0000)	-0.972265 (0.8345)	2.253112 (0.0121)
King-Wu	4.158646 (0.0000)	-0.972265 (0.8345)	1.607145 (0.0540)
Standardized Honda	5.644039 (0.0000)	-0.774146 (0.7806)	0.030981 (0.4876)
Standardized King-Wu	5.644039 (0.0000)	-0.774146 (0.7806)	-0.646313 (0.7410)
Gourieroux, et al.	--	--	17.29434 (0.0001)

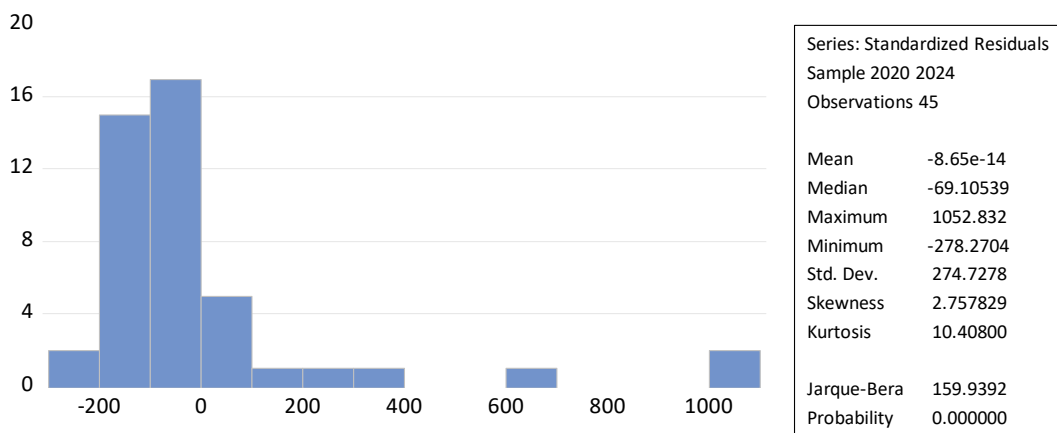
Berdasarkan hasil uji *Lagrange Multiplier* dengan metode Breusch-Pagan, diperoleh nilai probabilitas pada bagian Cross-section sebesar 0.0000. Karena nilai tersebut lebih kecil dari 0,05, maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa model yang lebih tepat digunakan adalah *Random Effect Model* (REM).

4.2.3 Uji Asumsi Klasik

4.2.3.1 Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui apakah variabel dalam model regresi panel berdistribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah yang memiliki distribusi data normal atau setidaknya mendekati normal.

Data dinyatakan berdistribusi normal apabila nilai probabilitasnya lebih besar dari 0,05. Adapun hasil pengujian normalitas adalah sebagai berikut:



Gambar 4. 1 Hasil Uji Normalitas

Berdasarkan hasil uji normalitas pada Gambar 4.1, diperoleh nilai probabilitas Jarque-Bera (JB) sebesar 0.000000. Karena nilai probabilitas tersebut lebih kecil dari 0,05, maka H_0 ditolak. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa data pada model penelitian tidak berdistribusi normal.

Namun demikian, dalam analisis data panel dengan jumlah observasi yang relatif besar, asumsi normalitas dapat diabaikan. Hal ini didasarkan pada teori *Central Limit Theorem* (CLT) yang menyatakan bahwa distribusi sampel akan cenderung mendekati distribusi normal seiring dengan meningkatnya jumlah sampel, meskipun data populasi tidak berdistribusi normal. Secara umum, jumlah sampel minimal yang dianggap telah mendekati distribusi normal adalah sekitar 30 observasi atau lebih. Oleh karena itu, hasil estimasi model regresi dalam penelitian ini tetap dapat digunakan untuk penarikan kesimpulan.

4.2.3.2 Uji Multikolinearitas

Uji *multikolinearitas* bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan yang kuat antar variabel independen dalam model. Pengujian ini dilakukan dengan melihat nilai koefisien korelasi antar variabel bebas. Apabila nilai koefisien korelasi lebih kecil dari 0,80, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi *multikolinearitas*. *Multikolinearitas* umumnya ditandai dengan nilai R-squared yang tinggi namun hanya sedikit variabel yang signifikan, serta adanya korelasi yang tinggi antar variabel independen.

Tabel 4. 8 Hasil Uji *Multikolinearitas*

	X1	X2	X3
X1	1.000000	0.286545	-0.322429
X2	0.286545	1.000000	-0.579597
X3	-0.322429	-0.579597	1.000000

Berdasarkan hasil output Eviews pada Tabel 4.7, diketahui bahwa nilai korelasi antar variabel independen X1, X2, dan X3 masing-masing sebesar 0,286545; -0,322429; dan -0,579597 yang masih berada di bawah batas 0,80. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang kuat antar variabel independen, sehingga model regresi data panel dalam penelitian ini tidak mengalami masalah *multikolinearitas*.

4.2.3.3 Uji Heteroskedastisitas

Uji *heteroskedastisitas* bertujuan untuk mengetahui apakah dalam model regresi terdapat ketidaksamaan varians residual antar pengamatan. Jika varians residual bersifat tetap, maka disebut *homoskedastisitas*, sedangkan jika berbeda disebut *heteroskedastisitas*. Dasar pengambilan keputusan adalah apabila nilai

probabilitas lebih besar dari 0,05 maka model tidak mengalami *heteroskedastisitas*.

