

**PENGARUH RETURN ON EQUITY DAN CURRENT RATIO  
TERHADAP PRICE TO BOOK VALUE DENGAN DEBT TO  
EQUITY RATIO SEBAGAI VARIABEL INTERVENING  
PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI DI BURSA  
EFEK INDONESIA 2015-2018**

**TESIS**

*Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat  
Memperoleh Gelar Magister Manajemen (M.M)  
Program Studi Manajemen*



**Oleh :**

**KHANA SAPUTRI**

**1820030016**

**PROGRAM STUDI MAGISTER MANAJEMEN  
PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
MEDAN  
2020**

**PENGESAHAN TESIS**

Nama : **KHANA SAPUTRI**  
NPM : **1820030016**  
Prodi/Konsentrasi : **Magister Manajemen/ Manajemen Keuangan**  
Judul Tesis : **PENGARUH RETURN ON EQUITY DAN CURRENT RATIO  
TERHADAP PRICE TO BOOK VALUE DENGAN DEBT TO  
EQUITY RATIO SEBAGAI VARIABEL INTERVENING PADA  
PERUSAHAAN TRANSPORTASI DI BURSA EFEK INDONESIA  
2015-2018**

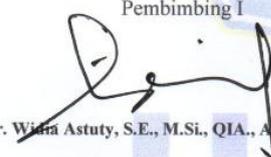
*Pengesahan Tesis*

Medan, 12 November 2020

**Komisi Pembimbing**

Pembimbing I

Pembimbing II

  
Dr. Widia Astuty, S.E., M.Si., QIA., Ak., CA., CPAI

  
Assoc. Prof. H. Muis Fauzi Rambe, S.E., M.Si.

**Diketahui**

Direktur

Ketua Program Studi  
Manajemen

  
Dr. Syaiful Bahri, M.AP.

  
Assoc. Prof. Dr. Drs. Sjahrul Effendy P., M.Si., M.A., M.Psi., M.H.

PENGESAHAN

PENGARUH RETURN ON EQUITY DAN CURRENT RATIO TERHADAP PRICE  
TO BOOK VALUE DENGAN DEBT TO EQUITY RATIO SEBAGAI VARIABEL  
INTERVENING PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI DI BURSA  
EFEK INDONESIA 2015-2018

**KHANA SAPUTRI**

**NPM : 1820030016**

Program Studi : Magister Manajemen

“Tesis ini telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji, yang dibentuk oleh Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dinyatakan Lulus dalam Ujian Tesis dan berhak menyandang Gelar Magister Manajemen (M.M) Pada hari Kamis, Tanggal 12 November 2020”

*Panitia Penguji*

1. Dr. Widia Astuty, S.E., M.Si., QIA., Ak., CA., CPAI

Pembimbing I

2. Assoc. Prof. H. Muis Fauzi Rambe, S.E., M.Si.

Pembimbing II

3. Assoc. Prof. Dr. Drs. Sjahril Effendy P., M.Si., M.A., M.Psi., M.H.

Penguji I

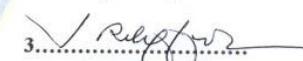
4. Dr. Syaiful Bahri, M.AP.

Penguji II

5. Dr. Fajar Pasaribu, S.E., M.Si.

Penguji III

1. 

2. 

3. 

4. 

5. 

Unggul | Cerdas | Terpercaya

## ABSTRAK

### PENGARUH RETURN ON EQUITY DAN CURRENT RATIO TERHADAP PRICE TO BOOK VALUE DENGAN DEBT TO EQUITY RATIO SEBAGAI VARIABEL INTERVENING PADA PERUSAHAAN TRANSPORTASI DI BURSA EFEK INDONESIA 2015-2018

**Khana Saputri**  
**Program Studi Magister Manajemen**  
**Email : [khanajunaidi@gmail.com](mailto:khanajunaidi@gmail.com)**

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh *return on equity*, *current ratio* terhadap *price to book value* pada perusahaan transportasi di BEI dengan *debt to equity ratio* sebagai variabel intervening. Penelitian ini menggunakan pendekatan asosiatif kuantitatif. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015 sampai tahun 2018. Sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling* yaitu sejumlah 10 perusahaan. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknik dokumentasi. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kuantitatif yang bersumber dari data sekunder. Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis deskriptif dan analisis jalur. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa : (1) *Return on Equity* berpengaruh positif signifikan terhadap *Price To Book Value*. (2) *Current Ratio* berpengaruh negatif signifikan terhadap *Price to Book Value*. (3) *Debt to Equity Ratio* berpengaruh positif signifikan terhadap *Price To Book Value*. (4) *Return on Equity* berpengaruh positif signifikan terhadap *Debt to Equity Ratio*. (5) *Current Ratio* berpengaruh positif signifikan terhadap *Debt to Equity Ratio*. (6) *Debt to Equity Ratio* mampu menjadi variabel intervening antara *Return On Equity* dan *Price to Book Value*. (7) *Debt to Equity Ratio* tidak mampu menjadi variabel intervening antara *Current Ratio* dan *Price to Book Value*.

**Kata Kunci : *Return On Equity, Current Ratio, Price To Book Value, Debt To Equity Ratio***

## ABSTRACT

### **THE EFFECT OF RETURN ON EQUITY AND CURRENT RATIO ON PRICE TO BOOK VALUE WITH DEBT TO EQUITY RATIO AS A VARIABLES INTERVENING IN THE COMPANIES TRANSPORTATION ON THE INDONESIA STOCK EXCHANGE 2015-2018**

**Khana Saputri**  
**Master of Management**  
**Email: [khanajunaidi@gmail.com](mailto:khanajunaidi@gmail.com)**

The purpose of this study was to determine the effect of return on equity, current ratio to price to book value in transportation companies in BEI with debt to equity ratio as an intervening variable. This study uses a quantitative associative approach. The population in this study were all transportation companies listed on the Indonesia Stock Exchange from 2015 to 2018. The sample in this study used a purposive sampling technique, namely 10 companies. Data collection techniques in this study were carried out using documentation techniques. The data used in this research is quantitative data sourced from secondary data. The data analysis technique used is descriptive analysis and path analysis. The results of this study indicate that: (1) Return on Equity has a significant positive effect on Price To Book Value. (2) Current Ratio has a significant negative effect on Price to Book Value. (3) Debt to Equity Ratio has a significant positive effect on Price To Book Value. (4) Return on Equity has a significant positive effect on the Debt to Equity Ratio. (5) Current Ratio has a significant positive effect on Debt to Equity Ratio. (6) Debt to Equity Ratio can be an intervening variable between Return On Equity and Price to Book Value. (7) Debt to Equity Ratio cannot be an intervening variable between Current Ratio and Price to Book Value.

**Keywords: Return On Equity, Current Ratio, Price To Book Value, Debt To Equity Ratio**

## KATA PENGANTAR



**Assalamu’alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh**

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas berkat, rahmat dan karunia-Nya penulis masih diberikan kesehatan sehingga akhirnya dapat menyelesaikan proposal tesis ini dengan judul **“Pengaruh Return On Equity dan Current Ratio terhadap Price To Book Value dengan Debt To Equity Ratio sebagai variabel intervening pada Perusahaan Transportasi di Bursa Efek Indonesia 2015-2018”**. Shalawat dan salam senantiasa kepada Baginda Rasulullah Muhammad SAW yang menjadi sauri teladan penulis dalam menjalankan kegiatan sehari-hari di kehidupan ini.

Penulisan proposal tesis ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Manajemen Program Studi Magister Manajemen di Pasca Sarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Dalam menyelesaikan proposal tesis ini, penulis telah banyak mendapatkan dukungan dari berbagai pihak. Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar- besarnya kepada :

1. Yang tersayang Ibunda Erlina dan Ayahanda Junaidi atas segala cinta, nasehat, doa, kasih sayang, dukungan dan semangat kepada penulis selama ini sehingga penulis dapat menyelesaikan thesis ini dengan baik. Terima kasih kepada kakak dan abang saya Rizky Sanjaya, Eri Juanda, Anggraini

Dwi Abtika dan adik saya Asyilla Arzetti yang menyayangi saya.

2. Bapak Dr. Agussani, MAP, sebagai Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Bapak Dr. Syaiful Bahri M.AP, sebagai Direktur Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Bapak Syahril Efendi Psb, Dr. M.Si.,M.A.M.Psi sebagai Ketua Program Studi Magister Manajemen Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Ibu Dr. Widya Astuty, S.E., M.Si., Ak.,CA., QIA.,CPA sebagai Dosen Pembimbing I yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing penulis dalam menyusun tesis ini dengan sabar sehingga terwujudnya penulisan thesis ini.
6. Bapak H. Muis Fauzi Rambe S.E., M.M sebagai Dosen Pembimbing II yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing penulis dalam menyusun tesis ini dengan sabar sehingga terwujudnya penulisan thesis ini.
7. Seluruh Staf Pengajar dan seluruh pegawai di biro Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang selalu memberikan bantuan kemudahan dan memberikan ilmu kepada penulis.
8. Anggita Putri Lubis, S.M, Munadia Istiqamah, S.M, Tri Wahyu Atmica, S.M, NurmaFudzah S.M, dan Husna Roito Pulungan S.M, yang tiada hentinya memberikan masukan serta dukungan kepada saya, terima kasih atas kerja samanya selama ini, semoga Allah selalu meridhoi dan memberkahi kerja

keras dan perjuangan kita selama ini.

9. Teman-teman kelas Magister Manajemen terima kasih atas waktu dan pengalamannya ketika duduk di bangku perkuliahan, semoga Allah selalu meridhoi dan memberkahi pencapaian kita. Amin

Penulis menyadari bahwa laporan proposal tesis ini masih jauh dari sempurna, tentunya hal ini tidak terlepas dari keterbatasan ilmu pengetahuan, pengalaman, dan referensi. Penulis memohon kepada Allah SWT dan berharap semoga penelitian ini bermanfaat bagi kita semua. Amin.

**Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakaatu**

Medan, Mei 2020

Penulis

**KHANA SAPUTRI**

## DAFTAR ISI

<b>ABSTRAK</b> .....	<b>i</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>ii</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>iii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>vi</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>viii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>x</b>
<b>BAB 1 PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang Masalah .....	1
1.2 Identifikasi Masalah.....	9
1.3 Pembatasan Masalah.....	10
1.4 Rumusan Masalah.....	11
1.5 Tujuan Penelitian .....	11
1.6 Manfaat Penelitian .....	12
<b>BAB 2 LANDASAN TEORITIS</b>	
2.1 Uraian Teoritis .....	14
2.1.1 Price to Book Value .....	14
2.1.2 Debt to Equity Ratio.....	17
2.1.3 Return On Equity .....	20
2.1.4 Current Ratio .....	24
2.2 Kajian Penelitian Yang Relevan.....	27
2.3 Kerangka Konseptual.....	37
2.4 Hipotesis .....	46
<b>BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN</b>	
3.1 Pendekatan Penelitian.....	48
3.2 Tempat dan Waktu Penelitian.....	48
3.3 Populasi dan Sample.....	50
3.4 Definisi Operasional Variabel .....	53
3.5 Teknik Pengumpulan Data .....	55
3.6 Teknik Analisis Data .....	55

<b>BAB 4</b>	<b>HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>64</b>
4.1	Hasil Penelitian.....	64
4.1.1.	Deskripsi Data.....	64
4.1.2.	Teknik Analisis Data.....	73
4.1.2.1.	Analisis Deskriptif .....	73
4.1.2.2.	Uji Normalitas.....	74
4.1.2.3.	Analisis Korelasi Antar Variabel .....	76
4.1.2.4.	Analisis Jalur.....	78
4.1.2.5.	Uji Hipotesis.....	86
4.2	Pembahasan Penelitian.....	88
<b>BAB 5</b>	<b>KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>95</b>
5.1	Kesimpulan .....	95
5.2	Saran.....	96
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>		<b>98</b>
<b>LAMPIRAN</b>		

## DAFTAR TABEL

1. Tabel 1.1	.....	3
2. Tabel 1.2	.....	4
3. Tabel 1.3	.....	6
4. Tabel 1.4	.....	8
5. Tabel 2.1	.....	27
6. Tabel 3.1	.....	49
7. Tabel 3.2	.....	50
8. Tabel 3.3	.....	52
9. Tabel 3.4	.....	59
10. Tabel 3.5	.....	60
11. Tabel 4.1	.....	64
12. Tabel 4.2	.....	64
13. Tabel 4.3	.....	65
14. Tabel 4.4	.....	66
15. Tabel 4.5	.....	67
16. Tabel 4.6	.....	67
17. Tabel 4.7	.....	68
18. Tabel 4.8	.....	69
19. Tabel 4.9	.....	70
20. Tabel 4.10	.....	71
21. Tabel 4.11	.....	72
22. Tabel 4.12	.....	72
23. Tabel 4.13	.....	74
24. Tabel 4.14	.....	76
25. Tabel 4.15	.....	79
26. Tabel 4.16	.....	79
27. Tabel 4.17	.....	81
28. Tabel 4.18	.....	81
29. Tabel 4.19	.....	82
30. Tabel 4.20	.....	85

31. Tabel 4.21	.....	85
32. Tabel 4.22	.....	86
33. Tabel 4.23	.....	87
34. Tabel 4.24	.....	87

## **DAFTAR GAMBAR**

1. Gambar 2.1 .....	46
2. Gambar 3.1 .....	57
3. Gambar 3.2 .....	58
4. Gambar 3.3 .....	60
5. Gambar 4.1 .....	75
6. Gambar 4.2 .....	80
7. Gambar4.3 .....	83

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Sektor transportasi merupakan salah satu subsektor dari sektor infrastruktur di Bursa Efek Indonesia (BEI). Infrastruktur merupakan salah satu faktor penentu pembangunan ekonomi yang sama pentingnya dengan faktor-faktor produksi umum lainnya seperti modal dan tenaga kerja. Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki luas wilayah dengan dominasi laut yang lebih besar daripada daratan. Keadaan ini menunjukkan bahwa sektor transportasi yang berkembang pesat tidak hanya transportasi darat, namun juga transportasi laut dan transportasi udara. Selama lebih dari 10 tahun sektor transportasi dan logistik Indonesia telah menikmati pertumbuhan dua digit. Menurut Frost & Sullivan, pertumbuhan di sektor ini tetap positif dan akan terus seperti ini hingga 2020. Diprediksi akan ada tingkat pertumbuhan tahunan gabungan sebesar 15.4% hingga 2020. Dana dari pemerintah Indonesia dan pemasukan yang meningkat serta bertumbuh pesatnya sektor e-commerce berkontribusi terhadap pertumbuhan industri transportasi dan logistik Indonesia.

Perusahaan - perusahaan yang beroperasi di Indonesia memiliki peran penting dalam meningkatkan perekonomian Indonesia. Hampir seluruh kegiatan perekonomian di Indonesia di berbagai sektor berhubungan dengan perusahaan. Hal ini didukung dengan fungsi perusahaan sebagai pembuka lapangan kerja, meningkatkan pendapatan negara, dan memenuhi kebutuhan masyarakat. Dalam menjalankan usahanya, perusahaan kerap kali membutuhkan pembiayaan untuk

kegiatan operasional dan investasinya. Namun, perusahaan pada akhirnya membutuhkan pembiayaan dari luar. Salah satu bentuk dana eksternal selain dari peminjaman adalah dana investasi dari investor. Investor akan cenderung menilai perusahaan dari berbagai penilaian agar dapat percaya untuk menanamkan modalnya kepada perusahaan tersebut.

Pada akhirnya, yang menjadi salah satu masalah utama dari perusahaan adalah bagaimana menghasilkan kinerja yang baik sehingga dapat memberikan *output* berupa laporan keuangan yang baik dan sehat agar mendapatkan kepercayaan dari investor. Pada umumnya, investor menilai kinerja sebuah perusahaan dari nilai perusahaan yang tercermin pada pasar modal. Hal ini dikarenakan nilai perusahaan merupakan cerminan ketertarikan dan permintaan dari masyarakat atas perusahaan tersebut.

Menilai perusahaan dapat dengan mudah dilakukan dengan melihat rasio perusahaan, salah satunya *price to book value*. *Price to book value* adalah rasio perbandingan harga saham dan nilai buku ekuitas perusahaan, yang mengukur nilai yang diberikan pasar kepada manajemen dan organisasi sebagai sebuah perusahaan yang terus tumbuh (Hery, 2020). Dengan mengetahui nilai PBV, calon investor potensial dapat mengetahui apakah harga sebuah saham tergolong wajar atau tidak (secara nyata) sesuai kondisi saat ini dan bukannya berdasarkan pada perkiraan masa mendatang.

Berikut ini adalah data data yang menunjukkan nilai dari *price to book value* perusahaan transportasi yang terdapat pada ringkasan laporan keuangan diunduh melalui situs resmi Bursa Efek Indonesia.

**Tabel 1.1**  
**Rekapitulasi *Price to Book Value* Perusahaan Transportasi**  
**yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2015-2018**

No	Kode Emiten	2015	2016	2017	2018	Rata-rata
1	ASSA	0,40	0,73	0,70	1,12	0,74
2	BIRD	4,10	1,65	1,76	1,30	2,20
3	CASS	4,22	2,48	2,35	1,65	2,68
4	CMPP	0,17	0,86	1,56	59,94	15,63
5	MIRA	0,62	0,80	0,87	0,87	0,79
6	NELY	0,96	0,49	0,73	0,81	0,75
7	SDMU	0,61	1,95	2,40	0,28	1,31
8	TAXI	0,24	0,50	0,44	-0,43	0,19
9	TMAS	2,73	2,01	1,28	0,91	1,73
10	WEHA	0,99	1,31	1,17	0,84	1,08
<b>Rata-rata</b>		1,51	1,28	1,32	6,73	2,71

Sumber : [www.bei.go.id](http://www.bei.go.id)

Berdasarkan rekapitulasi *price to book value ratio* tersebut dapat diketahui bahwa pada tahun 2015 terdapat 3 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun 1,51. Sementara 9 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Pada tahun 2016 terdapat 5 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun yaitu 1,28. Sementara 5 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Pada tahun 2017 terdapat 4 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas nilai rata-rata pertahun yaitu 1,32. Semenatara 6 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Terakhir pada tahun 2018 hanya terdapat 1 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun yaitu 6,73. Sementara 9 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata - rata pertahun.

Dalam empat tahun terakhir dapat diketahui secara rata-rata pertahun perusahaan mengalami penurunan nilai *price to book value* yang kemungkinan disebabkan oleh penurunan harga saham. Penurunan harga saham berkaitan dengan penurunan deviden yang dibagikan perusahaan kepada para investor, dimana penurunan deviden ini diakibatkan oleh penurunan pendapatan perusahaan yang mungkin disebabkan oleh rendahnya perputaran usaha perusahaan karena penurunan ekuitas perusahaan tersebut.

Struktur modal digunakan untuk melihat apakah perusahaan lebih banyak dibiayai oleh utang atau modal sendiri, dapat diukur dengan menggunakan rasio *debt to equity ratio*. *Debt to equity ratio* mengukur besarnya proporsi utang terhadap modal. Ratio ini digunakan untuk mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal yang dijamin atas utang perusahaan (Hery, 2020).

Berikut ini adalah data data yang menunjukkan nilai dari *debt to equity ratio* perusahaan transportasi yang terdapat pada ringkasan laporan keuangan diunduh melalui situs resmi Bursa Efek Indonesia.

**Tabel I.2**  
**Rekapitulasi *Debt to Equity Ratio* Perusahaan Transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2015-2018**

No	Kode Emiten	2015	2016	2017	2018	Rata-rata
1	ASSA	2,39	2,35	2,36	2,57	2,42
2	BIRD	0,65	0,57	0,32	0,32	0,47
3	CASS	1,29	1,21	1,39	1,53	1,36
4	CMPP	0,84	0,65	82,38	-4,55	19,83
5	MIRA	0,51	0,62	0,63	0,43	0,55
6	NELY	0,17	0,11	0,08	0,12	0,12
7	SDMU	0,92	0,67	0,73	0,88	0,80
8	TAXI	2,13	2,47	7,15	-3,17	2,15
9	TMAS	1,19	1,54	1,85	1,65	1,56

10	WEHA	1,79	1,59	0,97	1,17	1,38
<b>Rata-rata</b>		1,19	1,18	9,79	0,10	3,06

Sumber : [www.bei.go.id](http://www.bei.go.id)

Berdasarkan rekapitulasi *debt to equity ratio* tersebut dapat diketahui bahwa pada tahun 2015 terdapat 5 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun 1,19. Sementara 5 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Pada tahun 2016 terdapat 5 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun yaitu 1,18. Sementara 5 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Pada tahun 2017 hanya terdapat 1 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas nilai rata-rata pertahun yaitu 9,79. Semenatara 9 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Terakhir pada tahun 2018 terdapat 8 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun yaitu 0,10. Sementara 2 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata - rata pertahun.