Tabel 4.9 Hasil Uji *Heteroskedastisitas*

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	182.8394	78.99249	2.314643	0.0257
X1	-121.7433	159.9748	-0.761016	0.4510
X2	-20.47915	23.51328	-0.870961	0.3888
X3	-28.77643	24.28920	-1.184742	0.2429

Berdasarkan hasil output Eviews pada Tabel 4.8, diketahui bahwa nilai probabilitas masing-masing variabel adalah sebesar 0,4510 untuk X1, 0,3888 untuk X2, dan 0,2429 untuk X3. Seluruh nilai probabilitas tersebut lebih besar dari 0,05. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa model regresi tidak mengalami gejala *heteroskedastisitas*, sehingga varians residual antar pengamatan bersifat konstan (*homoskedastisitas*).

4.2.4 Model Regresi Data Panel

Analisis regresi data panel merupakan metode analisis yang menggabungkan data cross section dan time series. Dalam penelitian ini, analisis regresi data panel digunakan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan sektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Tabel 4.10 *Random Effect Model* (REM)

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	289.6642	165.8151	1.746911	0.0881
X1	-717.1676	301.1428	-2.381487	0.0220
X2	-28.01095	46.20464	-0.606237	0.5477
X3	-36.09434	51.97270	-0.694486	0.4913

Berdasarkan hasil pengolahan data menggunakan model *Random Effect Model* (REM), diperoleh persamaan regresi sebagai berikut:

$$Y = 289,6642 - 717,1676X_1 - 28,01095X_2 - 36,09434X_3 + e$$

Jadi persamaan diatas bermakna jika:

1. Nilai konstanta dari persamaan regresi data panel tersebut adalah sebesar 289.6642 dengan nilai yang positif. Nilai tersebut memiliki makna bahwa variabel independen yaitu X_1 , X_2 , dan X_3 dianggap tetap atau konstan, maka besaran nilai Y adalah sebesar 289.6642.
2. Nilai koefisien regresi X_1 yaitu sebesar -717.1676 dengan nilai yang negatif. Nilai tersebut memiliki makna bahwa jika variabel X_1 mengalami kenaikan 1 satuan dan nilai variabel independen lainnya tetap, maka nilai rata-rata Y akan mengalami penurunan sebesar 717.1676. Koefisien regresi X_1 bernilai negatif, sehingga jika terjadi peningkatan maka akan memberikan penurunan terhadap Y .
3. Nilai koefisien regresi X_2 yaitu sebesar -28.01095 dengan nilai yang negatif. Nilai tersebut memiliki makna bahwa jika variabel X_2 mengalami kenaikan 1 satuan dan nilai variabel independen lainnya tetap, maka nilai rata-rata Y akan mengalami penurunan sebesar 28.01095. Koefisien regresi X_2 bernilai negatif, sehingga jika terjadi peningkatan maka akan memberikan penurunan terhadap Y .
4. Nilai koefisien regresi X_3 yaitu sebesar -36.09434 dengan nilai yang negatif. Nilai tersebut memiliki makna bahwa jika variabel X_3 mengalami kenaikan 1 satuan dan nilai variabel independen lainnya tetap, maka nilai rata-rata Y akan mengalami penurunan sebesar 36.09434. Koefisien

regresi X3 bernilai negatif, sehingga jika terjadi peningkatan maka akan memberikan penurunan terhadap

4.2.5 Uji Hipotesis

4.2.5.1 Uji t (Parsial)

1) *Return On Equity* (X1) terhadap *Price Earning Ratio* (Y)

Berdasarkan hasil output, variabel *Return On Equity* (X1) memiliki nilai t hitung sebesar -2.381487 dengan nilai probabilitas sebesar 0.0220. Dengan taraf signifikansi 0,05, nilai probabilitas lebih kecil dari 0,05 ($0.0220 < 0.05$), sehingga H0 ditolak dan H1 diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *Return On Equity* (ROE) berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan sektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

2) *Current Ratio* (X2) terhadap *Price Earning Ratio* (Y)

Berdasarkan hasil output, variabel *Current Ratio* (X2) memiliki nilai t hitung sebesar -0.606237 dengan nilai probabilitas sebesar 0.5477. Nilai probabilitas lebih besar dari 0,05 ($0.5477 > 0.05$), sehingga H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *Current Ratio* (CR) tidak berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan sektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

3) *Debt to Equity Ratio* (X3) terhadap *Price Earning Ratio* (Y)

Berdasarkan hasil output, variabel *Debt to Equity Ratio* (X3) memiliki nilai t hitung sebesar -0.694486 dengan nilai probabilitas sebesar 0.4913. Nilai probabilitas lebih besar dari 0,05 ($0.4913 > 0.05$), sehingga H0 diterima

dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *Debt to Equity Ratio* (DER) tidak berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan sektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

4.2.5.2 Uji F (Simultan)

Uji F dilakukan untuk mengetahui apakah variabel independen secara simultan (bersama-sama) berpengaruh terhadap variabel dependen. Pengujian ini menggunakan tingkat signifikansi $\alpha = 0,05$ dengan $df1 = k = 3$ (jumlah variabel independen) dan $df2 = n - k - 1$. Jika nilai probabilitas (signifikansi) $< 0,05$ maka variabel independen secara simultan berpengaruh terhadap variabel dependen. Berdasarkan hasil pengolahan data menggunakan Eviews, diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.11 Uji F (Simultan)

F-statistic	2.218886
Prob (F-statistic)	0.100413

Berdasarkan hasil tersebut, nilai probabilitas sebesar 0.100413 lebih besar dari 0,05 ($0.100413 > 0,05$). Dengan demikian, H0 diterima dan H1 ditolak, yang berarti variabel independen secara simultan tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Hal ini menunjukkan bahwa *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Debt to Equity Ratio* (DER) secara bersama-sama tidak berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan sektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

4.2.5.3 Koefisien Determinasi (R^2)

Uji koefisien determinasi (R^2) digunakan untuk mengukur seberapa besar kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi berkisar antara 0 hingga 1. Semakin kecil nilai R^2 , maka semakin terbatas kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen.

Tabel 4.12 Uji Koefisien Determinasi (R^2)

R-squared	0.139679
-----------	----------

Berdasarkan hasil pengolahan data menggunakan Eviews, diperoleh nilai koefisien determinasi (R-squared) sebesar 0.139679. Hal ini menunjukkan bahwa variabel dependen yaitu *Price Earning Ratio* (PER) dapat dijelaskan oleh variabel independen *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Debt to Equity Ratio* (DER) sebesar 0.139679 atau 13,96%. Sementara itu, sisanya sebesar 86,04% dijelaskan oleh variabel lain di luar model penelitian ini.

4.3 Pembahasan Hasil Penelitian

Hasil penelitian ini merupakan analisis terhadap temuan yang diperoleh dan dikaitkan dengan teori, pendapat ahli, serta penelitian terdahulu. Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, berikut pembahasan dari masing-masing variabel dalam penelitian ini:

4.3.1 Pengaruh Return On Equity terhadap Price Earning Ratio

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *Return On Equity* terhadap *Price Earning Ratio*, pada uji hipotesis secara parsial menunjukkan bahwa nilai t hitung untuk variabel *Return On Equity* adalah sebesar

-2,381487 dengan nilai probabilitas sebesar 0,0220 pada tingkat signifikansi $\alpha = 0,05$. Karena nilai probabilitas lebih kecil dari 0,05 ($0,0220 < 0,05$), maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *Return On Equity* berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio*.

Return On Equity digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari modal sendiri. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa *Return On Equity* berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio*, namun dengan arah koefisien negatif. Hal ini mengindikasikan bahwa peningkatan *Return On Equity* justru diikuti dengan penurunan *Price Earning Ratio*. Kondisi ini menunjukkan bahwa meskipun perusahaan memiliki tingkat profitabilitas yang tinggi, investor tidak selalu meresponsnya dengan peningkatan valuasi saham. Dengan demikian, *Return On Equity* dapat dijadikan sebagai salah satu indikator dalam menganalisis *Price Earning Ratio* pada perusahaan sektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Secara teoritis, hubungan negatif antara *Return On Equity* dan *Price Earning Ratio* dapat dijelaskan oleh beberapa faktor. Pertama, perusahaan dengan tingkat *Return On Equity* yang tinggi cenderung berada pada tahap mature, sehingga peluang pertumbuhan di masa depan relatif terbatas dan berdampak pada penurunan *Price Earning Ratio*. Kedua, investor dapat menilai bahwa laba yang tinggi tidak selalu berkelanjutan, sehingga ekspektasi terhadap pertumbuhan laba menjadi lebih rendah. Ketiga, laba yang tinggi dapat berasal dari efisiensi jangka pendek atau faktor non-operasional, sehingga tidak sepenuhnya mencerminkan kinerja fundamental jangka panjang. Selain itu, faktor eksternal seperti kondisi

pasar, risiko perusahaan, serta sentimen investor juga dapat mempengaruhi hubungan antara *Return On Equity* dan *Price Earning Ratio*.

Hasil penelitian ini didukung oleh penelitian Badruzaman & Fadilah, (2022), Supriono, (2022), serta Fadjar et al., (2021) yang menunjukkan bahwa *Return On Equity* (ROE) berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio* (PER). Selain itu, penelitian internasional oleh Dutta et al., (2018) Ozturk & Karabulut, (2018) juga menyatakan bahwa *Return On Equity* merupakan salah satu determinan penting dalam pembentukan *Price Earning Ratio*, sehingga memperkuat bahwa profitabilitas mempengaruhi persepsi investor terhadap valuasi saham.

Namun demikian, hasil penelitian ini tidak sejalan dengan beberapa penelitian lain yang menemukan bahwa *Return On Equity* tidak berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio*. Penelitian oleh Sudaryanti & Sahroni, (2016), Melliana et al., (2021), serta Taufiq, (2015) menunjukkan bahwa *Return On Equity* tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio*. Perbedaan hasil ini mengindikasikan bahwa profitabilitas tidak selalu menjadi faktor utama dalam menentukan valuasi saham, karena investor juga mempertimbangkan faktor lain seperti pertumbuhan perusahaan, risiko, serta kondisi pasar.

Perbedaan hasil penelitian ini dapat disebabkan oleh perbedaan karakteristik sektor industri, dimana pada sektor tertentu profitabilitas lebih diperhatikan oleh investor dibandingkan sektor lainnya. Selain itu, perbedaan periode penelitian, kondisi ekonomi, serta variabel yang digunakan dalam model penelitian juga dapat mempengaruhi hasil yang diperoleh.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pengaruh *Return On Equity* terhadap *Price Earning Ratio* bersifat tidak konsisten (*inconclusive*). Dalam penelitian ini, *Return On Equity* terbukti berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio* dengan arah negatif, sehingga menunjukkan bahwa hubungan antara profitabilitas dan valuasi saham tidak selalu searah dan dipengaruhi oleh berbagai faktor lain dalam pengambilan keputusan investor.

4.3.2 Pengaruh Current Ratio terhadap Price Earning Ratio

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *Current Ratio* terhadap *Price Earning Ratio*, pada uji hipotesis secara parsial menunjukkan bahwa nilai t hitung untuk variabel *Current Ratio* adalah sebesar -0,606237 dengan nilai probabilitas sebesar 0,5477 pada tingkat signifikansi $\alpha = 0,05$. Karena nilai probabilitas lebih besar dari 0,05 ($0,5477 > 0,05$), maka H_0 diterima dan H_1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *Current Ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio*.