Dalam 5 tahun terakhir dapat diketahui secara rata-rata pertahun perusahaan mengalami peningkatan dan penurunan nilai *debt to equity ratio* secara drastis. disebabkan oleh peningkatan utang dan penurunan *earning per share* pertahunnya. Peningkatan utang perusahaan disebabkan oleh penurunan penghasilan perusahaan yang berdampak pada laba perusahaan yang akan digunakan untuk membayar utang sehingga ketidak mampuan perusahaan membayar utang menyebabkan utang perusahaan kian bertambah pertahunnya. Penurunan modal perusahaan disebabkan oleh penurunan penghasilan yang menyebabkan penurunan laba bersih diikuti dengan penurunan jumlah aset

perusahaan yang digunakan untuk memenuhi kewajiban perusahaan baik jangka pendek maupun jangka panjang.

Profitabilitas perusahaan merupakan salah satu faktor yang dilihat oleh investor apabila akan berinvestasi, karena menunjukkan kemampuan perusahaan mengelola dana yang dimilikinya. Profitabilitas dapat diukur dengan menggunakan *return on Equity*. *Return on Equity* menunjukkan seberapa besar kontribusi ekuitas dalam menghasilkan laba bersih (Hery, 2020). Semakin tinggi hasil pengembalian atas ekuitas berarti semakin tinggi pula jumlah laba bersih yang dihasilkan dari dana yang tertanam pada total ekuitas, begitu pula sebaliknya.

Berikut ini adalah data data yang menunjukkan nilai dari *return on equity* perusahaan transportasi yang terdapat pada ringkasan laporan keuangan diunduh melalui situs resmi Bursa Efek Indonesia

**Tabel 1.3**  
**Rekapitulasi *Return on Equity* Perusahaan Transportasi**  
**yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2015-2018**

No	Kode Emiten	2015	2016	2017	2018	Rata-rata
1	ASSA	0,04	0,07	0,10	0,12	0,08
2	BIRD	0,19	0,11	0,09	0,09	0,12
3	CASS	0,53	0,37	0,40	-0,01	0,32
4	CMPP	-0,03	0,00	10,21	1,23	2,85
5	MIRA	-0,04	-0,16	-0,09	0,00	-0,07
6	NELY	0,08	0,04	0,01	0,12	0,06
7	SDMU	0,00	0,00	-0,17	-0,16	-0,08
8	TAXI	0,35	-0,25	-2,00	1,43	-0,12
9	TMAS	0,46	0,23	0,05	0,03	0,19
10	WEHA	-0,03	-0,05	0,50	0,05	0,12
<b>Rata-rata</b>		0,15	0,04	0,91	0,29	0,35

Sumber : [www.bei.go.id](http://www.bei.go.id)

Berdasarkan rekapitulasi *return on equity ratio* tersebut dapat diketahui bahwa pada tahun 2015 terdapat 4 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun 0,15. Sementara 6 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Pada tahun 2016 terdapat 5 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun yaitu 0,04. Sementara 5 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Pada tahun 2017 hanya terdapat 1 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas nilai rata-rata pertahun yaitu 0,91. Semenatara 9 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Terakhir pada tahun 2018 terdapat 2 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun yaitu 0,29. Sementara 8 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata - rata pertahun.

Dalam empat tahun terakhir dapat diketahui secara rata-rata pertahun perusahaan mengalami penurunan nilai *return on equity* yang disebabkan oleh penurunan laba bersih diikuti penurunan total ekuitas pertahunnya. Penurunan laba bersih kemungkinan disebabkan oleh penurunan penjualan diikuti oleh peningkatan utang pajak sedangkan total ekuitas kemungkinan disebabkan penurunan modal dari investor untuk pembayaran utang jangka panjang.

Likuiditas perusahaan menunjukkan keadaan perusahaan ketika memenuhi kewajiban jangka pendek dan panjang perusahaan. Likuiditas juga dilihat investor dalam menilai perusahaan tersebut likuid atau tidak, dapat diukur dengan *current ratio*. *Current ratio* digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya yang segera jatuh tempo dengan menggunakan total aset lanvar yang tersedia (Hery, 2020).

Berikut ini adalah data data yang menunjukkan nilai dari *current ratio* perusahaan transportasi yang terdapat pada ringkasan laporan keuangan diunduh melalui situs resmi Bursa Efek Indonesia.

**Tabel 1.4.**  
**Rekapitulasi *Current Ratio* Perusahaan Transportasi**  
**yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2015-2018**

No	Kode Emiten	2015	2016	2017	2018	Rata-rata
1	ASSA	0,42	0,49	0,43	0,47	0,45
2	BIRD	0,59	1,08	2,02	1,74	1,36
3	CASS	2,23	2,19	1,33	1,13	1,72
4	CMPP	0,89	1,00	0,26	0,16	0,58
5	MIRA	2,67	2,68	2,42	4,69	3,11
6	NELY	3,16	4,53	6,04	20,16	8,47
7	SDMU	0,94	1,20	1,07	1,04	1,06
8	TAXI	1,45	4,08	0,85	0,31	1,67
9	TMAS	0,59	0,42	0,51	0,43	0,49
10	WEHA	0,20	0,30	0,43	0,40	0,33
<b>Rata-rata</b>		1,31	1,80	1,54	3,05	1,93

Sumber : [www.bei.go.id](http://www.bei.go.id)

Berdasarkan rekapitulasi *price to book value ratio* tersebut dapat diketahui bahwa pada tahun 2015 terdapat 4 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun 1,31. Sementara 6 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Pada tahun 2016 terdapat 4 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun yaitu 1,80. Sementara 6 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Pada tahun 2017 terdapat 3 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas nilai rata-rata pertahun yaitu 1,54. Semenatara 7 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Terakhir pada tahun 2018 terdapat 2 perusahaan dari 10 perusahaan yang

nilainya diatas rata-rata pertahun yaitu 3,05. Sementara 8 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata - rata pertahun.

Dalam 5 tahun terakhir dapat diketahui secara rata-rata pertahun perusahaan mengalami penurunan nilai *current ratio* yang disebabkan oleh penurunan aset lancar diikuti penurunan utang lancar. Penurunan aset lancar kemungkinan disebabkan oleh penurunan kas yang digunakan untuk pembelian perlengkapan sedangkan hutang lancar kemungkinan disebabkan pembayaran utang pajak.

Dari masalah masalah tersebut penulis akan membuat suatu kajian yang lebih mendalam mengenai masalah tersebut yang berbentuk karya ilmiah dengan judul **“Pengaruh Return On Equity dan Current Ratio terhadap Price To Book Value dengan Debt To Equity Ratio sebagai variabel intervening pada Perusahaan Transportasi di Bursa Efek Indonesia 2015-2018”**.

## **1.2. Identifikasi Masalah**

Adapun identifikasi masalah yang dapat diketahui dari latar belakang tersebut adalah sebagai berikut :

1. Penurunan nilai rasio *price to book value* kemungkinan disebabkan oleh penurunan harga saham. Penurunan harga saham berkaitan dengan penurunan deviden yang dibagikan perusahaan kepada para investor, dimana penurunan deviden ini diakibatkan oleh penurunan pendapatan perusahaan yang mungkin disebabkan oleh rendahnya perputaran usaha karena penurunan ekuitas perusahaan tersebut.

2. Penurunan nilai rasio *debt to equity ratio* diikuti dengan penurunan hutang dengan menggunakan aset perusahaan untuk membayar kewajiban jangka pendek dan panjang perusahaan.
3. Penurunan nilai rasio *return on equity* diikuti dengan penurunan laba bersih perusahaan yang disebabkan oleh penurunan pendapatan perusahaan dan peningkatan beban perusahaan. Kemudian penurunan ekuitas disebabkan oleh penggunaan aset perusahaan untuk menghasilkan pendapatan.
4. Penurunan nilai *current ratio* diikuti dengan penurunan hutang lancar dengan menggunakan aset tetap perusahaan yang digunakan untuk menutupi kewajiban jangka pendek perusahaan. Kemudian penurunan aset lancar perusahaan dikarenakan pembiayaan operasional perusahaan yang meningkat.

### **1.3. Pembatasan Masalah**

Berdasarkan identifikasi masalah diatas, maka untuk memfokuskan penelitian maka masalah yang akan diteliti perlu untuk dibatasi. Batasan masalah yang akan diteliti yaitu variabel. *Price to Book Value*, *Debt to Equity Ratio*, *Return on Equity* dan *Current Ratio*. Perusahaan yang akan menjadi objek penelitian adalah perusahaan subsektor transportasi dengan jumlah sampel 10 perusahaan.

#### 1.4. Rumusan Masalah

Berdasarkan batasan masalah tersebut, maka penulis mengemukakan beberapa rumusan masalah yaitu :

1. Apakah *Return On Equity* berpengaruh terhadap *Debt to Equity Ratio*?
2. Apakah *Current Ratio* berpengaruh terhadap *Debt to Equity Ratio*?
3. Apakah *Return On Equity* berpengaruh terhadap *Price to Book Value*?
4. Apakah *Current Ratio* berpengaruh terhadap *Price to Book Value*?
5. Apakah *Debt to Equity Ratio* berpengaruh terhadap *Price to Book Value*?
6. Apakah *Return On Equity* berpengaruh langsung terhadap *Price to Book Value* melalui *Debt to Equity Ratio*?
7. Apakah *Current Ratio* berpengaruh langsung terhadap *Price to Book Value* melalui *Debt to Equity Ratio*?

#### 1.5. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian pada umumnya untuk menjawab rumusan masalah yang ada. Dengan demikian tujuan penelitian ini yaitu :

1. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Return On Equity* terhadap *Debt to Equity Ratio*.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Current Ratio* terhadap *Debt to Equity Ratio*.
3. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Return On Assets* terhadap *Price to Book Value*.

4. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Current Ratio* terhadap *Price to Book Value*.
5. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap *Price to Book Value*.
6. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh langsung *Return On Equity* terhadap *Price to Book Value* melalui *Debt to Equity Ratio*.
7. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh langsung *Current Ratio* terhadap *Price to Book Value* melalui *Debt to Equity Ratio*.

#### **1.6. Manfaat Penelitian**

Manfaat yang yang diharapkan dari penelitian ini yaitu:

##### **1. Manfaat Teoritis**

Secara teoritis, hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi atau masukan bagi perkembangan ilmu manajemen dan menambah kajian ilmu manajemen khususnya ilmu manajemen keuangan untuk mengetahui pengaruh *return on equity*, dan *current ratio* terhadap *Price to Book Value* yang diintervening *Debt to Equity Ratio*.

##### **2. Manfaat Praktis**

Secara Praktis, hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi perusahaan khususnya pengambilan keputusan guna menentukan kebijaksanaan perusahaan. Dan bagi pihak lain penelitian

ini diharapkan dapat membantu pihak lain dalam penyajian informasi untuk mengadakan penelitian serupa

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Landasan Teori**

##### **2.1.1. *Price to Book Value***

##### **2.1.1.1. Pengertian *Price to Book Value***

*Price to Book Value Ratio* (PBV) merupakan rasio yang menunjukkan hasil perbandingan antara harga pasar per lembar saham dengan nilai buku per lembar saham. Rasio ini digunakan untuk mengukur tingkat harga saham apakah *overvalued* atau *undervalued*. Semakin rendah nilai PBV suatu saham maka saham tersebut dikategorikan *undervalued*, dimana sangat baik untuk investasi jangka panjang. Namun rendahnya nilai PBV juga dapat mengindikasikan menurunnya kualitas dan kinerja fundamental emiten. Oleh sebab itu, nilai PBV juga harus dibandingkan dengan PBV saham emiten lain dalam industri yang sama. Apabila terlalu jauh perbedaannya maka sebaiknya perlu dianalisis lebih lanjut dinyatakan oleh **(Hery, 2016)**.

Rasio harga pasar suatu saham terhadap nilai bukunya memberikan indikasi pandangan investor atas perusahaan. Perusahaan dipandang baik oleh investor yang artinya perusahaan dengan laba dan arus kas yang aman serta terus mengalami pertumbuhan, dijual dengan rasio nilai buku yang lebih tinggi dibandingkan perusahaan dengan pengembalian yang rendah **(Brigham & Houston, 2011)**.

Berdasarkan pendapat di atas dapat disimpulkan bahwa harapan investor terhadap *Future Earning* perusahaan digerakkan pada harga saham yang tersedia

mereka bayar atas saham perusahaan tersebut dan selanjutnya akan berpengaruh terhadap *Price Book Value Ratio*. Dengan mengetahui besarnya *Price Book Value* suatu perusahaan, investor dapat memperkirakan posisi suatu saham relatif terhadap saham-saham lainnya, apakah saham tersebut layak untuk dibeli atau tidak. terdapat tiga variabel yang turut menentukan besaran *Price Book Value* yaitu, rasio pembayaran deviden, tingkat keuntungan yang dikehendaki dan tingkat pertumbuhan deviden yang diharapkan.

#### **2.1.1.2. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi *Price to Book Value***

Price to Book Value (PBV) tergantung pada tiga faktor fundamental perusahaan, (Marcus, 2015) yaitu :

1. Return on Equity (ROE)

*Return on Equity* (ROE) merupakan ukuran *earning* tersedia terhadap investor sebagai imbalan atas penginvestasian dana. Ratio ini menggambarkan keberhasilan manajemen maksimalkan keuntungan bagi para pemegang saham. Kenaikan ROE membuat investor tertarik berinvestasi saham yang mengakibatkan PER naik.

2. Dividend Payout Ratio (DPR)

*Dividend Payout Ratio* (DPR) merupakan persentase laba yang dibagikan kepada pemegang saham dari laba yang diperoleh perusahaan. Dividen memiliki daya tarik tersendiri bagi investor karena dividen merupakan salah satu keuntungan yang diperoleh investor apabila menginvestasikan dananya pada saham. Dividen bukanlah kewajiban perusahaan tetapi dividen akan

dibagikan oleh perusahaan apabila perusahaan tersebut memiliki laba dan mendapat persetujuan dalam rapat umum pemegang saham.

### 3. Growth

Rasio pertumbuhan yaitu rasio yang mengukur seberapa besar kemampuan perusahaan dalam mempertahankan posisinya di dalam industri dan dalam perkembangan ekonomi secara umum. Rasio pertumbuhan ini dilihat dari berbagai segi sales (penjualan), earning after tax (EAT), laba per lembar saham, dividen perlembar saham, dan harga pasar perlembar saham.”

#### **2.1.1.3. Keunggulan *Price to Book Value***

Price to Book Value (PBV) mempunyai beberapa keunggulan sebagai berikut, (**Hidayati, 2010**)

1. Nilai buku mempunyai ukuran intuitif yang relatif stabil yang dapat diperbandingkan dengan harga pasar. Investor yang kurang percaya dengan metode discounted cash flow dapat menggunakan price to book value sebagai perbandingan.
2. Nilai buku memberikan standar akuntansi yang konsisten untuk semua perusahaan PBV dapat diperbandingkan antara perusahaan – perusahaan yang sama sebagai petunjuk adanya under atau overvaluation.
3. Perusahaan – perusahaan dengan earning negatif, yang tidak bisa dinilai dengan menggunakan price earning ratio dapat dievaluasi menggunakan price to book value (PBV).

#### 2.1.1.4. Standart Pengukuran *Price to Book Value*

*Price to Book Value* merupakan alat ukur yang digunakan untuk menilai keadaan perusahaan berdasarkan harga saham perusahaan, *price to book value* dirumuskan sebagai berikut :

$$\text{PBV} = \frac{\text{Harga saham per lembar}}{\text{Nilai buku per lembar saham}}$$

*Price to book value* dapat dihitung dengan yaitu dengan membandingkan harga saham per lembar dan nilai buku per lembar saham (**Brigham & Houston, 2011**).

$$\text{PBV} = \frac{\text{Harga saham per lembar}}{\text{Nilai buku per lembar saham}}$$

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat diketahui untuk menghitung nilai dari *Price to Book Value* adalah dengan mebandingkan harga saham per lembar dengan nilai buku per lembar saham.

### 2.1.2. *Debt to Equity Ratio*

#### 2.1.2.1. Pengertian *Debt to Equity Ratio*

Biaya operasional yang terus meningkat kerap kali memaksa perusahaan memakai dana pinjaman dan modal sendiri untuk membiayai perusahaan. Dana pinjaman dan modal sendiri keuangan perusahaan mempengaruhi lana per lembar saham, tingkat resiko dan harga saham.

*Debt to Equity Ratio* merupakan salah satu rasio yang terdapat dalam rasio leverage. *Debt to equity ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk menilai hutang dengan ekuitas (**Kasmir, 2015**). Selain itu *debt to equity ratio* mencerminkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya yang

ditunjukkan oleh beberapa bagian dari modal sendiri atau ekuitas yang digunakan untuk membayar hutang (**Tendelilin, 2010**).

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa *debt to equity ratio* merupakan aspek *leverage* yang membandingkan total hutang yang dimiliki oleh perusahaan dengan total ekuitas (modal sendiri) dalam menanggung suatu resiko. *Debt to equity ratio* mencerminkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya yang ditunjukkan oleh beberapa bagian dari modal sendiri atau ekuitas yang digunakan untuk membayar hutang.

#### **2.1.2.2. Faktor yang mempengaruhi *Debt to Equity Ratio***

Masalah *Debt to Equity ratio* (DER) merupakan masalah yang penting bagi perusahaan, karena baik buruknya *Debt to equity ratio* akan mempunyai efek yang langsung terhadap keuangan perusahaan

*Debt to equity ratio* dipengaruhi oleh banyak faktor, (**Sjahrial, 2007**)

##### 1) Tingkat penjualan

Perusahaan dengan penjualan yang relatif stabil berarti memiliki aliran kas yang relatif stabil pula, maka akan menggunakan utang lebih besar dari pada perusahaan dengan penjualan yang tidak stabil

##### 2) Struktur aktiva

Perusahaan yang memiliki aktiva tetap dalam jumlah besar akan menggunakan utang lebih besar dapat menggunakan utang dalam jumlah besar akan lebih mudah mendapatkan akses kesumber dana dibandingkan dengan perusahaan kecil

3) Tingkat pertumbuhan penjualan

Semakin cepat pertumbuhan maka semakin besar kebutuhan dana untuk pembiayaan ekspansi

4) Kemampuan menghasilkan laba periode sebelumnya

Perusahaan akan lebih senang menggunakan laba ditahan sebelum menggunakan hutang atau penerbitan saham baru

5) Variabilitas laba dan perlindungan pajak

Perusahaan dengan variabilitas laba yang kecil akan memiliki kemampuan yang lebih besar untuk menanggung beban tetap yang berasal dari utang

6) Skala perusahaan

Perusahaan besar yang sudah mapan akan lebih mudah memperoleh modal dipasar dibandingkan dengan perusahaan kecil, karna kemudahan akses tersebut berarti perusahaan besar memiliki *fleksibilitas* yang lebih besar pula.

7) Kondisi *intern* perusahaan dan ekonomi makro

Perusahaan perlu melihat saat yang tepat untuk menjual saham dan obligasi.

### **2.1.2.3. Manfaat *Debt to Equity Ratio***

Manfaat *debt to equity ratio* yaitu berguna untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka panjang dan jangka pendek. Semakin kecil rasio ini, maka semakin baik bagi perusahaan. *Debt to Equity Ratio*

digunakan untuk mengukur seberapa besar penggunaan hutang dalam pembelanjaan perusahaan (Sudana, 2011).

#### 2.1.2.4. Standart Pengukuran *Debt to Equity Ratio*

Biasanya penggunaan *Debt to Equity Ratio* disesuaikan dengan tujuan perusahaan. *Debt to Equity Ratio* merupakan rasio yang membandingkan hutang perusahaan dengan total ekuitas. Semakin besar rasio ini, semakin tinggi tingkat pendanaan yang disediakan pemilik dan semakin besar pengamanan bagi peminjam jika terjadi kerugian atau penyusutan terhadap nilai aktiva.

*Debt to Equity Ratio* dapat dirumuskan sebagai berikut (Kasmir, 2015):

$$\text{DER} = \frac{\text{Total Debt}}{\text{Equity}}$$

Selain itu untuk mencari *Debt to Equity Ratio* dapat digunakan sebagai berikut (Munawir, 2012) :

$$\text{DER} = \frac{\text{Hutang lancar} + \text{Hutang jangka pendek}}{\text{Modal sendiri}}$$

Dari penjelasan diatas, maka pengukuran *Debt to Equity Ratio* yaitu membandingkan antara total hutang dengan ekuitas.