Current Ratio digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya dengan menggunakan aset lancar yang dimiliki. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa *Current Ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio*. Hal ini mengindikasikan bahwa tinggi rendahnya tingkat likuiditas perusahaan belum tentu mempengaruhi penilaian investor terhadap harga saham yang tercermin dalam *Price Earning Ratio*. Dengan demikian, *Current Ratio* belum dapat dijadikan sebagai indikator utama dalam menganalisis *Price Earning Ratio* pada perusahaan sektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Secara teoritis, ketidaksinifikanan pengaruh *Current Ratio* terhadap *Price Earning Ratio* dapat disebabkan oleh beberapa faktor. Pertama, investor cenderung lebih memfokuskan perhatian pada kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dibandingkan dengan tingkat likuiditasnya. Hal ini sejalan dengan konsep bahwa *Price Earning Ratio* lebih mencerminkan ekspektasi pertumbuhan laba di masa depan daripada kondisi likuiditas perusahaan. Kedua, *Current Ratio* yang tinggi tidak selalu mencerminkan kondisi perusahaan yang baik, karena dapat menunjukkan adanya aset lancar yang tidak dimanfaatkan secara optimal, sehingga tidak memberikan kontribusi terhadap peningkatan laba perusahaan. Ketiga, pada sektor Transportation dan Logistic, kebutuhan akan modal kerja yang besar merupakan hal yang umum, sehingga tingkat likuiditas bukan menjadi sinyal utama bagi investor dalam menilai kinerja perusahaan. Selain itu, faktor lain seperti *Earnings Per Share* (EPS), *Return on Equity* (ROE), serta prospek pertumbuhan perusahaan lebih dominan dalam mempengaruhi *Price Earning Ratio*.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa *Current Ratio* (CR) tidak berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio* (PER). Temuan ini sejalan dengan penelitian Ikhsan & Budhiarjo, (2025) serta Malahayati & Andiansyah, (2024) yang menyatakan bahwa *Current Ratio* tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio*.

Namun demikian, hasil penelitian ini tidak sepenuhnya konsisten dengan beberapa penelitian lain. Penelitian oleh Kurniawan et al., (2020) menunjukkan bahwa *Current Ratio* berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio*. Selain itu, penelitian Andika & Chomsatu, (2021) juga menemukan bahwa *Current Ratio*

memiliki pengaruh terhadap *Price Earning Ratio*. Sementara itu, penelitian Ismayana et al., (2021) menunjukkan bahwa *Current Ratio* dapat mempengaruhi *Price Earning Ratio* dalam kondisi tertentu, yaitu ketika dipengaruhi oleh variabel moderasi.

Perbedaan hasil penelitian ini dapat disebabkan oleh perbedaan karakteristik sektor industri, dimana pada sektor tertentu seperti manufaktur dan properti, tingkat likuiditas lebih diperhatikan oleh investor karena berkaitan dengan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek dan menjaga kelangsungan operasional. Selain itu, perbedaan periode penelitian, kondisi ekonomi, serta variabel lain yang digunakan dalam model penelitian juga dapat mempengaruhi hasil yang diperoleh.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pengaruh *Current Ratio* terhadap *Price Earning Ratio* bersifat tidak konsisten (*inconclusive*), tergantung pada kondisi dan karakteristik masing-masing perusahaan serta sektor industri. Dalam konteks penelitian ini, *Current Ratio* terbukti tidak berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio*, sehingga bukan merupakan faktor utama yang dipertimbangkan oleh investor pada sektor Transportation dan Logistic.

4.3.3 Pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap *Price Earning Ratio*

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap *Price Earning Ratio*, pada uji hipotesis secara parsial menunjukkan bahwa nilai t hitung untuk variabel *Debt to Equity Ratio* adalah sebesar -0,694486 dengan nilai probabilitas sebesar 0,4913 pada tingkat signifikansi $\alpha = 0,05$. Karena nilai probabilitas lebih besar dari 0,05 ($0,4913 > 0,05$), maka H_0 diterima dan H_1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan

bahwa *Debt to Equity Ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio*.

Debt to Equity Ratio digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan modal sendiri perusahaan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa *Debt to Equity Ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio*. Hal ini mengindikasikan bahwa tinggi rendahnya tingkat utang perusahaan belum tentu mempengaruhi penilaian investor terhadap harga saham yang tercermin dalam *Price Earning Ratio*. Dengan demikian, *Debt to Equity Ratio* belum dapat dijadikan sebagai indikator utama dalam menganalisis *Price Earning Ratio* pada perusahaan sektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Secara teoritis, ketidaksignifikanan pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap *Price Earning Ratio* dapat disebabkan oleh beberapa faktor. Pertama, investor cenderung lebih memfokuskan perhatian pada kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dibandingkan dengan struktur modalnya. Hal ini sejalan dengan konsep bahwa *Price Earning Ratio* lebih mencerminkan ekspektasi pertumbuhan laba di masa depan daripada tingkat leverage perusahaan. Kedua, pada sektor Transportation dan Logistic, penggunaan utang seringkali merupakan hal yang umum untuk mendukung operasional dan ekspansi, sehingga tingkat *Debt to Equity Ratio* yang tinggi tidak selalu dipersepsikan negatif oleh investor. Ketiga, adanya faktor lain seperti *Earnings Per Share (EPS)*, *Return on Equity (ROE)*, serta prospek pertumbuhan perusahaan yang lebih dominan dalam mempengaruhi *Price Earning Ratio* menyebabkan variabel *Debt to Equity Ratio* menjadi kurang relevan dalam model.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa *Debt to Equity Ratio* (DER) tidak berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio* (PER). Temuan ini sejalan dengan penelitian Melliana et al., (2021), Harista & Priyanto, (2025), serta (Kurniawan et al., 2020) yang menyatakan bahwa *Debt to Equity Ratio* tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio*. Hal ini mengindikasikan bahwa struktur modal perusahaan tidak menjadi pertimbangan utama investor dalam menentukan valuasi saham, melainkan lebih dipengaruhi oleh faktor profitabilitas.

Namun demikian, hasil penelitian ini tidak sepenuhnya konsisten dengan beberapa penelitian lain yang menemukan bahwa *Debt to Equity Ratio* berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio*. Penelitian oleh Riadi, (2013) serta Ismayana et al., (2021) menunjukkan bahwa *Debt to Equity Ratio* memiliki pengaruh terhadap *Price Earning Ratio*. Perbedaan hasil ini dapat disebabkan oleh perbedaan karakteristik sektor industri, dimana pada sektor tertentu seperti otomotif atau properti, struktur utang lebih diperhatikan oleh investor karena berkaitan dengan tingkat risiko dan stabilitas keuangan perusahaan. Selain itu, perbedaan periode penelitian, kondisi ekonomi, serta variabel kontrol yang digunakan juga dapat mempengaruhi hasil penelitian.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap *Price Earning Ratio* bersifat tidak konsisten (*inconclusive*), tergantung pada kondisi dan karakteristik masing-masing perusahaan dan sektor industri. Dalam konteks penelitian ini, *Debt to Equity Ratio* terbukti tidak berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio*, sehingga bukan merupakan

faktor utama yang dipertimbangkan oleh investor pada sektor Transportation dan Logistic.

4.3.4 Pengaruh *Return On Equity*, *Current Ratio*, dan *Debt to Equity Ratio* terhadap *Price Earning Ratio*

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *Return On Equity*, *Current Ratio*, dan *Debt to Equity Ratio* terhadap *Price Earning Ratio* pada perusahaan sektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, diperoleh nilai F hitung sebesar 2,218886 dengan nilai probabilitas sebesar 0,100413 pada tingkat signifikansi $\alpha = 0,05$. Berdasarkan hasil tersebut, diketahui bahwa nilai probabilitas lebih besar dari taraf signifikan ($0,100413 > 0,05$), sehingga H_0 diterima dan H_1 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa secara simultan variabel *Return On Equity*, *Current Ratio*, dan *Debt to Equity Ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio*.

Hasil penelitian ini mengindikasikan bahwa secara bersama-sama kinerja keuangan yang diukur melalui rasio profitabilitas, likuiditas, dan solvabilitas belum mampu mempengaruhi *Price Earning Ratio* secara signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun ketiga rasio tersebut mencerminkan kondisi fundamental perusahaan, investor tidak selalu menjadikannya sebagai dasar utama dalam menilai harga saham. Dengan demikian, *Return On Equity*, *Current Ratio*, dan *Debt to Equity Ratio* secara simultan belum dapat dijadikan sebagai indikator utama dalam menganalisis *Price Earning Ratio* pada perusahaan sektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Secara teoritis, ketidaksignifikanan pengaruh simultan ini dapat dijelaskan melalui beberapa pendekatan. Pertama, *Price Earning Ratio* lebih mencerminkan

ekspektasi investor terhadap pertumbuhan laba di masa depan dibandingkan dengan kondisi keuangan saat ini. Investor cenderung melihat prospek perusahaan daripada hanya berfokus pada rasio keuangan historis. Kedua, faktor eksternal seperti kondisi makroekonomi, tingkat suku bunga, inflasi, serta sentimen pasar memiliki pengaruh yang cukup besar terhadap pergerakan harga saham dan *Price Earning Ratio*. Ketiga, adanya variabel lain seperti *Earnings Per Share* (EPS), *Price to Book Value* (PBV), dan pertumbuhan perusahaan yang lebih dominan dalam mempengaruhi *Price Earning Ratio* menyebabkan variabel *Return On Equity*, *Current Ratio*, dan *Debt to Equity Ratio* secara simultan menjadi kurang signifikan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Prakoso & Amid, (2018) yang berjudul serta penelitian Fadjar et al., (2021) yang menunjukkan bahwa secara simultan variabel-variabel keuangan tersebut tidak berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio*. Selain itu, penelitian Ningrum, (2023) juga menemukan bahwa variabel profitabilitas dan leverage tidak selalu berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio*. Hal ini memperkuat bahwa *Price Earning Ratio* lebih dipengaruhi oleh faktor eksternal seperti ekspektasi investor dan kondisi pasar.

Namun demikian, hasil penelitian ini tidak sepenuhnya konsisten dengan beberapa penelitian lain. Penelitian Kurniawan et al., (2020) menunjukkan bahwa secara simultan variabel keuangan tersebut berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio*. Selain itu, penelitian Andika & Chomsatu,(2021) juga menemukan bahwa faktor-faktor keuangan perusahaan secara bersama-sama mempengaruhi *Price Earning Ratio*.

Perbedaan hasil penelitian ini dapat disebabkan oleh perbedaan karakteristik sektor industri, dimana pada sektor manufaktur kondisi keuangan perusahaan lebih diperhatikan oleh investor dibandingkan sektor Transportation dan Logistic. Selain itu, perbedaan periode penelitian, kondisi ekonomi, serta variabel yang digunakan dalam model penelitian juga dapat mempengaruhi hasil penelitian.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pengaruh *Return On Equity*, *Current Ratio*, dan *Debt to Equity Ratio* terhadap *Price Earning Ratio* secara simultan bersifat tidak konsisten (*inconclusive*), tergantung pada kondisi dan karakteristik masing-masing perusahaan serta sektor industri. Dalam konteks penelitian ini, ketiga variabel tersebut terbukti tidak berpengaruh signifikan terhadap *Price Earning Ratio*, sehingga bukan merupakan faktor utama yang dipertimbangkan oleh investor pada sektor Transportation dan Logistic.

BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dikemukakan sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan dari penelitian mengenai pengaruh *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Debt to Equity Ratio* (DER) terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan subsektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia adalah sebagai berikut:

1. *Return On Equity* (ROE) berpengaruh terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan subsektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
2. *Current Ratio* (CR) tidak berpengaruh terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan subsektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
3. *Debt to Equity Ratio* (DER) tidak berpengaruh terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan subsektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.
4. *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Debt to Equity Ratio* (DER) secara simultan tidak berpengaruh terhadap *Price Earning Ratio* (PER) pada perusahaan subsektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

5.2 Saran

Berdasarkan rangkaian pengujian data yang diperoleh dalam penelitian ini, peneliti memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Bagi Perusahaan

- 1) Perusahaan diharapkan tetap meningkatkan kinerja profitabilitas, khususnya dalam menghasilkan laba yang optimal, meskipun dalam penelitian ini tidak terbukti berpengaruh *terhadap Price Earning Ratio*.
- 2) Perusahaan perlu menjaga tingkat likuiditas dan struktur modal agar tetap stabil, sehingga dapat meningkatkan kepercayaan investor terhadap kinerja perusahaan.
- 3) Perusahaan disarankan untuk memperhatikan faktor lain di luar rasio keuangan, seperti kondisi pasar, kebijakan dividen, dan sentimen investor yang dapat mempengaruhi nilai *Price Earning Ratio*.

2. Bagi Peneliti Selanjutnya

- 1) Disarankan untuk menambahkan variabel lain seperti *Earnings Per Share (EPS)*, *Dividend Payout Ratio (DPR)*, atau faktor makro ekonomi yang kemungkinan berpengaruh terhadap *Price Earning Ratio*.
- 2) Peneliti selanjutnya diharapkan dapat memperluas objek penelitian ke sektor lain agar hasil penelitian lebih umum (*generalizable*).

- 3) Disarankan menggunakan metode analisis lain atau periode penelitian yang lebih panjang untuk memperoleh hasil yang lebih akurat.

5.3 Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini mempunyai keterbatasan yang dapat dijadikan bahan pertimbangan untuk penelitian berikutnya agar mendapatkan hasil yang lebih baik dari penelitian ini. Keterbatasan penelitian ini antara lain:

1. Penelitian ini hanya menggunakan perusahaan subsektor Transportation dan Logistic yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, sehingga hasil penelitian tidak dapat digeneralisasikan untuk seluruh sektor perusahaan.
2. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini terbatas pada *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR), dan *Debt to Equity Ratio* (DER), sehingga masih terdapat variabel lain yang dapat mempengaruhi *Price Earning Ratio*.
3. Nilai koefisien determinasi yang relatif kecil menunjukkan bahwa kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen masih terbatas.
4. Keterbatasan data dan periode penelitian dapat mempengaruhi hasil penelitian sehingga belum sepenuhnya mencerminkan kondisi yang sebenarnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, G. (2020). *Analisis Pengaruh Rasio Keuangan terhadap Tingkat Keuntungan Saham pada Perusahaan LQ45 di Bursa Efek Indonesia*. Deepublish.
- Andika, R., & Chomsatu, Y. (2021). Pengaruh rasio keuangan terhadap Price Earning Ratio pada perusahaan manufaktur. *Jurnal Akuntansi Dan Keuangan*, 13(2), 45–58.
- Azzahra, D. S., & Ramadhan, Z. (2021). Debt to Equity Ratio, Price Earning Ratio, Current Ratio, dan Harga Saham Perusahaan Sub Sektor Telekomunikasi. *Jurnal Manajemen Dan Bisnis Muhammadiyah (JMMB)*, 2(1).
- Badruzaman, A., & Fadilah, S. (2022). Pengaruh Return On Equity terhadap Price Earning Ratio pada perusahaan publik. *Jurnal Ilmiah Akuntansi*, 7(1), 21–33.
- Baridwan, Z. (2015). *Intermediate Accounting* (8th ed.). BPFE-Yogyakarta
- Basuki, A. T., & Prawoto, N. (2016). *Analisis Regresi dalam Penelitian Ekonomi dan Bisnis: Dilengkapi Aplikasi SPSS dan EViews*. Rajawali Pers.
- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2014). *Fundamentals of Financial Management* (14th ed.). Cengage Learning.
- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2019). *Dasar-dasar Manajemen Keuangan*. Salemba Empat.
- Delev, A. (2014). An Empirical Study of Current Ratio. *Journal of Process Management. New Technologies*.
- Dianita, D., Sutardjo, A., & Meyla, D. N. (2022). Pengaruh Debt To Equity Ratio, Price Earning Ratio dan Return on Assets terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Properti dan Real Estate yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2016–2018. *Prosiding Jurnal Ekonomi Dan Bisnis Universitas Ekasakti*.
- Dutta, A., Banerjee, S., & Roy, R. (2018). Determinants of price earnings ratio: Evidence from emerging markets. *International Journal of Financial Studies*, 6(3), 1–15.