### 2.1.3. *Return on Equity*

#### 2.1.3.1. Pengertian *Return on Equity*

*Return on equity* adalah rasio untuk mengukur laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri (Kasmir, 2015). Rasio ini menunjukkan daya untuk menghasilkan laba atas investasi berdasarkan nilai buku para pemegang saham. Semakin tinggi rasio ini, semakin baik, artinya posisi pemilik

perusahaan semakin kuat. Rasio yang paling penting adalah pengembalian atas ekuitas (*return on equity*), yang merupakan laba bersih bagi pemegang saham di bagi dengan total ekuitas pemegang saham dinyatakan oleh **(Brigham & Houston, 2011)**.

Pengertian *Return On Equity* (ROE) yaitu mengukur kemampuan perusahaan memperoleh laba yang tersedia bagi pemegang saham perusahaan. Rasio ini juga dipengaruhi oleh besar kecilnya utang perusahaan, apabila proporsi utang besar maka rasio ini akan besar **(Sartono, 2012)**.

Defenisi *Return on Equity* oleh **(Home & Wachowicz, 2014)**, yaitu membandingkan laba bersih seteah pajak (dikurangi deviden saham biasa) dengan ekuitas yang telah diinvestasikan pemegang saham diperusahaan. Rasio ini menunjukkan daya untuk menghasilkan laba atas investasi berdasarkan nilai buku para pemegang saham dan seringkali digunakan dalam membandingkan dua atau lebih perusahaan dalam sebuah industri yang sama.

Indikator ROE sangat penting diperhatikan untuk mengetahui sejauh manainvestasi yang akan dilakukan investor di suatu perusahaan mampu memberikan *return* yang sesuai dengan tingkat yang diharapkan investor. Semakin tinggi ROE menunjukkan kinerja perusahaan yang semakin baik dan berdampak pada meningkatnya harga saham perusahaan. Peningkatan harga saham perusahaan akan memberikan keuntungan (*return*) yang tinggi bagi investor. Sehingga daya tarik investor terhadap perusahaan semakin meningkat karena tingkat pengembalian (*return*) yang semakin besar.

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa ROE merupakan pengukuran efektivitas perusahaan untuk mendapatkan keuntungan dengan menggunakan modal perusahaan yang dimilikinya. Kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba tidak hanya diukur menurut besar kecilnya laba yang dihasilkan, tetapi modal sendiri yang telah dikeluarkan untuk menghasilkan laba tersebut.

#### **2.1.3.2. Faktor yang mempengaruhi *Return on Equity***

Faktor-faktor yang mempengaruhi *Return On Equity* yaitu (**Tendelilin, 2010**):

1. Margin Laba Bersih. Besarnya keuntungan yang dinyatakan dalam persentase dan jumlah laba bersih. Profit margin ini mengukur tingkat keuntungan yang dicapai oleh perusahaan dihubungkan dengan penjualan.
2. Perputaran Total Aktiva. Jumlah aktiva yang digunakan dalam operasi perusahaan terhadap jumlah penjualan yang diperoleh selama periode tertentu.
3. Rasio Hutang. Rasio yang memperlihatkan proporsi antara kewajiban dan total kekayaan yang dimiliki.

#### **2.1.3.3. Manfaat *Return on Equity***

Manfaat yang diperoleh dari penggunaan rasio ROE adalah untuk (**Kasmir, 2015**):

1. Mengetahui besarnya laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri.
2. Mengetahui produktivitas dari seluruh dan perusahaan yang digunakan baik modal pinjaman maupun modal sendiri
3. Untuk mengetahui efisiensi penggunaan modal sendiri maupun pinjaman.

Sementara itu, (**Kasmir, 2015**) menyatakan Tujuan penggunaan rasio

Return On Equity bagi perusahaan maupun pihak luar perusahaan, yaitu:

1. Untuk menilai besarnya laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri.
2. Untuk mengukur produktivitas seluruh dana perusahaan yang digunakan baik pinjaman maupun modal sendiri.
3. Untuk mengukur produktivitas dari seluruh dana perusahaan yang digunakan baik modal sendiri maupun pinjaman.

#### 2.1.3.4. Standart Pengukuran *Return on Equity*

Sesuai dengan tujuan yang hendak dicapai, terdapat beberapa cara untuk mengukur tingkat pengembalian atas ekuitas. Salah satunya yakni (**Brigham & Houston, 2011**) menuliskan rumus *return on equity* sebagai berikut :

$$\text{ROE} = \frac{\text{Laba bersih setelah pajak}}{\text{Total ekuitas}}$$

ROE dapat juga dihitung dengan menggunakan rumus berikut ini (**Kasmir, 2015**)

$$\text{ROE} = \frac{\text{Laba bersih setelah bunga dan pajak}}{\text{Modal}} \times 100\%$$

Dari pendapat ahli diatas, pengukuran yang digunakan untuk menghitung *Return on Equity* adalah laba bersih setelah pajak dibagi dengan total ekuitas.

#### 2.1.4. *Current Ratio*

##### 2.1.4.1. **Pengertian *Current Ratio***

*Current ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk melihat tingkat likuiditas perusahaan. Se jauh mana perusahaan mampu melunasi hutang-hutang perusahaan sesuai waktu jatuh tempo. *Current Ratio* (CR) merupakan rasio yang merupakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendeknya dengan menggunakan aktiva lancar yang dimiliki (Sujarweni, 2017a). Selain itu *Current Ratio* (Rasio Lancar) dapat dimaknai sebagai rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya yang segera jatuh tempo dengan menggunakan total aset lancar yang tersedia (Hery, 2020). Rasio Lancar menunjukkan sejauh mana aktiva lancar menutupi kewajiban-kewajiban lancar. *Current Ratio* menunjukkan sampai sejauh mana kewajiban lancar ditutupi oleh aset yang diharapkan akan dikonversi menjadi kas dalam waktu dekat (Brigham & Houston, 2011).

Dari pengertian para ahli diatas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa *current ratio* atau rasio lancar merupakan rasio untuk mengukur likuiditas perusahaan dalam membayar hutang jangka pendek dengan cara membandingkan aset lancar dengan kewajiban lancar.

##### 2.1.4.2. **Faktor yang mempengaruhi *Current Ratio***

Rasio ini memberikan informasi seberapa besar kontribusi aktiva untuk membayar kewajiban lancar perusahaan. *Current ratio* dihitung sebagai hasil bagi

antara besarnya aktiva lancar dengan hutang lancar. Maka ada beberapa faktor yang mempengaruhi besarnya tingkat current ratio.

Faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat current ratio yaitu besarnya persentase aktiva lancar yang dimiliki perusahaan dan berapa besar persentase hutang lancar perusahaan (Syamryn, 2012). Ada banyak faktor yang mempengaruhi ukuran rasio lancar (current ratio) sebagai berikut (Jumingan, 2009) :

1. Surat-surat berharga yang dimiliki dapat diuangkan.
2. Bagaimana tingkat pengumpulan piutang.
3. Bagaimana tingkat perputaran persediaan.
4. Membandingkan antara aktiva lancar dengan hutang lancar.
5. Menyebut pos masing-masing beserta jumlah rupiahnya.
6. Membandingkan dengan rasio industri.

Dari pendapat diatas, dapat disimpulkan bahwa jika didalam perusahaan mengalami kesulitan keuangan, perusahaan akan membayar tagihan-tagihan (utang usaha) secara lambat, meminjam bank, dan seterusnya. Jika kewajiban lancar me ningkat lebih cepat dari aktiva, rasio lancara akan menurun, dalam hal ini pertanda adanya maslaah. Karena current ratio merupakan indikator tunggal terbaik sampai sejauh mana klaim dari kreditor jangka pendek telah ditutup oleh aktiva-aktiva yang yang diharapkan dapat diubah menjadi kas dengan cukup cepat.

#### 2.1.4.3. Manfaat *Current Ratio*

Dalam menentukan *current ratio* yang optimal, perusahaan harus mengetahui tujuan dan manfaat yang mempengaruhi *current ratio* tersebut. Tujuan rasio lancar atau *current ratio* untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendek yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan dari aktiva lancar (Kasmir, 2015).

#### 2.1.4.4. Standart Pengukuran *Current Ratio*

*Current ratio* merupakan kemampuan perusahaan yang harus mampu membayar atau memenuhi kewajiban finansialnya yang telah jatuh tempo. *Current ratio* adalah bagian dari *liquiditas*, seorang menejer harus dapat memperhitungkan seberapa banyak aktiva yang tersedia untuk menutupi kewajiban – kewajiban perusahaan yang akan jatuh tempo. *Current ratio* dapat dihitung dengan rumus berikut, yaitu (Kasmir, 2015) :

$$CR = \frac{\text{Aktiva lancar}}{\text{Utang lancar}}$$

Cara lain yang dapat digunakan untuk mengukur rasio lancar yaitu (Hery, 2020):

$$\text{Rasio Lancar} = \frac{\text{Aset lancar}}{\text{Kewajiban lancar}}$$

Dari hasil pengukuran rasio, apabila rasio lancar rendah dapat dikatakan bahwa perusahaan kurang modal untuk membayar hutang. Namun, apabila hasil pengukuran rasio tinggi, belum tentu kondisi perusahaan baik. Hal ini dapat saja terjadi karena kas tidak digunakan sebaik mungkin.

## 2.2. Kajian Penelitian yang Relevan

Penelitian terdahulu sangat penting sebagai dasar pijakan dalam rangka penyusunan penelitian ini. Kegunaannya untuk mengetahui hasil yang telah dilakukan oleh peneliti terdahulu, sekaligus sebagai bahan perbandingan dan bagaimana gambaran untuk mendorong kegiatan penelitian. Berikut ini adalah tabel yang menunjukkan penelitian terdahulu berikaitan dengan variabel yang akan diteliti.

**Tabel 2.1**  
**Identitas Jurnal**

Identitas Jurnal	Judul	Variabel	Hasil Penelitian
<b>Pengaruh <i>Return on Equity</i> terhadap <i>Price to Book Value</i></b>			
Penulis : Priska Sondakh, Ivonne Saerang dan Reitty Samadi  Vol, hal & tahun : Jurnal EMBA Vol.7 No.3 Juli 2019, Hal. 3079 – 3088	Pengaruh Struktur Modal (ROA, ROE Dan DER) Terhadap Nilai Perusahaan (PBV) Pada Perusahaan Sektor Properti Yang Terdaftar Di Bei (Periode 2013-2016)	X1 : ROA X2 : ROE X3 : DER Y : PBV	Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa secara simultan <i>Return On Assets (ROA)</i> , <i>Return On Equity (ROE)</i> dan <i>Debt to Equity Ratio (DER)</i> berpengaruh signifikan terhadap nilai perusahaan (PBV) pada perusahaan property yang terdaftar di BEI. Secara parsial <i>Return On Assets</i> tidak berpengaruh signifikan terhadap Nilai Perusahaan (PBV), <i>Return On Equity (ROE)</i> secara parsial

			berpengaruh signifikan terhadap Nilai Perusahaan (PBV) dan <i>Debt to Equity Ratio (DER)</i> secara parsial tidak berpengaruh signifikan terhadap Nilai Perusahaan (PBV).
<b>Pengaruh <i>Current Ratio</i> terhadap <i>Price to Book Value</i></b>			
Penulis : Medy Misran dan Mochamad Chabachib  Vol, hal & tahun : DIPONEGORO JOURNAL OF MANAGEMENT, <i>Volume 6, Nomor 1, Tahun 2017, Halaman 1-13</i>	Analisis Pengaruh DER CR Dan TATO Terhadap PBV Dengan ROA Sebagai Variabel Intervening (Studi Pada Perusahaan Properti Dan <i>Real Estate</i> Yang Terdaftar Pada Bei Tahun 2011 – 2014)	X1 : DER X2 : CR X3 : TATO Z : ROA Y : PBV	<i>The result of this research show that Current Ratio (CR) has negative influence not significant to Price to Book Value (PBV), Debt to Equity Ratio (DER), Total Asset Turnover (TATO), and Return on Asset (ROA) have positive influence significant to Price to Book Value (PBV). Return on Asset (ROA) can mediate influence beetwen variable independent Debt to Equity Ratio (DER) and Total Asset Turnover (TATO) to Price to Book Value (PBV). But Return on Asset</i>

			<i>(ROA) can not mediate influence beetwen Current Ratio (CR) to Price to Book Value (PBV).</i>
<p>Penulis : Rizka Annisa dan Mochammad Chabachib</p> <p>Vol, hal &amp; tahun : DIPONEGORO JOURNAL OF MANAGEMENT, Volume 6, Nomor 1, Tahun 2017, Halaman 1-15</p>	<p>Analisis Pengaruh <i>Current Ratio</i> (Cr), <i>Debt To Equity Ratio</i> (Der), <i>Return On Assets</i> (Roa) Terhadap <i>Price To Book Value</i> (Pbv), Dengan <i>Dividend Payout Ratio</i> Sebagai Variabel Intervening (Studi Kasus Pada Perusahaan Industri Manufaktur Yang Terdaftar Di Bei Periode 2011-2014)</p>	<p>X1 : CR X2 : DER X3 : ROA Z : DPR Y : PBV</p>	<p><i>The results showed that CR has negative effect and not significant on PBV, while DER has significant positive effect on PBV. ROA has significant positive effect on PBV and DPR has significant positive effect on the DER. Furthermore, Sobel test results show that DPR cannot mediate the effect of CR on PBV and also DPR cannot mediate the effect of DER on PBV while DPR can mediate the effect of ROA on PBV.</i></p>
<b>Pengaruh <i>Debt to Equity Ratio</i> terhadap <i>Price to Book Value</i></b>			
<p>Penulis : Elita Yuni Setiyarini dan Muhammad Azhari</p> <p>Vol, hal, &amp; tahun : e-Proceeding of Management : Vol.6, No.1 April 2019  </p>	<p>Pengaruh Struktur Modal Terhadap Nilai Perusahaan Pada Perusahaan Yang Terdaftar Pada Indeks Sri-Kehati Periode 2009-2017</p>	<p>X1 : DER X2 : DAR Y : PBV</p>	<p>Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel <i>Debt to Equity Ratio</i> (DER) dan <i>Debt to Asset Ratio</i> (DAR) secara simultan tidak</p>

Page 485			memiliki pengaruh yang signifikan terhadap <i>Price Book Value (PBV)</i> . Secara parsial, variabel <i>Debt to Equity Ratio (DER)</i> dan <i>Debt to Asset Ratio (DAR)</i> tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap <i>Price Book Value (PBV)</i> .
<p>Penulis : Rahmawati Budi Utami dan Prasetiono</p> <p>Vol, hal &amp; tahun : DIPONEGORO JOURNAL OF MANAGEMENT, Volume 5, Nomor 2, Tahun 2016, Halaman 1-14</p>	<p>Analisis Pengaruh TATO, WCTO, Dan DER Terhadap Nilai Perusahaan Dengan ROA Sebagai Variabel Intervening</p>	<p>X1 : TATO X2 : WCTO X3 : DER Z : ROA Y : PBV</p>	<p><i>TATO has positive significant effect on ROA. WCTO and DER has negative significant effect on ROA. TATO has positive not significant effect on Firm Value. WCTO has negative significant effect on Firm Value. DER and ROA has positive significant effect on Firm Value. The result of path analysis showed that TATO influence Firm Value through ROA. Besides, it was found that the value of the</i></p>

			<i>adjusted R square for the equation ROA is 25,3% while the value of the adjusted R square for the equation PBV is 39,7%.</i>
<b>Pengaruh Return on Equity terhadap Debt to Equity Ratio</b>			
Penulis : Ayu Indira Dewiningrat dan I Ketut Mustanda  Vol, hal & tahun : E- Jurnal Manajemen Unud, Vol. 7, No. 7, 2018: 3471-3501	Pengaruh Likuiditas, Profitabilitas, Pertumbuhan Penjualan, Dan Struktur Aset Terhadap Struktur Modal	X1 : CR X2 : ROE X3 : Pertumbuhan Penjualan X4 : Struktur Aset Y : DER	Temuan dalam penelitian ini adalah variabel likuiditas, profitabilitas, dan pertumbuhan penjualan secara parsial berpengaruh negatif dan signifikan pada struktur modal, sedangkan variabel struktur aset berpengaruh positif dan signifikan terhadap struktur modal.
<b>Pengaruh Current Ratio terhadap Debt to Equity Ratio</b>			
Penulis : Stenyverens J.D Lasut, Paulina Van Rate dan Michael Ch. Raintung  Vol, hal tahun : Jurnal EMBA Vol.6 No.1 Januari 2018, Hal.11-20	Pengaruh Ukuran Perusahaan, Profitabilitas, Dan Likuiditas Terhadap Struktur Modal Pada Perusahaan Otomotif Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-2015	X1 : Size X2: ROA X3 : CR Y : DER	Ukuran Perusahaan, Profitabilitas dan Likuiditas secara simultan bersama-sama memiliki pengaruh signifikan terhadap Struktur Modal. Ukuran Perusahaan secara parsial memiliki pengaruh positif dan signifikan

			<p>terhadap Struktur Modal, Profitabilitas secara parsial tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap Struktur Modal, Likuiditas secara parsial memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap Struktur Modal. Sebaiknya para investor lebih cermat dalam memilih perusahaan, untuk menginvestasikan modalnya dengan cara melihat Ukuran Perusahaan, Profitabilitas dan Likuiditas untuk meningkatkan Struktur Modal yang diharapkan.</p>
<p>Penulis : Bingah Susantika dan Mohammad Kholiq Mahfud</p> <p>Vol, hal &amp; tahun : Diponegoro Journal Of Management, <i>Volume 8, Nomor 1,</i> <i>Tahun 2019, Hal.</i> <i>137-150</i></p>	<p>Pengaruh Ukuran Perusahaan, Likuiditas, Dan Struktur Aktiva Terhadap Struktur Modal Dengan Profitabilitas Sebagai Variabel Intervening ( Studi Pada Perusahaan Manufaktur Sektor Aneka Industri Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2012-2016)</p>	<p>X1 : Size X2 : CR X3 : Struktur Aktiva Z : ROA Y : DER</p>	<p><i>The result of this study shows that SIZE has insignificant positive effect to ROA, CR has significant positive effect to ROA, and AS has significant negative effect to ROA. SIZE, CR, AS, ROA have significant negative effect to DER. ROA can't mediate the effect</i></p>

			<i>of SIZE and CR to DER, while the ROA may mediate the effect of AS to DER.</i>
<p>Penulis : Abraham Kelli Sion Watung, Ivonne S. Saerang dan Hizkia H. D. Tasik.</p> <p>Vol, hal &amp; tahun : Jurnal EMBA Vol.4 No.2 Juni 2016, Hal. 726-737</p>	<p>Pengaruh Rasio Likuiditas, Aktivitas, Profitabilitas, Dan Struktur Aktiva Terhadap Struktur Modal Industri Barang Konsumsi Di Bursa Efek Indonesia</p>	<p>X1 : CR X2 : ROA X3 : Struktur Aktiva Y : DER</p>	<p><i>The result of this study simultaneously shows that CR, TATO, ROA, and asset structure affect significantly towards capital structure. Partially CR, ROA, and asset structure effect significantly towards capital structure, while TATO has no significant effect at all. Company's management had better take CR, ROA, and asset structure into consideration.</i></p>
<p>Penulis : Ni Luh Putu Pratiwi Lestari dan Ni Ketut Purnawati</p> <p>Vol, hal &amp; tahun : E-Jurnal Manajemen Unud, Vol. 7, No. 7, 2018: 3564-3593</p>	<p>Analisis Pengaruh Kinerja Keuangan Terhadap Struktur Modal Pada Perusahaan Dan Makanan Di Bei</p>	<p>X1 : CR X2 : ROA X3 : Size X4 : Growth Y : DER</p>	<p>Hasil penelitian menunjukkan bahwa Likuiditas, Profitabilitas dan Ukuran Perusahaan berpengaruh negatif dan signifikan terhadap Struktur Modal. Variabel Pertumbuhan Perusahaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap Struktur</p>

			Modal. Secara simultan Likuiditas, Profitabilitas, Ukuran Perusahaan Pertumbuhan Perusahaan berpengaruh terhadap Struktur Modal
<b>Pengaruh <i>Return on Equity</i> terhadap <i>Price to Book Value</i> diintervening <i>Debt to Equity Ratio</i></b>			
Penulis : Made Ayu Paramita Dewi dan Made Reina Candradewi  E-Jurnal Manajemen Unud, Vol. 7, No. 8, 2018: 4385-4416	Pengaruh Pertumbuhan Perusahaan Dan Profitabilitas Terhadap Struktur Modal Dan Nilai Perusahaan	X1: Growth X2 : ROE Z : DER Y : PBV	Hasil yang ditemukan dalam penelitian ini yaitu pertumbuhan perusahaan memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap struktur modal dan profitabilitas memiliki pengaruh yang negatif dan signifikan terhadap struktur modal. Pertumbuhan perusahaan tidak memiliki pengaruh terhadap nilai perusahaan, profitabilitas memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap nilai perusahaan dan yang terakhir

			struktur modal memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap nilai perusahaan
<b>Pengaruh Return on Equity dan <i>Current Ratio</i> terhadap <i>Price to Book Value</i> diintervening <i>Debt to Equity Ratio</i></b>			
Penulis : Muhammad Hafiz Siddik dan Mochammad Chabachib  Vol, Hal, & Tahun: DIPONEGORO JOURNAL OF MANAGEMENT Volume 6, Nomor 4, Tahun 2017, Halaman 1-15	Pengaruh ROE, CR, Size, Dan Kepemilikan Institusional Terhadap Nilai Perusahaan Dengan Struktur Modal Sebagai Variabel Intervening	X1 : ROE X2 : CR X3 : Size X4 : Kepemilikan Institusional Z : DER Y : PBV	<i>The result shows that similtantly using path analysis, ROE and Size have affected DER, and contrast with Institutional Ownership and CR which doesnt. With value of c.r of -3,882 from ROE proven that ROE have negative effect toward PBV. In the other hand, PBV affected with positive effect from Size with 6,098 points of c.r value. Significant relation occured from DER with 0,018 p value and -2,357, also CR with 0,020 and -2,329 c.r. Non-significant relation occured with ROE, Size, and Institutional Ownership with p</i>

			<p><i>value of 0,262, 0,966, and 0,709. Also, DER can mediate the relation between ROE through PBV with p sobel's value of 0,0439. This research also found that with adjusted rsquare, DER have 14,2% described with the variables, followed by PBV that have described by ROE, CR, Size, Institutional Ownership, and DER by 10,8%.</i></p>
--	--	--	---

Berdasarkan penelitian terdahulu yang sudah dipaparkan pada tabel diatas menunjukkan beberapa variabel tidak memiliki pengaruh dengan variabel lainnya, seperti pada tabel diatas ada hasil penelitan yang menunjukkan bahwa CR tidak berpengaruh terhadap DER dan PBV. Sehingga pada penelitian yang akan dilakukan penulis ini akan melihat bagaimana pengaruh antar variabel, apakah memiliki berpengaruh atau tidak atau seberapa besar pengaruh antar variabel tersebut. Apakah variabel intervening memberikan pengaruh atau tidak.