- Effendi, A. D. (2022). Pengaruh Return on Asset (ROA), Debt to Equity Ratio (DER), Current Ratio (CR) dan Price Earning Ratio (PER) Terhadap Harga Saham Perusahaan Sub Sektor Industri Dasar. *Jurnal Dialektika*, 20(3).
- Enne, S., Rindiantika, R., & Bonggakarua, N. (2025). Analisis Rasio Likuiditas dan Rasio Solvabilitas dalam Menilai Kinerja Keuangan pada PT Akasha Wira International Tbk Periode 2021-2024. *Jurnal Manajemen, Bisnis Dan Kewirausahaan*.
- Fadjar, A., Jumana, Y. L., & Gunawan, B. (2021a). The Effect of Current Ratio, Debt to Equity Ratio, and Return on Equity on Price Earning Ratio. *Review of International Geographical Education*, 11(6).
- Fadjar, A., Jumana, Y. L., & Gunawan, B. (2021b). The Effect of Current Ratio, Debt to Equity Ratio, and Return on Equity on Price Earning Ratio. *Review of International Geographical Education*, 11(6).
- Fahmi, I. (2014). *Analisis Kinerja Keuangan*. Alfabeta.
- Fahmi, I. (2020). *Pengantar Manajemen Keuangan: Teori dan Soal Jawab* (2nd ed.). Alfabeta.
- Famiah, R. (2018). *Pengaruh ROE, DER dan Total Asset Turnover terhadap Price Earning Ratio*.
- Freeman, R. E. (1984). *Strategic management: A stakeholder approach*. Pitman Publishing.
- Ghozali, I. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 25*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Ginting, M. C. (2017). *Analisis Laporan Keuangan Perusahaan*. Graha Ilmu.
- Harista, H., & Priyanto, A. A. (2025). Pengaruh Debt to Equity Ratio dan Return On Equity terhadap Price Earning Ratio pada PT Metropolitan Kentjana Tbk. *Journal of Sustainable Economic Research (JSER)*, 7(2).
- Hery. (2015). *Analisis Laporan Keuangan*. Grasindo.
- Hery. (2017). *Analisis Laporan Keuangan: Pendekatan Rasio Keuangan*. Grasindo.
- Hery. (2019). *Manajemen Keuangan*. Grasindo.

- Ikhsan, M., & Budhiarjo, R. (2025). Pengaruh Current Ratio terhadap Price Earning Ratio pada perusahaan sektor transportasi. *Jurnal Riset Akuntansi*, 12(1), 30–42.
- Indriyani, E., & Mudjijah, S. (2022). Pengaruh Debt to Equity Ratio terhadap Profitabilitas pada Perusahaan Properti dan Real Estate. *Jurnal Akuntabel: Jurnal Akuntansi Dan Keuangan*, 19(1), 78–90.
- Ismayana, P., Astuty, W., & Rambe, M. F. (2021). Pengaruh Current Ratio, Debt to Equity Ratio dan Return on Equity terhadap Price Earning Ratio dengan Price to Book Value sebagai variabel moderasi. *Jurnal AKMAMI*. <https://scholar.google.com/scholar?q=Ismayana+2021+DER+PER>
- Jensen, M. C., & Meckling, W. H. (1976). Theory of the firm: Managerial behavior, agency costs and ownership structure. *Journal of Financial Economics*, 3(4), 305–360.
- Kasmir. (2010). *Analisis Laporan Keuangan*. PT RajaGrafindo Persada.
- Kasmir. (2015). *Analisis Laporan Keuangan*. PT RajaGrafindo Persada.
- Kasmir. (2016). *Analisis Laporan Keuangan (Revisi)*. PT Raja Grafindo Persada.
- Kasmir. (2017). *Pengantar Manajemen Keuangan*. Kencana.
- Kasmir. (2019). *Analisis Laporan Keuangan*. RajaGrafindo Persada.
- Kurniawan, A., Habibi, A., & Arifin, B. (2020). Pengaruh Current Ratio, Debt To Equity Ratio, Inventory Turnover Ratio, Return On Equity terhadap Price Earning Ratio. *Al-Mashrof: Jurnal Ekonomi Dan Perbankan Syariah*, 5(1), 17–26.
- Leo, Y., & Herman. (2022). Analisis Pengaruh Return on Equity terhadap Kinerja Perusahaan pada Sektor Keuangan di Indonesia. *Jurnal Ilmu Manajemen Dan Akuntansi Terapan*, 4(2), 78–90.
- Malahayati, R., & Andiansyah, F. (2024). Pengaruh Return On Asset, Debt To Equity Ratio dan Current Ratio Terhadap Price Earning Ratio pada Perusahaan Manufaktur. *Performance: Jurnal Manajemen Dan Bisnis*, 4(1). <https://ojs3.lppm-uis.org/index.php/PMJ/article/view/820>

- Meilinda, V., & Destriana, N. (2019). Analisis Faktor-Faktor Keuangan yang Berdampak terhadap Debt to Equity Ratio (DER) pada Perusahaan Manufaktur di BEI. *Jurnal Riset Akuntansi Dan Keuangan*, 7(2), 105–115.
- Melliana, N., Wiyono, G., & Sari, P. P. (2021). Pengaruh ROE, PBV, dan DER terhadap PER pada perusahaan manufaktur. *Jurnal Manajemen*. <https://www.academia.edu/download/101172148/10302-22731-1-PB.pdf>
- Munawir, S. (2012). *Analisis Laporan Keuangan* (4th ed.). Liberty.
- Mutiarani, N., Dewi, R. R., & Suhendro, S. (2019). Pengaruh Price Earning Ratio, Price to Book Value, dan Inflasi terhadap Harga Saham yang Terindeks IDX30. *Jurnal Ilmiah Edunomika*, 3(2), 1–15. <https://www.neliti.com/publications/301208/pengaruh-price-earning-ratio-price-to-book-value-dan-inflasi-terhadap-harga-saha>
- Nadila, N., Munandar, A., & Nurrahmatiah, N. (2024). Analisis Rasio Likuiditas Untuk Menilai Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Sub Sektor Farmasi Di BEI. *Profit*.
- Ningrum, S. (2023). Pengaruh profitabilitas dan leverage terhadap Price Earning Ratio. *Jurnal Ekonomi Dan Bisnis Indonesia*, 8(2), 90–102.
- Nurlistiani, N., & Anggrayani, R. (2022). Return on Equity dan Efisiensi Pengelolaan Modal Sendiri pada Perusahaan Go-Public di Indonesia. *Jurnal Ekonomi Dan Akuntansi Syariah (JESYA)*, 5(2), 114–125.
- Ozturk, H., & Karabulut, T. A. (2018). The relationship between earnings and stock valuation: Evidence from emerging markets. *Applied Economics and Finance*, 5(5), 1–10.
- Prakoso, B., & Amid, M. (2018). Analisis pengaruh rasio keuangan terhadap Price Earning Ratio. *Jurnal Manajemen Dan Bisnis*, 9(1), 12–25.
- Pramesti, T., & Suyanto, S. (2021). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Return on Equity (ROE) pada Perusahaan Transportasi dan Logistik di BEI. *Jurnal Riset Manajemen Dan Akuntansi (JRMA)*, 9(4), 250–263.
- Pratama, R., & Azizah, N. (2019). *Analisis Laporan Keuangan dan Rasio Profitabilitas Perusahaan*. Andi Offset.
- Priyanto, D. (2018). *Mandiri Belajar SPSS untuk Analisis Data dan Uji Statistik*. MediaKom.

- Riadi, E. D. (2013). Pengaruh Debt to Equity Ratio, Return on Equity dan Total Assets terhadap Price Earning Ratio pada perusahaan otomotif dan komponen. *Jurnal Manajemen*.
- Ristiya, R., & Suryaningprang, A. (2024). Pengaruh Current Ratio (CR), Debt to Equity Ratio (DER), Earning Per Share (EPS) dan Price Earning Ratio (PER) Terhadap Harga Saham. *Jurnal Ekonomi, Bisnis, Dan Manajemen (JEBMA)*, 4(1).
- Samsudin, A., Putra, R. A., & Nurhaliza, M. (2023). Pengaruh Price Earning Ratio terhadap Return Saham pada Perusahaan Transportasi di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Ilmu Manajemen Dan Keuangan*, 5(1), 55–68.
- Santoso, S. (2015). *Menguasai Statistik dengan SPSS 22*. PT Elex Media Komputindo.
- Sanusi, A. (2014). *Metodologi Penelitian Bisnis*. Salemba Empat.
- Sartono, A. (2010). *Manajemen Keuangan: Teori dan Aplikasi* (4th ed.). BPFE-Yogyakarta.
- Sartono, A. (2016). *Manajemen Keuangan: Teori dan Aplikasi* (4th ed.). BPFE-Yogyakarta.
- Sekaran, U., & Bougie, R. (2016). *Research Methods for Business: A Skill-Building Approach* (7th ed.). John Wiley & Sons.
- Sijabat, F. D., & Suarjaya, A. A. G. (2018). Pengaruh DPR, DER, ROA, dan ROE terhadap Price Earning Ratio pada Perusahaan Manufaktur. *E-Jurnal Akuntansi Universitas Udayana*, 23(3), 2237–2264. <https://ojs.unud.ac.id/index.php/Akuntansi/article/view/35668>
- Sitanggang, J. (2012). *Manajemen Keuangan Perusahaan: Teori dan Praktik*. Mitra Wacana Media.
- Spence, M. (1973). Job market signaling. *The Quarterly Journal of Economics*, 87(3), 355–374. <https://doi.org/10.2307/1882010>
- Sudaryanti, D., & Sahroni, N. (2016). Pengaruh Return On Equity terhadap Price Earning Ratio. *Jurnal Akuntansi Dan Investasi*, 17(1), 50–60.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan Kombinasi (Mixed Methods)*. Alfabeta.

- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Supriono, S. (2022). Pengaruh profitabilitas terhadap Price Earning Ratio perusahaan. *Jurnal Ilmiah Manajemen*, 11(2), 88–99.
- Syamsuddin, L. (2015). *Manajemen Keuangan Perusahaan: Konsep Aplikasi dalam Perencanaan, Pengawasan, dan Pengambilan Keputusan*. PT Raja Grafindo Persada.
- Syasindy, R., & Machrus, M. (2022). Pengaruh Return on Equity terhadap Nilai Perusahaan dan Harga Saham. *Jurnal Ilmiah Akuntansi Dan Ekonomi*, 14(1), 65–75.
- Tandelilin, E. (2017). *Pasar Modal: Manajemen Portofolio dan Investasi*. Kanisius.
- Taufiq, M. (2015). Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi Price Earning Ratio. *Jurnal Ekonomi Dan Bisnis*, 6(1), 34–45.
- Utomo, W., Andini, R., & Raharjo, K. (2016). Pengaruh Size, ROE, DPR dan Likuiditas terhadap Price Earning Ratio. *Jurnal Akuntansi UNPAND*. <https://jurnal.unpand.ac.id/index.php/AKS/article/view/545>
- Van Horne, J. C., & Wachowicz, J. M. (2012). *Prinsip-prinsip Manajemen Keuangan*. Salemba Empat.
- Wahyuni, I., Susanto, A., & Asakdiyah, S. (2020). Pengaruh Debt To Equity Ratio (DER), Current Ratio (CR), Return On Equity (ROE), dan Net Profit Margin (NPM) Terhadap Price Earning Ratio (PER) Perusahaan Subsektor Perkebunan. *Jurnal Manajemen, Bisnis Dan Akuntansi (MBIA)*, 19(1).
- Weston, J. F., & Copeland, T. E. (2013). *Manajemen Keuangan* (9th ed.). Erlangga.
- Weygandt, J. J., Kimmel, P. D., & Kieso, D. E. (2019). *Accounting Principles*. John Wiley & Sons.
- Widarjono, A. (2018). *Ekonometrika: Pengantar dan Aplikasinya Disertai Panduan EViews*. UPP STIM YKPN.
- Zulvia, Y. (2019). Pengaruh Debt to Equity Ratio terhadap Return on Equity pada Perusahaan Manufaktur di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Akuntansi Dan Ekonomi*, 9(1), 45–54. <https://journal.uta45jakarta.ac.id/index.php/jai/article/view/2128>