### 2.3. Kerangka Konseptual

#### 2.3.1. Pengaruh *Return On Equity* terhadap *Debt to Equity Ratio*.

Meningkatkannya nilai ROE mengindikasikan adanya peningkatan laba bersih. Hal ini tentu dapat meningkatkan modal perusahaan, seperti yang dinyatakan pada *Teory Pecking Order* bahwa perusahaan lebih menyukai pendanaan yang dihasilkan oleh operasi perusahaan berupa laba ditahan.

Jika ROE meningkat maka secara tidak langsung laba bersih meningkat, peningkatan laba bersih tersebut apabila tidak dibagikan akan menjadi laba ditahan. Laba di tahan yang dihasilkan akan menambah modal dan menyebabkan peningkatan struktur modal. Namun, jika ROE menurun, hal ini secara tidak langsung akan menyebabkan menurunnya laba bersih. Penurunan laba bersih menyebabkan perusahaan tidak mampu membayar beban bunga sehingga akan terjadi perubahan pada struktur modal karena jumlah hutang perusahaan meningkat.

*Return on equity* adalah rasio untuk mengukur laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri (Kasmir, 2015) Rasio ini menunjukkan daya untuk menghasilkan laba atas investasi berdasarkan nilai buku para pemegang saham. Semakin tinggi rasio ini, semakin baik, artinya posisi pemilik perusahaan semakin kuat. Rasio yang paling penting adalah pengembalian atas ekuitas (*return on equity*), yang merupakan laba bersih bagi pemegang saham di bagi dengan total ekuitas pemegang saham dinyatakan oleh (Brigham & Houston, 2011).

Profitabilitas merupakan kemampuan yang dimiliki perusahaan untuk memperoleh laba dalam hubungannya dengan penjualan, total aset maupun modal

sendiri (Sartono, 2012). Salah satu teori yakni dalam teori *pecking order* dijelaskan bahwa perusahaan yang *profitable* lebih sedikit jumlah pinjaman yang dimiliki. Hal tersebut dilakukan karena keperluan atas *external financing* yang sedikit bukan karena perusahaan memiliki target hutang yang rendah, tetapi karena memerlukan. Pada penelitian yang dilakukan oleh (Dewiningrat & Mustanda, 2018) menunjukkan hasil penelitian tersebut adalah profitabilitas berpengaruh negatif signifikan terhadap struktur modal pada Perusahaan.

### **2.3.2. Pengaruh *Current Ratio* terhadap *Debt to Equity Ratio*.**

Nilai dari *Current Ratio* (CR) mengindikasikan kemampuan perusahaan dalam membayar hutang lancar dengan baik. ketika perusahaan mampu membayar hutang lancar dengan tepat waktu, maka perusahaan tersebut akan lebih mudah untuk dapat mendapat pendanaan dari luar dalam bentuk hutang dikarenakan kepercayaan kreditor bahwa hutang dapat dibayar setiap waktu. Hal ini dapat mengoptimalkan penggunaan hutang, karena struktur modal sendiri adalah perbandingan antara penggunaan modal dengan hutang.

Jika CR naik maka kemampuan perusahaan dalam melunasi hutang lancarnya akan naik selain itu perusahaan juga akan mampu membayar bunga dari hutang jangka panjang. Hal ini tentu akan mengakibatkan perubahan pada struktur modal perusahaan karena menurunnya jumlah hutang. Namun, jika CR menurun maka perusahaan tidak akan mampu melunasi hutangnya baik jangka pendek maupun jangka panjang. Sehingga struktur modal perusahaan akan mengalami perubahan karena meningkatnya jumlah hutang.

*Current ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk melihat tingkat likuiditas perusahaan. Sejauh mana perusahaan mampu melunasi hutang-hutang perusahaan sesuai waktu jatuh tempo. *Current Ratio* (CR) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendeknya dengan menggunakan aktiva lancar yang dimiliki (Sujarweni, 2017). *Current ratio* menunjukkan keuangan perusahaan dimana apabila perusahaan membayar hutang-hutang perusahaan baik berasal dari modal sendiri ataupun hutang jangka panjang maka likuiditasnya tinggi. Aset lancar yang digunakan perusahaan memenuhi kegiatan operasional bisa berasal dari modal sendiri ataupun dari hutang perusahaan.

Penelitian yang dilakukan oleh (Dewiningrat & Mustanda, 2018; Lasut et al., 2018; Lestari & Purnawati, 2018; Watung et al., 2016) *current ratio* berpengaruh negatif terhadap *debt to equity ratio*. Perusahaan dengan likuiditas yang tinggi, menunjukkan aset lancar perusahaan lebih tinggi dari hutang lancar. Perusahaan yang punya likuiditas tinggi namun *debt to equity ratio* rendah menunjukkan perusahaan lebih banyak menggunakan dana yang berasal dari modal sendiri daripada hutang untuk melunasi kewajiban jangka pendeknya.

### **2.3.3. Pengaruh *Return On Equity* terhadap *Price to Book Value*.**

*Return on equity* adalah rasio laba bersih setelah pajak terhadap modal sendiri digunakan untuk mengukur tingkat hasil pengembalian dari investasi para pemegang saham. Bagi perusahaan pada umumnya masalah rentabilitas adalah lebih penting dari pada masalah laba, karena laba yang besar saja belumlah

merupakan ukuran bahwa perusahaan itu telah bekerja dengan efisien. Semakin tinggi rasio ROE menandakan kinerja perusahaan semakin baik atau efisien, nilai *equity* perusahaan akan meningkat dengan peningkatan rasio ROE kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih yang dikaitkan dengan pembayaran dividen semakin meningkat dan akan terjadi kecenderungan naiknya harga saham. Kenaikan harga saham menunjukkan kenaikan rasio PBV.

*Return on equity* adalah rasio untuk mengukur laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri (Kasmir, 2015). Rasio ini menunjukkan daya untuk menghasilkan laba atas investasi berdasarkan nilai buku para pemegang saham. Semakin tinggi rasio ini, semakin baik, artinya posisi pemilik perusahaan semakin kuat. Rasio yang paling penting adalah pengembalian atas ekuitas (*return on equity*), yang merupakan laba bersih bagi pemegang saham di bagi dengan total ekuitas pemegang saham (Brigham & Houston, 2011).

Penelitian yang dilakukan oleh (Siddik & Chabachib, 2017; Sondakh et al., 2019) menunjukkan bahwa ROE berpengaruh positif terhadap PBV. Hal ini berarti bahwa disaat terjadi kenaikan laba maka harga saham juga ikut naik, sehingga meningkatkan nilai perusahaan. ROE menjadi salah satu cerminan perusahaan dihadapan investor dan publik akan prospek perusahaan di masa depan. Semakin tinggi nilai ROE maka akan semakin tinggi juga nilai perusahaan dan menunjukkan kemampuan perusahaan secara efektif menggunakan sumberdaya yang dimiliki.

#### **2.3.4. Pengaruh *Current Ratio* terhadap *Price to Book Value*.**

Rasio lancar (*current ratio*) mengukur kemampuan perusahaan memenuhi hutang jangka pendeknya menggunakan aktiva lancarnya (aktiva yang akan berubah menjadi kas dalam waktu satu tahun atau satu siklus bisnis). *Current Ratio* yang tinggi menunjukkan likuiditas perusahaan atau industri tersebut tinggi, sehingga berdampak pada kepercayaan pemilik modal baik investor atau pun pihak bank untuk menanamkan modal. Meningkatnya modal perusahaan akan meningkatkan kegiatan operasional perusahaan dan meningkatkan pendapatan sehingga laba juga akan meningkat. Kenaikan laba ini akan memudahkan perusahaan dalam membayar deviden dan berdampak pada kenaikan harga saham. Maka *price to book value* akan meningkat secara otomatis.

*Current ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk melihat tingkat likuiditas perusahaan. Sejauh mana perusahaan mampu melunasi hutang-hutang perusahaan sesuai waktu jatuh tempo. *Current Ratio* (CR) merupakan rasio yang merupakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendeknya dengan menggunakan aktiva lancar yang dimiliki (Sujarweni, 2017a). *Current Ratio* (Rasio Lancar) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya yang segera jatuh tempo dengan menggunakan total aset lancar yang tersedia (Hery, 2020).

Penelitian yang dilakukan oleh (Medy Misran & Chabachib, 2017) menunjukkan bahwa *current ratio* berpengaruh negatif terhadap *price to book value*. Sedangkan dalam penelitian yang dilakukan oleh (Siddik & Chabachib,

2017a) menunjukkan bahwa *current ratio* berpengaruh positif terhadap *price to book value*.

### **2.3.5. Pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap *Price to Book Value*.**

Bagi kreditur analisis DER menjadi bahan pertimbangan utama dalam memutuskan untuk menarik piutangnya, menambah piutang untuk mengatasi kesulitan tersebut, ataupun mengambil kebijakan lain sementara, dari sisi investor hasil analisis DER akan digunakan untuk menentukan sikap terhadap sekuritas yang dimiliki pada perusahaan dimana ia berinvestasi DER merupakan rasio yang mengukur seberapa jauh suatu perusahaan menggunakan hutang. Dalam hal peningkatan hutang akan memberikan pengaruh terhadap dividen yang akan diterima, karena hutang berpengaruh pada besar kecilnya laba bersih yang akan diterima hal tersebut dikarenakan laba yang dihasilkan akan di jadikan pelunasan akan hutang perusahaan.

Namun, dalam esensi *trade off theory* dalam struktur modal yaitu menyeimbangkan manfaat dan pengorbanan yang timbul sebagai akibat penggunaan hutang. Namun, selama manfaat lebih besar jika menggunakan hutang, penambahan hutang diperkenankan. Apabila kerugian lebih besar daripada manfaat penggunaan hutang maka, tambahan hutang tidak diperkenankan. Penggunaan hutang memberikan manfaat yang lebih besar terhadap perusahaan, jika perusahaan hanya mengandalkan modal ekuitas akan cukup sulit untuk melakukan ekspansi bisnis, dalam hal ini hutang yang bermanfaat dapat mendongkrak kinerja keuangan perusahaan. Namun, disisi lain

suatu perusahaan melakukan penggunaan hutang yang tinggi juga diartikan dapat menyebabkan kebangkrutan, biaya bunga yang lebih besar dan sebagainya, jika biaya kebangkrutan yang semakin besar kreditur yg memberi pinjaman akan menaikkan beban bunga dan biaya modal pun akan semakin tinggi. Namun, selama hutang dapat dikelola dengan baik semakin tinggi kepercayaan kreditur untuk memberikan kredit pinjaman sehingga dapat dipastikan perusahaan tersebut memiliki nilai yang baik di mata kreditor dan investor.

*Debt to Equity Ratio* merupakan salah satu rasio yang terdapat dalam rasio leverage. *Debt to equity ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk menilai hutang dengan ekuitas (Kasmir, 2015). *Debt to equity ratio* mencermintakan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya yang ditunjukkan oleh beberapa bagian dari modal sendiri atau ekuitas yang digunakan untuk membayar hutang (Tendelilin, 2010). Sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Siddik & Chabachib, 2017; Sondakh et al., 2019; Utami & Prasetiono, 2016) menunjukkan bahwa *debt to equity ratio* berpengaruh positif terhadap *price to book value*.

### **2.3.6. Pengaruh *Return On Equity* terhadap *Price to Book Value* melalui**

#### ***Debt to Equity Ratio*.**

ROE adalah rasio laba bersih setelah pajak terhadap modal sendiri digunakan untuk mengukur tingkat hasil pengembalian dari investasi para pemegang saham. Bagi perusahaan pada umumnya masalah rentabilitas adalah lebih penting dari pada masalah laba, karena laba yang besar saja belumlah

merupakan ukuran bahwa perusahaan itu telah bekerja dengan efisien. Semakin tinggi rasio ROE menandakan kinerja perusahaan semakin baik atau efisien, nilai *equity* perusahaan akan meningkat dengan peningkatan rasio ROE kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih yang dikaitkan dengan pembayaran dividen semakin meningkat dan akan terjadi kecenderungan naiknya harga saham. Selain itu, DER juga merupakan faktor yang dipengaruhi oleh ROE dan berpengaruh juga terhadap PBV. Sehingga DER dapat menjadi variabel intervening diantara ROE dan PBV.

*Return on equity* adalah rasio untuk mengukur laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri (Kasmir, 2015). Rasio ini menunjukkan daya untuk menghasilkan laba atas investasi berdasarkan nilai buku para pemegang saham. Semakin tinggi rasio ini, semakin baik, artinya posisi pemilik perusahaan semakin kuat. Rasio yang paling penting adalah pengembalian atas ekuitas (*return on equity*), yang merupakan laba bersih bagi pemegang saham di bagi dengan total ekuitas pemegang saham dinyatakan oleh Brigham & Houston ( 2011, hal 133). Pada penelitian yang dilakukan oleh (Dewi & Candradewi, 2018; Siddik & Chabachib, 2017) menunjukkan hasil ROE dapat mempengaruhi PBV melalui DER

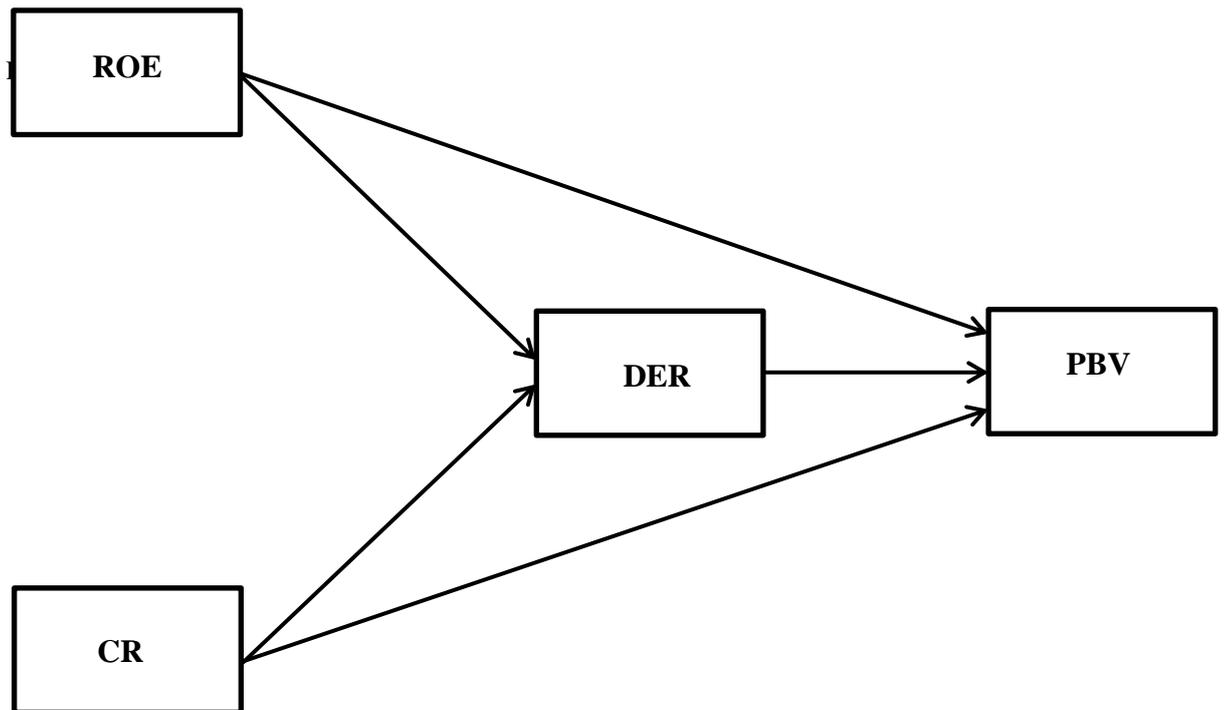
### **2.3.7. Pengaruh *Current Ratio* terhadap *Price to Book Value* melalui *Debt to Equity Ratio*.**

*Current ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk melihat tingkat likuiditas perusahaan. Sejauh mana perusahaan mampu melunasi hutang jangka pendek perusahaan sesuai waktu jatuh tempo. Kemampuan perusahaan tersebut

menutupi kewajibannya menunjukkan tingkat likuiditas perusahaan. Selain itu, DER juga merupakan faktor yang dipengaruhi oleh CR dan berpengaruh juga terhadap PBV. Sehingga DER dapat menjadi variabel intervening diantara CR dan PBV.

*Current Ratio* (CR) merupakan rasio yang merupakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar kewajiban jangka pendeknya dengan menggunakan aktiva lancar yang dimiliki (Sujarweni, 2017). *Current Ratio* (Rasio Lancar) merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya yang segera jatuh tempo dengan menggunakan total aset lancar yang tersedia (Hery, 2020). Pada penelitian yang dilakukan oleh (Siddik & Chabachib, 2017) menunjukkan hasil bahwa CR tidak mempengaruhi PBV melalui DER.

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan, maka paradigma penelitian dalam penelitian ini dapat digambarkan sebagai berikut :



**Gambar 2.1**  
**Paradigma Penelitian**  
**Sumber : oleh peneliti**

#### 2.4. Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian dan masalah penelitian akan disajikan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Jawaban tersebut bersifat sementara dikarenakan belum disajikannya fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data dan hanya sebatas pada teori-teori yang relevan. Berdasarkan kerangka pemikiran diatas, maka mekanisme hubungan antar variabel yang dinyatakan dalam hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini, sebagai berikut :

1. *Return On Equity* berpengaruh terhadap *Debt to Equity Ratio*.
2. *Current Ratio* berpengaruh terhadap *Debt to Equity Ratio*.

3. *Return On Equity* berpengaruh terhadap *Price to Book Value*.
4. *Current Ratio* berpengaruh terhadap *Price to Book Value*.
5. *Debt to Equity Ratio* berpengaruh terhadap *Price to Book Value*.
6. *Return On Equity* berpengaruh langsung terhadap *Price to Book Value* melalui *Debt to Equity Ratio*.
7. *Current Ratio* berpengaruh langsung terhadap *Price to Book Value* melalui *Debt to Equity Ratio*.

## **BAB 3**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1. Pendekatan Penelitian**

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan pendekatan asosiatif. Penelitian Asosiatif merupakan penelitian yang bertujuan untuk menganalisis hubungan suatu variabel dengan variabel lainnya (Juliandi et al., 2015). Dalam penelitian ini peneliti ingin mengetahui pengaruh *Return On Equity* (ROE), *Current Ratio* (CR) terhadap *Price to Book Value Ratio* (PBV) dengan *Dividen Payout Ratio* (DER) sebagai variabel intervening.

#### **3.2. Tempat dan Waktu Penelitian**

##### **3.2.1. Tempat Penelitian**

Penelitian ini dilakukan pada perusahaan subsektor transportasi tahun 2015-2018 di Bursa Efek Indonesia, dengan mengunjungi situs resmi BEI ([www.idx.co.id](http://www.idx.co.id)). Alamat kantor Bursa Efek Indonesia di Medan beralamat di Ir. H. Juanda Baru No A5-A6, Ps. Merah Bar., Kec. Medan Kota, Kota Medan, Sumatera Utara 20214.

##### **3.2.2. Waktu Penelitian**

Waktu pelaksanaan penelitian ini dilaksanakan pada bulan Maret 2020 sampai November 2020. Adapun jadwal penelitian dapat dilihat pada tabel

3.1.

**Tabel 3.1**  
**Jadwal Kegiatan**

No	Uraian Kegiatan	Jadwal Kegiatan															
		Maret 2020				Juli 2020				Oktober 2020				November 2020			
		I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
1.	Pengajuan judul																
2.	Riset Awal																
3.	Penyusunan dan Bimbingan Proposal																
4.	Kolokium																
5.	Penyempurnaan Proposal																
6.	Pengumpulan data																
7.	Pengolahan Data																
8.	Penyusunan dan Bimbingan Tesis																
9.	Seminar Hasil																
10.	Penyempurnaan Tesis																
11.	Ujian Tesis																

### 3.3. Populasi dan Sampel

Masalah penting dalam penelitian adalah masalah populasi dan sampel sebagai dua hal yang berkaitan, berikut penjelasannya:

#### 3.3.1. Populasi

Populasi merupakan totalitas dari seluruh unsur yang ada dalam sebuah wilayah penelitian (Juliandi et al., 2015). Selain itu populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2016).

Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah populasi perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015 sampai tahun 2018 yang berjumlah 45 perusahaan. Berikut adalah daftar populasi perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2015 sampai tahun 2018.

**Tabel 3.2**  
**Populasi Perusahaan Subsektor Transportasi**  
**di Bursa Efek Indonesia tahun 2015-2018**

No	Kode Emiten	Nama Perusahaan
1	AKSI	Majapahit Inti Corpora Tbk
2	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk
3	BBRM	Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk
4	BIRD	Blue Bird Tbk
5	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk
6	BULL	Batavia Prosperindo Trans Tbk
7	CANI	Capitol Nusantara Indonesia Tbk
8	CASS	Cardig Aero Services Tbk
9	CMPP	Airasia Indonesia Tbk
10	DEAL	Dewata Freightinternational Tbk
11	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk
12	HELI	Jaya Trishindo Tbk
13	HITS	Humpuss Intermoda Transportasi Tbk

14	IATA	Indonesia Air Transport And Infrastruktur Tbk
15	INDX	Tanah Laut Tbk
16	IPCM	Jasa Armada Indonesia Tbk
17	JAYA	Armada Berjaya Trans Tbk
18	KARW	ICTSI Jasa Prima Tbk
19	KJEN	Krida Jaringan Nusantara
20	LEAD	Logindo Samudramakmur Tbk
21	LNRA	Ekasari Lorena Transport Tbk
22	MBSS	Mitra Bantera Segara Sejati Tbk
23	MIRA	Mitra International Resources Tbk
24	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk
25	PURA	Putra Rajawali Kencana Tbk
26	PORT	Nusantara Pelabuhan Handal Tbk
27	PTIS	Indo Straits Tbk
28	RIGS	Rig Tenders Indonesia Tbk
29	SAFE	Steady Safe Tbk
30	SAPX	Satria Antaran Prima Tbk
31	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk
32	SHIP	Sillo Maritime Perdana Tbk
33	SDMR	Samudera Indonesia Tbk
34	SOCI	Soechi Lines Tbk
35	TAMU	Pelayaran Tamarin Samudra Tbk
36	TAXI	Express Trasindo Utama Tbk
37	TCPI	Transcoal Pacific Tbk
38	TMAS	Pelayaran Tempuran Emas Tbk
39	TNCA	Trimuda Nuansa Tbk
40	TPMA	Trans Power Marine Tbk
41	TRAM	Trada Maritime Tbk
42	TRUK	Guna Timur Raya Tbk
43	WEHA	Weha Transportasi Indonesia Tbk
44	WINS	Wintermar Offshore Marine Tbk
45	ZBRA	Zebra Nusantara Tbk

Sumber : [www.sahamok.com](http://www.sahamok.com) (2020)

### 3.3.2. Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Sugiyono, 2016). Sampel adalah wakil-wakil dari populasi (Juliandi et al., 2015). Kriteria dalam pengambilam sampel yang ditetapkan dalam penelitian ini oleh penelitian adalah sebagai berikut:

1. Perusahaan menggunakan mata uang rupiah dalam laporan keuangannya.
2. Perusahaan memiliki laporan keuangan yang lengkap selama 2015-2018.
3. Ekuitas perusahaan tidak bernilai negatif.

Berdasarkan tiga kriteria pengambilan sampel tersebut maka sampel yang diambil dalam penelitian ini adalah sebanyak 10 sampel perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode tahun 2015 sampai tahun 2018. Perusahaan yang terpilih sebagai sampel terdapat pada table berikut.

**Tabel 3.3**  
**Perusahaan Subsektor Transportasi**  
**di Bursa Efek Indonesia tahun 2015-2018**

No	Kode Emiten	Nama Perusahaan	Kriteria 1	Kriteria 2	Kriteria 3
1	AKSI	Majapahit Inti Corpora Tbk	✓		✓
2	ASSA	Adi Sarana Armada Tbk	✓	✓	✓
3	BBRM	Pelayaran Nasional Bina Buana Raya Tbk		✓	✓
4	BIRD	Blue Bird Tbk	✓	✓	✓
5	BLTA	Berlian Laju Tanker Tbk		✓	✓
6	BULL	Batavia Prosperindo Trans Tbk		✓	✓
7	CANI	Capitol Nusantara Indonesia Tbk	✓		
8	CASS	Cardig Aero Services Tbk	✓	✓	✓
9	CMPP	Airasia Indonesia Tbk	✓	✓	✓
10	DEAL	Dewata Freightinternational Tbk	✓		✓
11	GIAA	Garuda Indonesia (Persero) Tbk		✓	✓
12	HELI	Jaya Trishindo Tbk	✓		✓
13	HITS	Humpuss Intermoda Transportasi Tbk		✓	✓
14	IATA	Indonesia Air Transport And Infrastruktur Tbk	✓		✓
15	INDX	Tanah Laut Tbk	✓		✓
16	IPCM	Jasa Armada Indonesia Tbk	✓		✓
17	JAYA	Armada Berjaya Trans Tbk	✓		✓
18	KARW	ICTSI Jasa Prima Tbk		✓	
19	KJEN	Krida Jaringan Nusantara		✓	✓
20	LEAD	Logindo Samuderamakmur Tbk		✓	✓
21	LNRA	Ekasari Lorena Transport Tbk		✓	✓
22	MBSS	Mitra Bantera Segara Sejati Tbk		✓	✓
23	MIRA	Mitra International Resources Tbk	✓	✓	✓
24	NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk	✓	✓	✓
25	PURA	Putra Rajawali Kencana Tbk	✓		✓

26	PORT	Nusantara Pelabuhan Handal Tbk	✓		✓
27	PTIS	Indo Straits Tbk		✓	✓
28	RIGS	Rig Tenders Indonesia Tbk		✓	✓
29	SAFE	Steady Safe Tbk	✓	✓	
30	SAPX	Satria Antaran Prima Tbk	✓		✓
31	SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk	✓	✓	✓
32	SHIP	Sillo Maritime Perdana Tbk		✓	✓
33	SDMR	Samudera Indonesia Tbk		✓	✓
34	SOCI	Soechi Lines Tbk		✓	✓
35	TAMU	Pelayaran Tamarin Samudra Tbk	✓		✓
36	TAXI	Express Trasindo Utama Tbk	✓	✓	✓
37	TCPI	Transcoal Pacific Tbk	✓		✓
38	TMAS	Pelayaran Tempuran Emas Tbk	✓	✓	✓
39	TNCA	Trimuda Nuansa Tbk	✓		✓
40	TPMA	Trans Power Marine Tbk		✓	✓
41	TRAM	Trada Maritime Tbk		✓	✓
42	TRUK	Guna Timur Raya Tbk	✓		✓
43	WEHA	Weha Transportasi Indonesia Tbk	✓	✓	✓
44	WINS	Wintermar Offshore Marine Tbk		✓	✓
45	ZBRA	Zebra Nusantara Tbk			✓

Sumber : [www.sahamok.com](http://www.sahamok.com) (2020)

Berdasarkan kriteria yang telah ditentukan pada Table 3.3 , maka sampel dalam penelitian ini berjumlah 10 perusahaan yang kemudian akan dilakukan analisis untuk mengetahui hasil dari penelitian ini.

### 3.4. Definisi Operasional Variabel

Dalam penelitian ini terdapat dua bentuk variabel yang terdiri atas :

#### 1. Variabel Dependen

Variabel dependen adalah variabel yang menjadi pusat perhatian utama peneliti. Variabel dependen dapat dikatakan juga sebagai variabel terikat. Hakekat sebuah masalah mudah terlihat dengan mengenali berbagai variabel dependen yang digunakan dalam sebuah model.

Dalam penelitian ini yang menjadi variabel dependen adalah *Price to Book*

*Value Ratio (Y)*. *Price to book value* adalah rasio perbandingan harga saham dan nilai buku ekuitas perusahaan, yang mengukur nilai yang diberikan pasar kepada manajemen dan organisasi sebagai sebuah perusahaan yang terus tumbuh (Hery, 2020).

$$PBV = \frac{\text{Stock Price per Share}}{\text{Book Value per Share}}$$

## 2. Variabel Intervening

Variabel intervening adalah variabel yang secara teoritis mempengaruhi hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen menjadi hubungan yang tidak langsung dan tidak dapat diamati dan diukur. Variabel intervening dalam penelitian ini adalah *Debt to Equity Ratio (Z)*.

*Debt to equity ratio* mengukur besarnya proporsi utang terhadap modal. Ratio ini digunakan untuk mengukur berapa bagian dari berapa bagian dari setiap rupiah modal yang dijamin atas utang perusahaan (Hery, 2020).

$$DER = \frac{\text{Total Liabilities}}{\text{Total Equities}}$$

## 3. Variabel Independen

Variabel independen adalah variabel yang mempengaruhi variabel dependen baik yang pengaruhnya positif maupun yang pengaruhnya negatif. Variabel independen ini sering disebut juga dengan variabel bebas. Variabel dependen dalam penelitian ini *Return on Equity (X1)* dan *Current Ratio (X2)*.

*Return on Equity* menunjukkan seberapa besar kontribusi ekuitas dalam menghasilkan laba bersih (Hery, 2020).

$$\text{ROE} = \frac{\text{EBIT}}{\text{Equity}}$$

*Current ratio* digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya yang segera jatuh tempo dengan menggunakan total aset lanvar yang tersedia (Hery, 2020).

$$\text{CR} = \frac{\text{Current Assets}}{\text{Current Liabilities}}$$

### 3.5. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknik dokumentasi. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kuantitatif yang bersumber dari data sekunder yang diperoleh dengan mengambil data-data yang berasal dari publikasi Bursa Efek Indonesia (BEI). Data yang diambil berupa laporan keuangan perusahaan yang menjadi objek penelitian.

### 3.6. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif, yakni menguji dan menganalisis data dengan perhitungan angka-angka dan kemudian menarik kesimpulan dari pengujian tersebut. Teknik analisis data yang digunakan adalah sebagai berikut:

#### 3.6.1. Analisis Deskriptif

Analisis statistik deskriptif menjelaskan karakteristik variabel yang diteliti guna mendukung pemecahan masalah untuk memperoleh saran secara operasional.

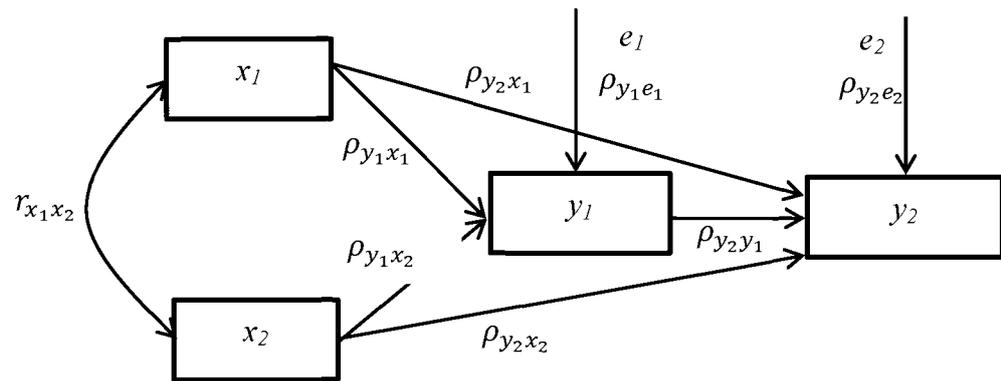
### **3.6.2. Analisis Jalur**

Teknik analisis data penelitian ini menggunakan analisis jalur (*path analysis*). Analisis jalur ialah suatu teknik untuk menganalisis hubungan sebab akibat yang terjadi pada regresi berganda jika variabel bebasnya mempengaruhi variabel tergantung tidak hanya secara langsung tetapi juga secara tidak langsung.

#### **1. Persamaan Struktur dan Diagram Jalur**

Langkah awal penerapan model analisis jalur adalah merumuskan persamaan struktural dan diagram jalur. Kemudian dilanjutkan dengan perumusan pengaruh antar variabel yang dapat dibedakan menjadi tiga, yaitu pengaruh langsung, pengaruh tidak langsung, dan pengaruh total. Pengaruh langsung adalah pengaruh satu variabel eksogen terhadap variabel endogen yang terjadi tanpa melalui variabel endogen lain, sedang pengaruh tidak langsung adalah pengaruh satu variabel eksogen terhadap variabel endogen yang terjadi melalui variabel endogen lain yang terdapat dalam satu model kausalitas yang sedang dianalisis. Pengaruh total adalah jumlah dari pengaruh langsung dan pengaruh tidak langsung.

Adapun model diagram jalur penelitian ini berdasarkan paradigma hubungan antar-variabel adalah sebagai berikut:



**Gambar 3.1**

**Hubungan Struktural Variabel *Return On Equity, Current Ratio, Debt To Equity Ratio Dan Price To Book Value.***

Keterangan:

$x_i$  = Return On Equity

$x_2$  = Current Ratio

$y_j$  = Debt to Equity Ratio

$y_2$  = Price to Book Value

$e_i$  = Merupakan variabel lain yang mempengaruhi debt to equity ratio tetapi tidak diteliti

$e_2$  = Merupakan variabel lain yang mempengaruhi price to book value tetapi tidak diteliti

$\rho_{y_1 x_1}$  = Merupakan koefisien jalur dari variabel  $x_j$  terhadap  $y_i$

$\rho_{y_2 x_2}$  = Merupakan koefisien jalur dari variabel  $x_2$  terhadap  $y_2$

$\rho_{y_2 x}$  = Merupakan koefisien jalur dari variabel  $x_2$  terhadap  $y_2$

$\rho_{y_2 x_2}$  = Merupakan koefisien jalur dari variabel  $x_2$  terhadap  $y_j$

$\rho_{y_2 y_1}$  = Merupakan koefisien jalur dari variabel  $y_2$  terhadap  $y_2$

$\rho_{y_1 e_1}$  = Merupakan koefisien jalur dari variabel lain yang mempengaruhi variabel

$y_2$

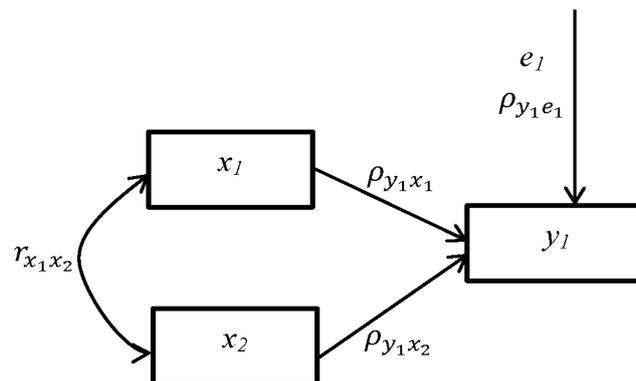
$\rho_{y_2 e_2}$  = Merupakan koefisien jalur dari variabel lain yang mempengaruhi variabel  $y_2$

Paradigma hubungan struktural antar variabel terdiri dari dua substruktur yaitu sebagai berikut :

**Sub-struktur 1** : Sub-struktur pertama mengidentifikasi pengaruh variabel ROE ( $x_1$ ), CR ( $x_2$ ) terhadap DER ( $y_1$ ). Pengaruh variabel ditentukan melalui koefisien jalur, seperti tertulis dalam persamaan struktural sebagai berikut:

$$y_1 = \beta_{y_1 x_1} x_1 + \beta_{y_1 x_2} x_2 + e_1$$

Keterkaitan antar variabel dari persamaan diatas dalam digambarkan dalam bentuk sebagai berikut :



**Gambar 3.2**

**Sub-struktur 1 : Pengaruh ROE, CR dan PBV**

Uji hipotesis untuk pengaruh dari variabel  $x_1$  dan  $x_2$  terhadap variabel  $y_1$  dilakukan dengan menguji hipotesis berikut :

$H_0 = 0$ ,  $y_1$  tidak dipengaruhi oleh variabel  $x_i$

$H_1 \Rightarrow 0$ ,  $y_1$  dipengaruhi oleh variabel  $x_i$

Sedangkan untuk pengaruh langsung, tidak langsung dan pengaruh total dapat dilihat dari tabel 3.3 berikut ini :

**Tabel 3.4**  
**Rumusan Pengaruh Langsung, Tidak Langsung dan Pengaruh Total ROE dan CR Terhadap DER**

Pengaruh Variabel	Pengaruh			Total
	Langsung	Tidak Langsung		
		Melalui $x_1$	Melalui $x_2$	
$x_j$ terhadap $y_j$	(a)		(c)	(a)+(c)=(e)
$x_2$ terhadap $y$ :	(b)	(d)		(b)+(d)=(f)
<b>Pengaruh secara simultan</b>				<b>(e)+(f)=(g)</b>
<b>Pengaruh variabel luar</b>				<b>H&amp;)</b>

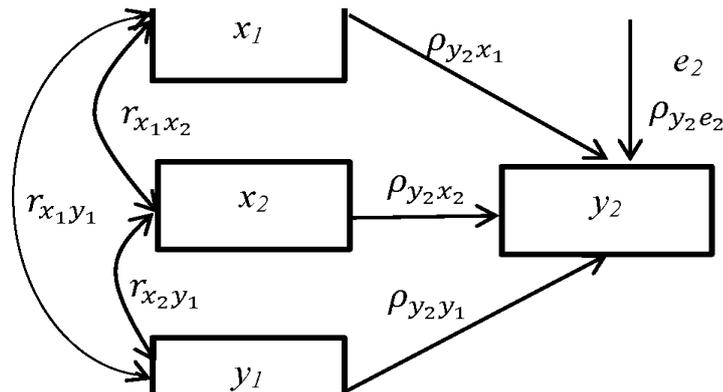
Keterangan:

- (a)  $-Pyix_t \blacksquare Py_1x_1$
- (b)  $-p_{Vl}x_2 \blacksquare Py_x x_2$
- (c)  $-Py_r x_1 -^r x_1 x_2 - Py_r x_2$
- (d)  $-Py_r x_2 -^r x_1 x_2 - Py-L x_r$

**Sub-struktur 2** : Sub-struktur kedua mengidentifikasi pengaruh variabel ROE ( $xy$ ), CR ( $fa$ ) dan DER ( $fa$ ) terhadap PBV ( $fa$ ). Pengaruh variabel ditentukan melalui koefisien jalur, seperti tertulis dalam persamaan struktural sebagai berikut:

$$72 - Py_2x_1^{x1} + Py_2x_2^{x2} + Py^{Vl} + Pyie_2$$

Keterkaitan antar variabel dari persamaan ini dapat digambarkan dalam bentuk sebagai berikut :



**Gambar 3.3**  
**Sub-struktur 2 : Pengaruh ROE, CR, dan DER terhadap PBV**

Uji hipotesis untuk pengaruh dari variabel  $x_1$ ,  $x_2$ ,  $y_1$  terhadap variabel  $y_2$  dilakukan dengan menguji hipotesis berikut:

$H_0 = 0$ ,  $y_2$  tidak dipengaruhi oleh variabel  $x_i$

$H_1 = > 0$ ,  $y_2$  dipengaruhi oleh variabel  $x_i$

Dimana  $i = 1,2$

$H_0 = 0$ ,  $y_2$  tidak dipengaruhi oleh variabel  $y_1$

$H_1 = > 0$ ,  $y_2$  dipengaruhi oleh variabel  $y_1$

Sedangkan untuk pengaruh langsung, tidak langsung dan pengaruh total dapat dilihat dari tabel 3.4 berikut ini :

**Tabel 3.4**  
**Rumusan Pengaruh Langsung, Tidak Langsung dan Pengaruh Total ROE, CR dan DER Terhadap PBV**

Pengaruh Variabel	Pengaruh				Total
	Langsung	Tidak Langsung			
		Melalui $X_i$	Melalui $X_2$	Melalui $y_i$	
$x_i$ terhadap $y_2$	(a)		(d)	(e)	(a)+(d)+(e) =C
$x_2$ terhadap $y_2$	(b)	(0)		(g)	(b)+(f)+(g) = (k)
$y_j$ terhadap $y_2$	(c)	(h)	(i)		(c)+(h)+(i) = (1)

<b>Pengaruh secara simultan</b>	<b>(j)+(k)+(l)=(m)</b>
<b>Pengaruh variabel luar</b>	<b>l-(m)</b>

Keterangan:

$$(a) - Py_2x_1 - Py_2x_1$$

$$(b) - Py_2x_2 - Py_2x_2$$

$$(c) = Py_2y_1 - Py_2y_1$$

$$(d) - Py_2x_1 \cdot r_{x_1x_2} \cdot Py_2x_2$$

$$(e) = Py_2x_1 - r_{x_1y_1} \cdot Py_2y_1$$

$$(f) = Py_2x_2 - r_{x_1x_2} \cdot Py_2x_1$$

$$(g) = Py_2x_2 \cdot r_{x_2y_1} \cdot Py_2y_1$$

$$(h) - Py_2y_1 - f_{x_1y_1} \cdot Py_2x_1$$

$$(i) = Py_2y_1 \cdot r_{x_2y_1} \cdot Py_2x_2$$

## 2. Uji Signifikansi Koefisien Analisis Jalur

Karena koefisien analisis jalur dihitung dari analisis regresi, koefisien analisis jalur dapat diuji tingkat signifikansinya yaitu pengaruh variabel endogen terhadap variabel eksogen dengan menggunakan uji statistika t sebagaimana di dalam analisis regresi berganda. Jika nilai t hitung lebih besar dari nilai t kritisnya atau *p-value* lebih kecil dari tingkat signifikansi  $\alpha$  maka variabel endogen signifikan. Oleh karena itu, hipotesis nol bahwa koefisien analisis jalur sama dengan nol ditolak. Hal ini mengindikasikan bahwa terdapat hubungan signifikan antara dua variabel sebagaimana dijelaskan dalam hubungan di dalam analisis jalur. Sebaliknya jika t hitung lebih kecil dari nilai t kritisnya atau *p-value* lebih besar dari tingkat signifikansi  $\alpha$  maka variabel endogen tidak signifikan. Hipotesis nol bahwa koefisien analisis jalur sama dengan nol diterima. Dengan demikian, hal ini menunjukkan bahwa tidak ada hubungan signifikan antara dua variabel sebagaimana dijelaskan dalam hubungan di dalam analisis jalur (Widajono, 2015).

### 3. Uji Kelayakan Model

Kelayakan model analisis jalur dapat diuji dengan menggunakan beberapa uji statistika. Kelayakan model analisis jalur dapat diuji dengan menggunakan beberapa uji statistika. Salah satunya adalah uji F yang sering digunakan dalam regresi sederhana maupun regresi majemuk. Uji F digunakan untuk mengevaluasi pengaruh semua variabel independen terhadap variabel dependen. Jika  $F_{hitung} > F_{kritis}$ , maka kita menolak  $H_0$  atau dengan kata lain bahwa paling tidak ada satu slope regresi yang signifikan secara statistik (Pardede, R., & Manurung, 2014).

## BAB 4

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### 4.1 Hasil Penelitian

##### 4.1.1 Deskripsi Data

Berikut ini adalah gambaran dari setiap variabel yang digunakan pada penelitian ini. Terdapat dua variabel independen satu variabel dependen dan satu variabel intervening. Untuk mengetahui lebih lanjut nilai dari masing-masing variabel maka dibawah ini adalah tabel tabel yang akan menjelaskan nilai dari setiap variabel.

##### 4.1.1.1 Price to Book Value

Dalam penelitian ini yang menjadi variabel dependen adalah *Price to Book Value Ratio*. *Price to book value* adalah rasio perbandingan harga saham dan nilai buku ekuitas perusahaan, yang mengukur nilai yang diberikan pasar kepada manajemen dan organisasi sebagai sebuah perusahaan yang terus tumbuh (Hery, 2016).

**Tabel 4.1**  
**Harga Saham Perusahaan Transportasi di BEI**

No	Kode Emiten	2015	2016	2017	2018
1	ASSA	100	195	202	215,25
2	BIRD	7100	3000	3460	4107,5
3	CASS	1130	945	900	921,25
4	CMPP	107	114	240	167,25
5	MIRA	50	50	50	50
6	NELY	138	76	114	115,25
7	SDMU	500	448	470	367
8	TAXI	105	170	50	93,75
9	TMAS	1950	1750	1145	1411,25
10	WEHA	144	152	202	162,5
	<b>Rata-Rata</b>	1132,4	690	683,3	538,7

Sumber : [www.bei.co.id](http://www.bei.co.id)

Tabulasi harga saham diatas menunjukkan bahwa selama kurun waktu empat tahun dari 2015 sampai 2018 sebanyak sepuluh perusahaan mengalami fluktuasi nilai harga saham perusahaan. Beberapa perusahaan mengalami penurunan nilai harga saham secara tidak signifikan seperti ASSA, CASS, CMPP, NELY, SDMU, TAXI, TMAS, dan WEHA. Namun, pada perusahaan BIRD penurunan harga yang dialami perusahaan terjadi secara signifikan pada tahun-tahun berikutnya jika dibandingkan dengan tahun 2015. Sedangkan perusahaan MIRA nilai harga sahamnya selama empat tahun stagnan pada harga 50 per lembar saham

**Tabel 4.2**  
**Tabulasi Book Value Perusahaan Transportasi di BEI**

No	Kode Emiten	2015	2016	2017	2018
1	ASSA	251,52	265,97	290,16	324,52
2	BIRD	1729,79	1823,51	1970,71	0
3	CASS	267,58	380,95	382,77	431,17
4	CMPP	618,08	132,8	153,66	3,47
5	MIRA	80,58	62,21	57,69	57,16
6	NELY	144,23	153,68	156,58	163,86
7	SDMU	823,47	230,05	196,06	178,79
8	TAXI	429,24	343,36	114,89	-117,04
9	TMAS	713,97	871,73	896,51	881,78
10	WEHA	145,06	116,19	171,93	181,25
<b>Rata-Rata</b>		1132,4	520,35	438,05	439,10

*Sumber : [www.bei.co.id](http://www.bei.co.id)*

Tabulasi Book Value menunjukkan nilai buku sepuluh perusahaan mengalami fluktuasi dari tahun 2015 sampai 2018. Empat dari sepuluh perusahaan terus mengalami peningkatan nilai buku selama empat tahun, yaitu perusahaan ASSA, CASS, NELY dan TMAS. Selanjutnya lima dari sepuluh perusahaan selama 2015 sampai 2018 mengalami penurunan nilai buku

perusahaan, yaitu perusahaan CMPP, MIRA, SDMU, TAXI, dan WEHA. Berbeda halnya dengan perusahaan BIRD yang terus mengalami kenaikan nilai buku secara signifikan ditahun 2015 sampai dengan 2017, namun nilai nya tidak ada pada tahun 2018 dikarenakan tidak adanya saham yang beredar dipasaran.

**Tabel 4.3**  
**Tabulasi Price to Book Value Perusahaan Transportasi di BEI**

No	Kode Emiten	2015	2016	2017	2018	Rata-rata
1	ASSA	0,40	0,73	0,70	1,12	0,74
2	BIRD	4,10	1,65	1,76	1,30	2,20
3	CASS	4,22	2,48	2,35	1,65	2,68
4	CMPP	0,17	0,86	1,56	59,94	15,63
5	MIRA	0,62	0,80	0,87	0,87	0,79
6	NELY	0,96	0,49	0,73	0,81	0,75
7	SDMU	0,61	1,95	2,40	0,28	1,31
8	TAXI	0,24	0,50	0,44	-0,43	0,19
9	TMAS	2,73	2,01	1,28	0,91	1,73
10	WEHA	0,99	1,31	1,17	0,84	1,08
<b>Rata-Rata</b>		1,51	1,28	1,32	6,73	2,71

Sumber : [www.bei.co.id](http://www.bei.co.id)

Berdasarkan rekapitulasi *price to book value ratio* tersebut dapat diketahui bahwa pada tahun 2015 terdapat 3 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun 1,51. Sementara 9 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Pada tahun 2016 terdapat 5 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun yaitu 1,28. Sementara 5 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Pada tahun 2017 terdapat 4 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas nilai rata-rata pertahun yaitu 1,32. Semenatara 6 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Terakhir pada tahun 2018 hanya terdapat 1 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun yaitu 6,73. Sementara 9 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata - rata pertahun.

#### 4.1.1.2 Debt to Equity Ratio

Pada penelitian ini yang menjadi variabel interveningnya adalah *debt to equity ratio*. *Debt to equity ratio* mengukur besarnya proporsi utang terhadap modal. Ratio ini digunakan untuk mengukur berapa bagian dari setiap rupiah modal yang dijaminan atas utang perusahaan (Hery, 2020).

**Tabel 4.4**  
**Tabulasi Total Hutang Perusahaan Transportasi di BEI**

No	Kode Emiten	2015	2016	2017	2018	Rata-rata
1	ASSA	Rp2.038.423	Rp2.126.179	Rp2.321.587	Rp2.924.124	Rp2.352.578
2	BIRD	Rp2.824.936	Rp2.637.932	Rp1.585.562	Rp1.689.996	Rp2.184.606
3	CASS	Rp721.089	Rp980.355	Rp1.108.203	Rp1.175.478	Rp6.281.586
4	CMPP	Rp146.544	Rp114.256	Rp3.054.059	Rp3.647.220	Rp1.740.520
5	MIRA	Rp161.377	Rp153.570	Rp145.032	Rp96.461	Rp139.110
6	NELY	Rp61.089	Rp41.516	Rp31.209	Rp50.960	Rp46.193
7	SDMU	Rp193.043	Rp175.045	Rp162.869	Rp170.104	Rp175.265
8	TAXI	Rp1.962.823	Rp1.820.550	Rp1.763.500	Rp1.853.612	Rp1.850.121
9	TMAS	Rp967.395	Rp1.530.986	Rp1.895.433	Rp1.768.011	Rp1.540.456
10	WEHA	Rp230.242	Rp193.342	Rp147.598	Rp178.481	Rp187.416
Rata-Rata		Rp930.696	Rp 977.373	Rp1.221.505	Rp1.355.445	Rp1.121.255

Sumber : [www.bei.co.id](http://www.bei.co.id)

Tabulasi data hutang perusahaan transportasi diatas menunjukkan bahwa selama empat tahun dari tahun 2015 sampai 2018 sebanyak sepuluh perusahaan mengalami fluktuasi. Perusahaan ASSA dan CASS selama empat tahun mengalami kenaikan hutang terus menerus, sementara delapan perusahaan lainnya mengalami penurunan dan kenaikan.

**Tabel 4.5**  
**Tabulasi Total Ekuitas Perusahaan Transportasi di BEI**

No	Kode Emiten	2015	2016	2017	2018	Rata-rata
1	ASSA	Rp854.543	Rp903.628	Rp985.809	Rp1.138.411	Rp970.598
2	BIRD	Rp4.328.119	Rp4.662.680	Rp4.930.925	Rp5.265.161	Rp4.796.721
3	CASS	Rp558.417	Rp810.981	Rp798.831	Rp766.888	Rp733.779
4	CMPP	Rp175.317	Rp176.816	Rp37.074	-Rp802.175	-Rp103.241
5	MIRA	Rp319.212	Rp246.444	Rp228.539	Rp224.316	Rp254.628
6	NELY	Rp361.141	Rp367.968	Rp385.077	Rp423.384	Rp384.393
7	SDMU	Rp210.940	Rp261.159	Rp222.576	Rp192.261	Rp221.734
8	TAXI	Rp920.983.	Rp736.712	Rp246.512	-Rp584.587	Rp329.905
9	TMAS	Rp814.665	Rp994.675	Rp1.022.944	Rp1.069.414	Rp975.425
10	WEHA	Rp128.583	Rp121.970	Rp152.404	Rp152.922	Rp138.970
<b>Rata-Rata</b>		Rp867.192	Rp928.303	Rp901.069	Rp784.599	Rp870.291

*Sumber : [www.bei.co.id](http://www.bei.co.id)*

Data diatas merupakan tabulasi ekuitas perusahaan transportasi selama empat tahun dari tahun 2015 hingga 2018 sebanyak sepuluh perusahaan mengalami fluktuasi. Sebanyak empat perusahaan selama empat tahun nilai ekuitasnya terus meningkat per tahunnya yaitu perusahaan ASSA, BIRD, NELY, dan TMAS. Selain itu, enam perusahaan lainnya memperlihatkan nilai ekuitas yang mengalami kenaikan dan penurunan selama 2015 hingga 2018.

**Tabel 4.6**  
**Tabulasi Debt to Equity Ratio Perusahaan Transportasi di BEI**

No	Kode Emiten	2015	2016	2017	2018	Rata-rata
1	ASSA	2,39	2,35	2,36	2,57	2,42
2	BIRD	0,65	0,57	0,32	0,32	0,47
3	CASS	1,29	1,21	1,39	1,53	1,36
4	CMPP	0,84	0,65	82,38	-4,55	19,83
5	MIRA	0,51	0,62	0,63	0,43	0,55
6	NELY	0,17	0,11	0,08	0,12	0,12
7	SDMU	0,92	0,67	0,73	0,88	0,80
8	TAXI	2,13	2,47	7,15	-3,17	2,15
9	TMAS	1,19	1,54	1,85	1,65	1,56

10	WEHA	1,79	1,59	0,97	1,17	1,38
<b>Rata-Rata</b>		1,19	1,18	9,79	0,10	3,06

Sumber : [www.bei.co.id](http://www.bei.co.id)

Berdasarkan rekapitulasi *debt to equity ratio* tersebut dapat diketahui bahwa pada tahun 2015 terdapat 5 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun 1,19. Sementara 5 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Pada tahun 2016 terdapat 5 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun yaitu 1,18. Sementara 5 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Pada tahun 2017 hanya terdapat 1 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas nilai rata-rata pertahun yaitu 9,79. Semenatara 9 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Terakhir pada tahun 2018 terdapat 8 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun yaitu 0,10. Sementara 2 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata - rata pertahun.

#### 4.1.1.3 Return On Equity

*Return on Equity* pada penelitian ini digunakan sebagai variabel independen. *Return on Equity* menunjukkan seberapa besar kontribusi ekuitas dalam menghasilkan laba bersih (Hery, 2020).

**Tabel 4.7**  
**Tabulasi Earning After Tax Perusahaan Transportasi di BEI**

No	Kode Emiten	2015	2016	2017	2018	Rata-rata
1	ASSA	Rp34.176.	Rp62.150	Rp103.308	Rp142.242	Rp85.469
2	BIRD	Rp828.948	Rp510.203	Rp427.495	Rp460.273	Rp556.729
3	CASS	Rp293.571	Rp296.498	Rp323.071	-Rp4.478	Rp227.165
4	CMPP	-Rp5.207	Rp877	Rp378.503	-Rp987.052	-Rp153.219
5	MIRA	-Rp14.009	-Rp38.436	-Rp20.051	Rp591	-Rp17.976
6	NELY	Rp28.456	Rp13.922	Rp4.473	Rp52.752	Rp24.901
7	SDMU	Rp804	Rp1.125	-Rp37.800	-Rp30.795	-Rp16.666

8	TAXI	Rp323.222	-Rp184.740	-Rp492.102	-Rp836.820	-Rp297.610
9	TMAS	Rp371.174	Rp231.521	Rp53.358	Rp34.818	Rp172.718
10	WEHA	-Rp3.759	-Rp6.531	Rp76.376	Rp7.248	Rp18.333
<b>Rata-Rata</b>		Rp185.737	Rp88.658	Rp81.663	-Rp116.121	Rp59.984

Sumber : [www.bei.co.id](http://www.bei.co.id)

Dilihat dari paparan data diatas, dapat diketahui bahwa laba bersih sepuluh perusahaan selama empat tahun mengalami fluktuasi. Dari data diatas, hanya perusahaan ASSA yang selama empat tahun meningkat laba bersihnya. Sementara sembilan perusahaan lainnya, laba bersihnya mengalami kenaikan dan penurunan laba bersih bahkan beberapa menurun sampai mengalami kerugian

**Tabel 4.8**  
**Tabulasi Earning After Tax Perusahaan Transportasi di BEI**

No	Kode Emiten	2015	2016	2017	2018	Rata-rata
1	ASSA	Rp34.176.	Rp62.150	Rp103.308	Rp142.242	Rp85.469
2	BIRD	Rp828.948	Rp510.203	Rp427.495	Rp460.273	Rp556.729
3	CASS	Rp293.571	Rp296.498	Rp323.071	-Rp4.478	Rp227.165
4	CMPP	-Rp5.207	Rp877	Rp378.503	-Rp987.052	-Rp153.219
5	MIRA	-Rp14.009	-Rp38.436	-Rp20.051	Rp591	-Rp17.976
6	NELY	Rp28.456	Rp13.922	Rp4.473	Rp52.752	Rp24.901
7	SDMU	Rp804	Rp1.125	-Rp37.800	-Rp30.795	-Rp16.666
8	TAXI	Rp323.222	-Rp184.740	-Rp492.102	-Rp836.820	-Rp297.610
9	TMAS	Rp371.174	Rp231.521	Rp53.358	Rp34.818	Rp172.718
10	WEHA	-Rp3.759	-Rp6.531	Rp76.376	Rp7.248	Rp18.333
<b>Rata-Rata</b>		Rp185.737	Rp88.658	Rp81.663	-Rp116.121	Rp59.984

Sumber : [www.bei.co.id](http://www.bei.co.id)

Data diatas merupakan tabulasi ekuitas perusahaan transportasi selama empat tahun dari tahun 2015 hingga 2018 sebanyak sepuluh perusahaan mengalami fluktuasi. Sebanyak empat perusahaan selama empat tahun nilai ekuitasnya terus meningkat per tahunnya yaitu perusahaan ASSA, BIRD, NELY,

dan TMAS. Selain itu, enam perusahaan lainnya memperlihatkan nilai ekuitas yang mengalami kenaikan dan penurunan selama 2015 hingga 2018.

**Tabel 4.10**  
**Tabulasi Return on Equity Perusahaan Transportasi di BEI**

No	Kode Emiten	2015	2016	2017	2018	Rata-rata
1	ASSA	0,04	0,07	0,10	0,12	0,08
2	BIRD	0,19	0,11	0,09	0,09	0,12
3	CASS	0,53	0,37	0,40	-0,01	0,32
4	CMPP	-0,03	0,00	10,21	1,23	2,85
5	MIRA	-0,04	-0,16	-0,09	0,00	-0,07
6	NELY	0,08	0,04	0,01	0,12	0,06
7	SDMU	0,00	0,00	-0,17	-0,16	-0,08
8	TAXI	0,35	-0,25	-2,00	1,43	-0,12
9	TMAS	0,46	0,23	0,05	0,03	0,19
10	WEHA	-0,03	-0,05	0,50	0,05	0,12
<b>Rata-Rata</b>		0,15	0,04	0,91	0,29	0,35

Sumber : [www.bei.co.id](http://www.bei.co.id)

Berdasarkan rekapitulasi *return on equity ratio* tersebut dapat diketahui bahwa pada tahun 2015 terdapat 4 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun 0,15. Sementara 6 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Pada tahun 2016 terdapat 5 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun yaitu 0,04. Sementara 5 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Pada tahun 2017 hanya terdapat 1 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas nilai rata-rata pertahun yaitu 0,91. Sementara 9 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Terakhir pada tahun 2018 terdapat 2 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun yaitu 0,29. Sementara 8 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun.

#### 4.1.1.4 Current Ratio

Pada penelitian ini Current Ratio berperan sebagai variabel indepen kedua. *Current ratio* digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya yang segera jatuh tempo dengan menggunakan total aset lanvar yang tersedia (Hery, 2020).

**Tabel 4.11**  
**Tabulasi Aset Lancar Perusahaan Transportasi di BEI**

No	Kode Emiten	2015	2016	2017	2018	Rata-rata
1	ASSA	Rp265.669	Rp292.211	Rp343.676	Rp536.760	Rp359.579
2	BIRD	Rp566.159	Rp882.304	Rp881.803	Rp1.071.773	Rp850.509
3	CASS	Rp932.838	Rp1.091.443	Rp834.129	Rp868.960	Rp931.843
4	CMPP	Rp73.415	Rp81.876	Rp567.327	Rp459.842	Rp295.615
5	MIRA	Rp188.393	Rp172.062	Rp151.236	Rp131.453	Rp160.786
6	NELY	Rp92.436	Rp103.632	Rp111.105	Rp474.345	Rp195.380
7	SDMU	Rp111.084	Rp117.433	Rp85.463	Rp87.698	Rp100.420
8	TAXI	Rp618.300	Rp712.446	Rp452.880	Rp499.247	Rp570.718
9	TMAS	Rp275.648	Rp271.152	Rp414.746	Rp411.249	Rp343.198
10	WEHA	Rp32.735	Rp42.145	Rp22.665	Rp22.696	Rp30.060
<b>Rata-Rata</b>		Rp315.668	Rp376.670	Rp386.503	Rp456.402	Rp383.811

Sumber : [www.bei.co.id](http://www.bei.co.id)

Berdasarkan data diatas dapat kita ketahui nilai aset lancar perusahaan selama empat tahun mengalami fluktuasi. Perusahaan ASSA dan NELY selama empat tahun dari 2015 hingga 2018 aset lancarnya mengalami peningkatan berturut-turut. Sedangkan delapan perusahaan lainnya, aset lancar perusahaan mengalami fluktuasi.

**Tabel 4.11**  
**Tabulasi Hutang Lancar Perusahaan Transportasi di BEI**

No	Kode Emiten	2015	2016	2017	2018	Rata-rata
1	ASSA	Rp625.123	Rp596.788	Rp802.405	Rp1.150.241	Rp793.639
2	BIRD	Rp964.508	Rp814.103	Rp435.947	Rp614.987	Rp707.386
3	CASS	Rp417.406	Rp498.417	Rp626.321	Rp767.134	Rp577.319
4	CMPP	Rp82.918	Rp81.813	Rp2.174.246	Rp2.806.387	Rp1.286.341
5	MIRA	Rp70.610	Rp64.263	Rp62.404	Rp28.024	Rp56.325
6	NELY	Rp29.217	Rp22.862	Rp18.400	Rp23.526	Rp23.501
7	SDMU	Rp118.700	Rp97.664	Rp79.820	Rp84.374	Rp95.139
8	TAXI	Rp425.777	Rp174.751	Rp533.710	Rp1.603.238	Rp684.369
9	TMAS	Rp463.425	Rp652.010	Rp818.827	Rp956.341	Rp722.651
10	WEHA	Rp164.670	Rp139.430	Rp53.152	Rp56.398	Rp103.413
	<b>Rata-Rata</b>	Rp336.235	Rp314.210	Rp560.523	Rp809.065	Rp505.008

*sumber: [www.bei.co.id](http://www.bei.co.id)*

Data diatas merupakan data yang menunjukkan hutang lancar perusahaan selama kurun waktu empat tahun mengalami fluktuasi. Sebanyak tiga perusahaan seperti CASS, CMPP dan TMAS mengalami peningkatan hutang selama empat tahun sedangkan tujuh perusahaan lainnya mengalami fluktuasi nilai hutang lancar selama empat tahun tersebut.

**Tabel 4.12**  
**Tabulasi Current Ratio Perusahaan Transportasi di BEI**

No	Kode Emiten	2015	2016	2017	2018	Rata-rata
1	ASSA	0,42	0,49	0,43	0,47	0,45
2	BIRD	0,59	1,08	2,02	1,74	1,36
3	CASS	2,23	2,19	1,33	1,13	1,72
4	CMPP	0,89	1,00	0,26	0,16	0,58
5	MIRA	2,67	2,68	2,42	4,69	3,11
6	NELY	3,16	4,53	6,04	20,16	8,47
7	SDMU	0,94	1,20	1,07	1,04	1,06
8	TAXI	1,45	4,08	0,85	0,31	1,67
9	TMAS	0,59	0,42	0,51	0,43	0,49

10	WEHA	0,20	0,30	0,43	0,40	0,33
<b>Rata-Rata</b>			1,80	1,54	3,05	1,93

Sumber : [www.bei.co.id](http://www.bei.co.id)

Berdasarkan rekapitulasi *current ratio* tersebut dapat diketahui bahwa pada tahun 2015 terdapat 4 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun 1,31. Sementara 6 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Pada tahun 2016 terdapat 4 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun yaitu 1,80. Sementara 6 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Pada tahun 2017 terdapat 3 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas nilai rata-rata pertahun yaitu 1,54. Semenatara 7 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata-rata pertahun. Terakhir pada tahun 2018 terdapat 2 perusahaan dari 10 perusahaan yang nilainya diatas rata-rata pertahun yaitu 3,05. Sementara 8 perusahaan lainnya, nilainya dibawah rata - rata pertahun.

#### 4.1.2. Teknik Analisis Data

##### 1. Analisis Deskriptif

Statistik deskriptif yang akan dijelaskan dalam penelitian ini terdiri atas jumlah sampel, nilai minimum, nilai maksimum, nilai rata-rata (*mean*), dan standar deviasi dari variabel-variabel penelitian. Hasil pengolahan data analisis statistik deskriptif dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel 4.13**  
**Deskriptif ROE, CR, DER dan PBV**

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
PBV	40	-2,00	1,43	,0985	,47213
DER	40	,16	6,04	1,4755	1,40067
ROE	40	,08	7,15	1,4474	1,33110
CR	40	-,43	59,94	2,7092	9,33142
Valid N (listwise)	40				

*Sumber : Hasil Olah Data SPSS*

Dari tabel 4.13 dapat diketahui deskripsi statistik variabel penelitian menunjukkan bahwa jumlah data laporan keuangan (N) adalah 40. Masing-masing variabel memiliki nilai minimum, nilai maksimum, nilai rata-rata (*mean*) dan nilai standar deviasi yang bervariasi.

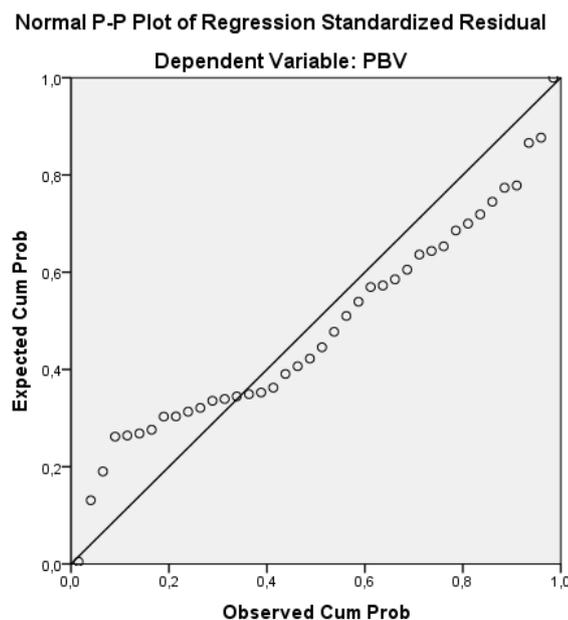
- a. Variabel PBV ( $Y_2$ ) memiliki nilai minimum sebesar -2,00 dan nilai maksimum sebesar 1,43. Nilai rata-rata kompetensi adalah 0,0985. Nilai standar deviasi sistem pengendalian intern pemerintah adalah sebesar 0,47213.
- b. Variabel DER ( $Y_1$ ) memiliki nilai minimum sebesar 0,16 dan nilai maksimum sebesar 6,04. Nilai rata-rata kompetensi adalah 1,4755. Nilai standar deviasi sistem pengendalian intern pemerintah adalah sebesar 1,40067
- c. Variabel ROE ( $X_i$ ) memiliki nilai minimum sebesar 0,08 dan nilai maksimum sebesar 7,15. Nilai rata-rata kompetensi adalah 1,4474. Nilai standar deviasi sistem pengendalian intern pemerintah adalah sebesar

0,133110.

- d. Variabel CR ( $X_2$ ) memiliki nilai minimum sebesar -0,43 dan nilai maksimum sebesar 59,94. Nilai rata-rata kompetensi adalah 2,7092. Nilai standar deviasi sistem pengendalian intern pemerintah adalah sebesar 9,33142..

## 2. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk mengetahui apakah distribusi sebuah data mengikuti atau mendekati distribusi normal. Pengujian normalitas data penelitian ini menggunakan analisis grafik. Analisis grafik untuk melihat normalitas dilakukan dengan melihat kurva normal *probability plot*. Berikut adalah gambar grafik normal *probability plot*.



**Gambar 4.1**  
**Grafik Normal P-Plot**

Berdasarkan grafik normal *p-plot* di atas, dapat dilihat bahwa titik-titik mengikuti dan menyebar di garis diagonal. Maka dari itu, grafik normal *p-plot* dinyatakan berdistribusi normal sehingga memenuhi kriteria normalitas dan dapat dilakukan analisis data atau pengujian hipotesis dengan teknik statistik yang relevan.

### 3. Analisis Korelasi Antar Variabel

Analisis korelasi antar variabel digunakan untuk mengetahui keeratan hubungan antara dua variabel dan untuk mengetahui arah hubungan yang terjadi. Dengan menggunakan SPSS, korelasi antar variabel digambarkan sebagai berikut:

**Tabel 4.14**  
**Tabel Korelasi Antar Variabel**

		Correlations			
		PBV	DER	ROE	CR
PBV	Pearson Correlation	1	-,148	-,222	,403**
	Sig. (2-tailed)		,363	,168	,010
	N	40	40	40	40
DER	Pearson Correlation	-,148	1	-,417**	-,162
	Sig. (2-tailed)	,363		,007	,317
	N	40	40	40	40
ROE	Pearson Correlation	-,222	-,417**	1	,355*
	Sig. (2-tailed)	,168	,007		,025
	N	40	40	40	40
CR	Pearson Correlation	,403**	-,162	,355*	1
	Sig. (2-tailed)	,010	,317	,025	
	N	40	40	40	40

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

\* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Sumber : Hasil olah data SPSS

Nilai korelasi berkisar antara -1 sampai dengan 1 dan pedoman untuk memberikan interpretasi koefisien korelasi seperti dinyatakan oleh (Sugiyono,

2007) adalah sebagai berikut:

0,000-0,199 = sangat rendah;

0,200 - 0,399 = rendah;

0,400 - 0,599 = sedang;

0,600 - 0,799 = kuat;

0,800 - 1,000 = sangat kuat

Berdasarkan tabel 4.14 diatas, korelasi antar variabel dapat diinterpretasikan sebagai berikut :

- a. Korelasi ROE dan CR adalah 0,355 yang artinya ROE dan CR memiliki hubungan yang rendah. Selanjutnya arah yang positif menunjukkan bahwa perubahan antara satu variabel akan mengakibatkan perubahan terhadap variabel lainnya dengan arah yang sama atau hubungan searah.
- b. Korelasi ROE dan DER adalah -0,417 yang artinya ROE dan CR tidak memiliki hubungan. Selanjutnya arah yang negatif menunjukkan bahwa perubahan antara satu variabel akan mengakibatkan perubahan terhadap variabel lainnya dengan berlawanan arah.
- c. Korelasi ROE dan PBV adalah -0,222 yang artinya ROE dan PBV tidak memiliki hubungan. Selanjutnya arah yang negatif menunjukkan bahwa perubahan antara satu variabel akan mengakibatkan perubahan terhadap variabel lainnya dengan berlawanan arah.
- d. Korelasi CR dan DER adalah -0,162 yang artinya CR dan DER tidak memiliki hubungan. Selanjutnya arah yang negatif menunjukkan bahwa perubahan antara satu variabel akan mengakibatkan perubahan terhadap

variabel lainnya dengan berlawanan arah.

- e. Korelasi CR dan PBV adalah 0,403 yang artinya CR dan PBV hubungan yang sedang. Selanjutnya arah yang positif menunjukkan bahwa perubahan antara satu variabel akan mengakibatkan perubahan terhadap variabel lainnya dengan arah yang sama atau hubungan searah.
- f. Korelasi DER dan PBV adalah -0,148 yang artinya CR dan DER tidak memiliki hubungan. Selanjutnya arah yang negatif menunjukkan bahwa perubahan antara satu variabel akan mengakibatkan perubahan terhadap variabel lainnya dengan berlawanan arah.

Berdasarkan uraian diatas yang memiliki korelasi paling tinggi adalah CR dan PBV dibandingkan dengan variabel lain dimana ada korelasi yang bernilai nilai atau berlawanan.

#### **4. Analisis Jalur**

Penelitian ini bertujuan untuk menguji pengaruh sistem pengendalian intern pemerintah dan ketersediaan anggaran terhadap efektivitas penerapan sistem informasi keuangan daerah dan dampaknya terhadap kualitas laporan keuangan. Berkaitan dengan hal tersebut, penulis melakukan serangkaian analisis kuantitatif yang dilakukan dengan mengolah data dengan menggunakan SPSS dengan alat analisis jalur (*Path Analysis*).

Analisis jalur digunakan untuk menguji pengaruh mediasi dari suatu model penelitian melalui variabel perantara di mana pada penelitian ini adalah variabel efektivitas penerapan sistem informasi keuangan daerah. Pada penelitian

ini, analisis jalur dilakukan pada 2 bentuk sub-struktur. Hasil analisis jalur yang dilakukan pada sub-struktur 1 ditampilkan pada tabel berikut:

**Tabel 4.15**  
**Hasil Analisis R Square Regresi Sub-struktur 1**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,417 <sup>a</sup>	,174	,129	1,30707

a. Predictors: (Constant), CR, ROE

b. Dependent Variable: DER

vv

Sumber : Hasil olah data SPSS

**Tabel 4.16**  
**Hasil Analisis Jalur Coefficient Regresi Sub-struktur 1**

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2,108	,308		6,840	,000
	ROE	-,432	,168	-,411	2,571	,001
	CR	-,002	,024	-,016	1,103	,001

a. Dependent Variable: DER

Sumber : Hasil olah data SPSS

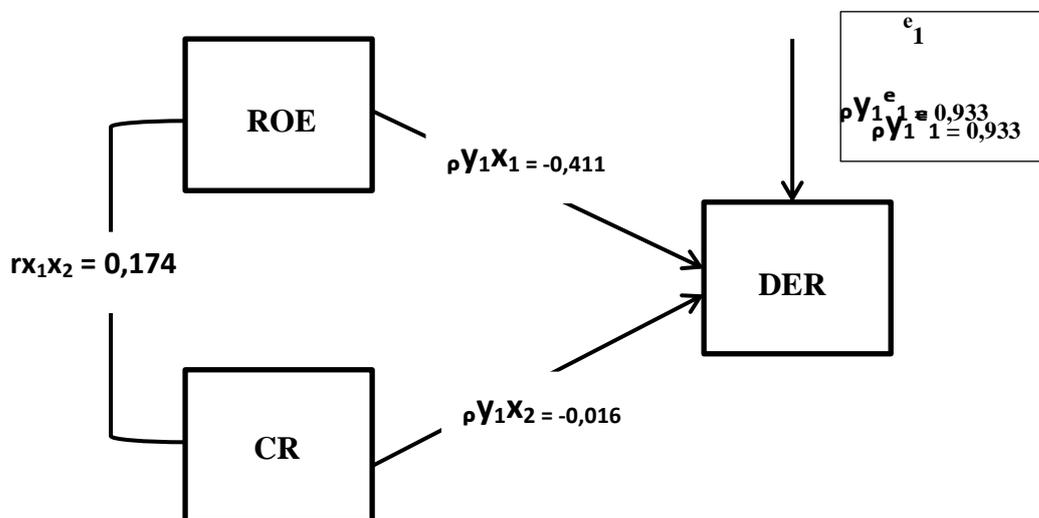
Dari tabel *Coefficients* di atas (pada kolom *Standardized Coefficients*) terlihat nilai-nilai koefisien regresinya adalah:

- Koefisien  $x_j$  adalah  $p_{y|x1} = -0.411$  selanjutnya nilai ini dimasukkan ke dalam diagram analisis jalur sub-struktur 1.
- Koefisien  $x_2$  adalah  $p_{y|x2} = -0.016$  selanjutnya nilai ini dimasukkan ke

dalam diagram analisis jalur sub-struktur 1.

Sedangkan dari tabel *Model Summary* di atas nilai *Adjusted R Square* adalah 0.129. Nilai ini dapat digunakan untuk menentukan nilai koefisien jalur residualnya yaitu:  $\rho_{y_1 e_1} \sqrt{1 - 0,129} = 0.933$

Koefisien-koefisien dan korelasi yang telah diperoleh pada analisis korelasi sebelumnya di atas dimasukkan ke dalam diagram analisis jalur sub-struktur 1 sebagai berikut:



**Gambar 4.1**  
**Hasil Pengujian Sub-struktur 1 : Pengaruh ROE dan CR terhadap DER**

Dari gambar di atas terlihat besarnya hubungan antar variabel. Model persamaannya adalah:  $y_1 = -0,411x_1 + -0,016x_2 + 0,933$ . Untuk hubungan pengaruh langsung, pengaruh tidak langsung, dan pengaruh *return on equity* dan *current ratio* terhadap *debt to equity ratio* dihitung seperti berikut ini :

$$(a) = \rho_{Y_1 X_1} \times \rho_{Y_1 X_1} = -0,411 \times -0,411 = 0,169$$

$$(b) = e_{y_1x_2} \times e_{y_1x_2} = -0,016 \times -0,016 = 0,0002$$

$$(c) = e_{y_1x_1} \times r_{x_1x_2} \times e_{y_1x_2} = -0,411 \times 0,174 \times -0,016 = 0,001$$

$$(d) = e_{y_1x_2} \times r_{x_1x_2} \times e_{y_1x_1} = -0,016 \times 0,174 \times -0,411 = 0,001$$

**Tabel 4.17**  
**Rumusan Pengaruh Langsung, Tidak Langsung dan Pengaruh Total ROE dan CR Terhadap DER**

Pengaruh Variabel	Pengaruh			Total
	Langsung	Tidak Langsung		
		Melalui $x_1$	Melalui $x_2$	
$x_j$ terhadap $y_j$	0,169		0,001	0,17
$x_2$ terhadap $y$ :	0,0002	0,001		0,0012
<b>Pengaruh secara simultan</b>				<b>0,1712</b>
<b>Pengaruh variabel luar</b>				<b>0,8288</b>

Sumber : Hasil olah data SPSS

Dari perhitungan di atas diperoleh hasil pengaruh *return on equity* dan *current ratio* terhadap *debt to equity ratio* adalah sebesar 0.174 atau merupakan nilai  $R^2$  yang diperoleh dari *model summary* yang dihasilkan oleh SPSS.

Hasil analisis jalur yang dilakukan pada sub-struktur 2 ditampilkan pada tabel berikut:

**Tabel 4.18**  
**Hasil Analisis R Square Regresi Sub-struktur 2**

Model Summary <sup>b</sup>				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,617 <sup>a</sup>	,381	,329	,38661

a. Predictors: (Constant), CR, DER, ROE

b. Dependent Variable: PBV

Sumber : Hasil olah data SPSS

**Tabel 4.19**  
**Hasil Analisis Jalur Coefficient Regresi Sub-struktur 2**

		Coefficients <sup>a</sup>				
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
Model		B	Std. Error	Beta	T	Sig.
1	(Constant)	.437	.137		3,189	.003
	DER	-.095	.049	-.281	1,950	.005
	ROE	-.189	.054	-.534	3,506	.001
	CR	.028	.007	.547	3,901	.000

a. Dependent Variable: PBV

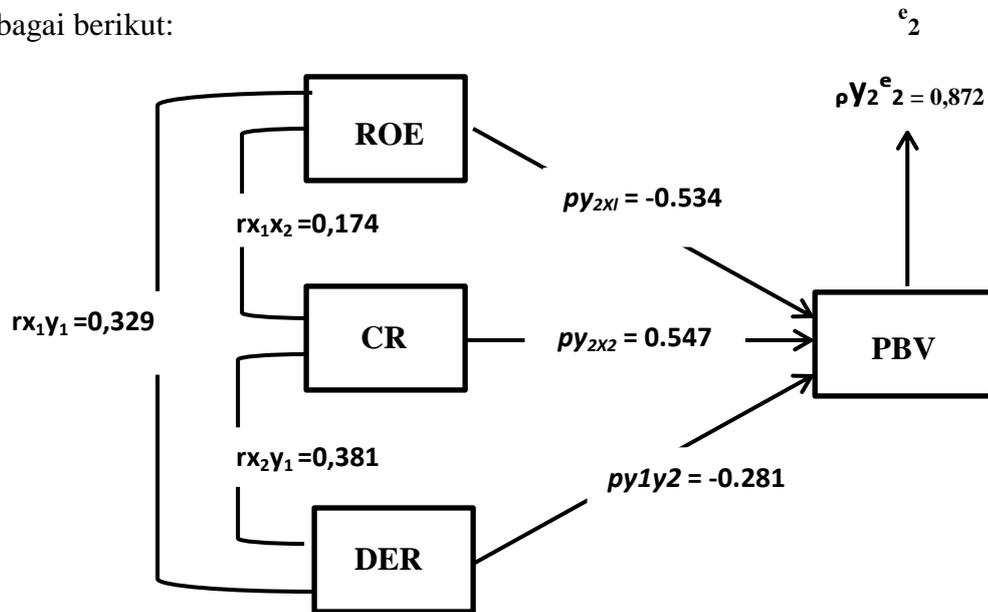
Sumber : Hasil olah data SPSS

Dari tabel *Coefficients* di atas (pada kolom *Standardized Coefficients*) terlihat nilai-nilai koefisien regresinya adalah:

- a. Koefisien  $x_1$  adalah  $py_{2x1} = -0.534$  selanjutnya nilai ini dimasukkan ke dalam diagram analisis jalur sub-struktur 2.
- b. Koefisien  $x_2$  adalah  $py_{2x2} = 0.547$  selanjutnya nilai ini dimasukkan ke dalam diagram analisis jalur sub-struktur 2.
- c. Koefisien  $y_1$  adalah  $py_{1y2} = -0.281$  selanjutnya nilai ini dimasukkan ke dalam diagram analisis jalur sub-struktur 2.

Sedangkan dari tabel *Model Summary* di atas nilai *Adjusted R Square* adalah 0.329. Nilai ini dapat digunakan untuk menentukan nilai koefisien jalur residualnya yaitu:  $p_{y_i \epsilon_i} \sqrt{1 - 0,329} = 0.872$

Koefisien-koefisien dan korelasi yang telah diperoleh pada analisis korelasi sebelumnya di atas dimasukkan ke dalam diagram analisis jalur sub-struktur 1 sebagai berikut:



**Gambar 4.2**  
**Hasil Pengujian Sub-struktur 2 : Pengaruh ROE, CR dan DER terhadap PBV**

Dari gambar di atas terlihat besarnya hubungan antar variabel. Model persamaannya adalah:  $y_2 = -0,534x_1 + 0,547x_2 + -0,281y_1 + 0,872$ . Untuk hubungan pengaruh langsung, pengaruh tidak langsung, dan pengaruh *return on equity*, *current ratio* dan *debt to equity ratio* terhadap *price to book value* dihitung seperti berikut ini :

$$(a) = e_{y_2x_1} \times e_{y_2x_1} = -0,534 \times -0,534 = 0,285$$

$$(b) = e_{y_2x_2} \times e_{y_2x_2} = 0,547 \times 0,547 = 0,299$$

$$(c) = e_{y_2y_1} \times e_{y_2y_1} = -0,281 \times -0,281 = 0,079$$

$$(d) = e_{y_2x_1} \times rx_{1x_2} \times e_{y_1x_2} = -0,534 \times 0,174 \times -0,281 = 0,026$$

$$(e) = \rho_{y_2x_1} \times r_{x_1y_1} \times \rho_{y_2y_1} = -0,534 \times 0,329 \times -0,281 = 0,049$$

$$(f) = \rho_{y_2x_2} \times r_{x_1x_2} \times \rho_{y_2x_1} = 0,547 \times 0,174 \times -0,534 = -0,051$$

$$(g) = \rho_{y_2x_2} \times r_{x_2y_1} \times \rho_{y_2y_1} = 0,547 \times 0,381 \times -0,281 = -0,589$$

$$(h) = \rho_{y_2x_1} \times r_{x_1y_1} \times \rho_{y_2x_1} = -0,534 \times 0,329 \times -0,534 = 0,094$$

$$(i) = \rho_{y_2x_1} \times r_{x_2y_1} \times \rho_{y_1y_2} = -0,534 \times 0,381 \times -0,281 = 0,058$$

**Tabel 4.20**  
**Rumusan Pengaruh Langsung, Tidak Langsung dan Pengaruh Total**  
**ROE, CR dan DER Terhadap PBV**

(j)

Pengaruh Variabel	Pengaruh				Total
	Langsung	Tidak Langsung			
		Melalui $X_i$	Melalui $X_2$	Melalui $y_i$	
$x_i$ terhadap $y_2$	0.285		0.026	0.049	0.360
$x_2$ terhadap $y_2$	0.299	-0.051		-0.589	-0.341
$y_j$ terhadap $y_2$	0.079	0.094	0.058		0.231
<b>Pengaruh secara simultan</b>					<b>0.25</b>
<b>Pengaruh variabel luar</b>					<b>0.75</b>

Sumber : Hasil Olah Data SPSS

## 5. Uji Hipotesis

### 1. Uji Signifikansi Koefisien Analisis Jalur (Uji Statistik t)

Uji t dilakukan untuk mengetahui tingkat signifikansi pengaruh secara parsial variabel independen yaitu *return on equity*, *current ratio* dan *debt to equity ratio* terhadap *price to book value* dengan menggunakan pengolahan data SPSS.

Hipotesis yang diajukan adalah sebagai berikut :

$$H_0 : \quad = 0, y_1 \text{ tidak dipengaruhi variabel } x_i$$

$$H_1 : \quad > 0, y_1 \text{ dipengaruhi oleh variabel } x_i$$

dimana  $i = 1,2,3$

Dari hasil pengolahan data yang dilakukan, maka diperoleh hasil uji statistik t dari model sub struktur 1 yaitu sebagai berikut :

**Tabel 4.21**  
**Hasil Uji T Regresi Sub-struktur 1**

Model		Coefficients <sup>a</sup>				
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2,108	,308		6,840	,000
	ROE	-,432	,168	-,411	2,571	,001
	CR	-,002	,024	-,016	1,103	,001

a. Dependent Variable: DER

Sumber : Hasil olah data SPSS

Berdasarkan tabel diatas , dapat diketahui bahwa:

- 1) Variabel ROE memiliki nilai  $t_{hitung} > t_{tabel}$ , yaitu  $2.571 > 1.686$  yang artinya  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima dengan nilai signifikansi lebih kecil dari 5% (0.05) yaitu sebesar 0.001.
- 2) Variabel CR memiliki nilai  $t_{hitung} < t_{tabel}$ , yaitu  $1.103 < 1.686$  yang artinya  $H_0$  diterima dan  $H_1$  ditolak dengan nilai signifikansi lebih kecil dari 5% (0.05) yaitu sebesar 0.001.

Sedangkan hasil uji t untuk substruktu 2 dapat dilihat dari hasil perhitungan berikut:

**Tabel 4.22**  
**Hasil Analisis Jalur Coefficient Regresi Sub-struktur 2**

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	.437	.137		3,189	.003
	DER	-.095	.049	-.281	1,950	.005
	ROE	-.189	.054	-.534	3,506	.001
	CR	.028	.007	.547	3,901	.000

a. Dependent Variable: PBV

Sumber : Hasil olah data SPSS

Berdasarkan tabel diatas , dapat diketahui bahwa:

- 1) Variabel DER memiliki nilai  $t_{hitung} > t_{tabel}$ , yaitu  $1.950 > 1.686$  yang artinya  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima dengan nilai signifikansi sama dengan 5% (0.05) yaitu sebesar 0.005.
- 2) Variabel ROE memiliki nilai  $t_{hitung} > t_{tabel}$ , yaitu  $3.560 > 1.686$  yang artinya  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima dengan nilai signifikansi lebih kecil dari 5% (0.05) yaitu sebesar 0.001.
- 3) Variabel CR memiliki nilai  $t_{hitung} > t_{tabel}$ , yaitu  $3.901 > 1.686$  yang artinya  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima dengan nilai signifikansi lebih kecil dari 5% (0.05) yaitu sebesar 0.000.

## 2. Uji Kelayakan Model (Uji F)

Untuk mengevaluasi pengaruh seluruh variabel endogen terhadap variabel eksogen secara bersama-sama (simultan) pada model analisis jalur digunakan uji F. Dari hasil pengolahan data yang dilakukan, maka diperoleh hasil uji F dari

model sub struktur 1 yaitu sebagai berikut :

**Tabel 4.23**  
**Uji F Substruktur 1**

ANOVA<sup>a</sup>

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	13,301	2	6,651	3,893	,002 <sup>b</sup>
Residual	63,212	37	1,708		
Total	76,513	39			

a. Dependent Variable: DER

b. Predictors: (Constant), CR, ROE

Sumber : Hasil olah data SPSS

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa  $F_{hitung} > F_{tabel}$  yaitu  $3.893 > 3.25$  dengan nilai signifikan lebih kecil dari 0.05 yaitu 0.02. Hal ini menunjukkan bahwa secara simultan variabel CR dan ROE mempengaruhi DER dengan ini  $H_1$  diterima dan  $H_0$  ditolak.

**Tabel 4.24**  
**Uji F Substruktur 2**

ANOVA<sup>a</sup>

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	3,312	3	1,104	7,387	,001 <sup>b</sup>
Residual	5,381	36	,149		
Total	8,693	39			

a. Dependent Variable: PBV

b. Predictors: (Constant), CR, DER, ROE

Sumber : Hasil olah data SPSS

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa  $F_{hitung} > F_{tabel}$  yaitu  $7.387 > 2.87$  dengan nilai signifikan lebih kecil dari 0.05 yaitu 0.01. Hal ini menunjukkan bahwa

secara simultan variabel CR, DER dan ROE mempengaruhi PBV dengan ini  $H_1$  diterima dan  $H_0$  ditolak.

#### **4.1.3. Pembahasan Hasil Penelitian**

Analisis hasil temuan penelitian ini adalah analisis mengenai hasil temuan penelitian terhadap kesesuaian teori, pendapat, maupun penelitian terdahulu yang telah dikemukakan hasil penelitian sebelumnya serta pola perilaku yang harus dilakukan untuk mengatasi hal-hal tersebut. Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan maka berikut ini merupakan pembahasan tentang beberapa temuan masalah dalam penelitian :

##### **1. Pengaruh *Return On Equity* terhadap *Debt to Equity Ratio***

Hasil penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *return on equity* terhadap *debt to equity ratio* pada perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia ditunjukkan pada tabel koefisien dimana nilai signifikan sebesar 0,001 berdasarkan uji t nilainya lebih besar dari nilai  $t_{tabel}$  begitu pula dengan uji F nilainya lebih besar dari nilai  $F_{tabel}$ . Maka dapat disimpulkan  $H_0$  ditolak, *return on equity* berpengaruh positif signifikan terhadap *debt to equity ratio* karena nilai signifikan tidak lebih kecil dari 0,05 namun tetap memiliki pengaruh. Kenaikan *return on equity* akan mempengaruhi kenaikan *debt to equity ratio*. Berdasarkan nilai koefisien beta diketahui bahwa setiap penurunan satu nilai *return on equity* akan berpengaruh pada penurunan nilai *debt to equity ratio* sebesar 0,411. Jika *return on equity* meningkat maka secara tidak langsung laba bersih meningkat, peningkatan laba bersih tersebut apabila tidak dibagikan akan menjadi laba

ditahan. Laba di tahan yang dihasilkan akan menambah modal dan menyebabkan peningkatan struktur modal. Namun, jika return on equity menurun, hal ini secara tidak langsung akan menyebabkan menurunnya laba bersih. Penurunan laba bersih menyebabkan perusahaan tidak mampu membayar beban bunga sehingga akan terjadi perubahan pada struktur modal karena jumlah hutang perusahaan meningkat.

## **2. Pengaruh *Current Ratio* terhadap *Debt to Equity Ratio***

Hasil penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *current ratio* terhadap *debt to equity ratio* pada perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia ditunjukkan pada tabel koefisien dimana nilai signifikannya sebesar 0,003 lebih kecil dari nilai alpha berdasarkan uji t nilainya lebih besar dari nilai  $t_{tabel}$  begitu pula dengan uji F nilainya lebih besar dari nilai  $F_{tabel}$ . Maka dapat disimpulkan  $H_0$  ditolak, *current ratio* berpengaruh positif signifikan terhadap *debt to equity ratio* karena nilai signifikan lebih kecil dari 0,05. Kenaikan *current ratio* mempengaruhi kenaikan *debt to equity ratio*. Setiap penurunan *current ratio* akan menyebabkan penurunan *debt to equity ratio* sebesar 0.016.

Jika CR naik maka kemampuan perusahaan dalam melunasi hutang lancarnya akan naik selain itu perusahaan juga akan mampu membayar bunga dari hutang jangka panjang. Hal ini tentu akan mengakibatkan perubahan pada struktur modal perusahaan karena menurunnya jumlah hutang. Namun, jika CR menurun maka perusahaan tidak akan mampu melunasi hutangnya baik jangka

pendek maupun jangka panjang. Sehingga struktur modal perusahaan akan mengalami perubahan karena meningkatnya jumlah hutang.

Penelitian yang dilakukan oleh (Dewiningrat & Mustanda, 2018; Lasut et al., 2018; Lestari & Purnawati, 2018; Watung et al., 2016) *current ratio* berpengaruh negatif terhadap *debt to equity ratio*. Perusahaan dengan likuiditas yang tinggi, menunjukkan aset lancar perusahaan lebih tinggi dari hutang lancar. Perusahaan yang punya likuiditas tinggi namun *debt to equity ratio* rendah menunjukkan perusahaan lebih banyak menggunakan dana yang berasal dari modal sendiri daripada hutang untuk melunasi kewajiban jangka pendeknya.

### 3. Pengaruh *Return On Equity* terhadap *Price to Book Value*

Hasil penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *return on equity* terhadap *price to book value* pada perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia ditunjukkan pada tabel koefisien dimana nilai signifikan sebesar 0,01 juga berdasarkan uji t nilainya lebih besar dari nilai  $t_{tabel}$  begitu pula dengan uji F nilainya lebih besar dari nilai  $F_{tabel}$ . Maka dapat disimpulkan  $H_0$  ditolak, *return on equity* berpengaruh positif tidak signifikan terhadap *price to book ratio* karena nilai signifikan sama dengan 0,05. Kenaikan *return on equity* akan mempengaruhi kenaikan *price to book value*. Berdasarkan nilai koefisien beta diketahui setiap penurunan satu nilai *return on equity* akan berpengaruh pada penurunan nilai *price to book value* sebesar 0,531.

Semakin tinggi rasio ROE menandakan kinerja perusahaan semakin baik atau efisien, nilai *equity* perusahaan akan meningkat dengan peningkatan rasio

ROE kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih yang dikaitkan dengan pembayaran dividen semakin meningkat dan akan terjadi kecenderungan naiknya harga saham. Kenaikan harga saham menunjukkan kenaikan rasio PBV.

Penelitian yang dilakukan oleh (Siddik & Chabachib, 2017; Sondakh et al., 2019) menunjukkan bahwa ROE berpengaruh positif terhadap PBV. Hal ini berarti bahwa disaat terjadi kenaikan laba maka harga saham juga ikut naik, sehingga meningkatkan nilai perusahaan. ROE menjadi salah satu cerminan perusahaan dihadapan investor dan publik akan prospek perusahaan di masa depan. Semakin tinggi nilai ROE maka akan semakin tinggi juga nilai perusahaan dan menunjukkan kemampuan perusahaan secara efektif menggunakan sumberdaya yang dimiliki.

#### **4. Pengaruh *Current Ratio* terhadap *Price to Book Value***

Hasil penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *current ratio* terhadap *price to book value* pada perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia ditunjukkan pada tabel koefisien dimana nilai uji t dan uji F lebih besar dari nilai tabelnya. Maka dapat disimpulkan  $H_0$  diterima, *current ratio* berpengaruh negatif tidak signifikan terhadap *price to book ratio*. Kenaikan *current ratio* akan mempengaruhi kenaikan *price to book value*. Berdasarkan nilai koefisien beta diketahui setiap kenaikan satu nilai *current ratio* akan berpengaruh pada kenaikan nilai *price to book value* sebesar 0,547.

Penelitian yang dilakukan oleh (Medy Misran & Chabachib, 2017) menunjukkan bahwa *current ratio* berpengaruh negatif terhadap *price to book*

*value*. *Current Ratio* yang tinggi menunjukkan likuiditas perusahaan atau industri tersebut tinggi, sehingga berdampak pada kepercayaan pemilik modal baik investor atau pun pihak bank untuk menanamkan modal. Meningkatnya modal perusahaan akan meningkatkan kegiatan operasional perusahaan dan meningkatkan pendapatan sehingga laba juga akan meningkat. Kenaikan laba ini akan memudahkan perusahaan dalam membayar deviden dan berdampak pada kenaikan harga saham. Maka *price to book value* akan meningkat secara otomatis.

#### **5. Pengaruh *Debt to Equity Ratio* terhadap *Price to Book Value***

Hasil penelitian yang diperoleh mengenai pengaruh *debt to equity ratio* terhadap *price to book value* pada perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia ditunjukkan pada tabel koefisien dimana nilai signifikan sebesar 0,005 berdasarkan uji t nilainya lebih besar dari nilai  $t_{tabel}$  begitu pula dengan uji F nilainya lebih besar dari nilai  $F_{tabel}$ . Maka dapat disimpulkan  $H_0$  ditolak, *debt to equity* berpengaruh positif signifikan terhadap *price to book ratio* karena nilai signifikan lebih kecil dari 0,05. Kenaikan *debt to equity ratio* akan mempengaruhi kenaikan *price to book value*. Berdasarkan nilai koefisien beta diketahui setiap kenaikan satu nilai *debt to equity ratio* akan berpengaruh pada penurunan nilai *price to book value* sebesar 0,281.

Sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Siddik & Chabachib, 2017; Sondakh et al., 2019; Utami & Prasetiono, 2016) menunjukkan bahwa *debt to equity ratio* berpengaruh positif terhadap *price to book value*. Bagi kreditur analisis DER menjadi bahan pertimbangan utama dalam memutuskan untuk

menarik piutangnya, menambah piutang untuk mengatasi kesulitan tersebut, ataupun mengambil kebijakan lain sementara, dari sisi investor hasil analisis DER akan digunakan untuk menentukan sikap terhadap sekuritas yang dimiliki pada perusahaan dimana ia berinvestasi DER merupakan rasio yang mengukur seberapa jauh suatu perusahaan menggunakan hutang. Dalam hal peningkatan hutang akan memberikan pengaruh terhadap dividen yang akan diterima, karena hutang berpengaruh pada besar kecilnya laba bersih yang akan diterima hal tersebut dikarenakan laba yang dihasilkan akan di jadikan pelunasan akan hutang perusahaan.

#### **6. Pengaruh *Return On Equity* terhadap *Price to Book Value* melalui**

##### ***Debt to Equity Ratio***

Nilai pengaruh tidak langsung diperoleh dari nilai koefisien jalur pengaruh return on equity terhadap price to book value ( $\rho_{yx1}$ ) sebesar 0,285 ditambah dengan koefisien jalur pengaruh debt to equity ratio terhadap price to book value ( $\rho_{zy}$ ) sebesar 0,075 diperoleh hasil 0,360. Hasil perhitungan menunjukkan bahwa return on equity terhadap price to book value dimediasi debt to equity lebih besar dibandingkan dari nilai koefisien jalur pengaruh langsung return on equity terhadap price to book value ( $0,360 > 0,285$ ), sehingga disimpulkan debt to equity ratio dapat mengintervening return on equity terhadap price to book value pada perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketika return on equity naik akan langsung mempengaruhi kenaikan price to book value tanpa harus melalui debt to equity

ratio. Pada penelitian yang dilakukan oleh (Dewi & Candradewi, 2018; Siddik & Chabachib, 2017) menunjukkan hasil ROE dapat mempengaruhi PBV melalui DER

#### **7. Pengaruh *Current Ratio* terhadap *Price to Book Value* melalui *Debt to Equity Ratio***

Nilai pengaruh tidak langsung diperoleh dari nilai koefisien jalur pengaruh current ratio terhadap price to book value ( $\rho_{yx2}$ ) sebesar 0,299 ditambah dengan koefisien jalur pengaruh debt to equity ratio terhadap price to book value ( $\rho_{zy}$ ) sebesar -0,639 diperoleh hasil -0,341. Hasil perhitungan menunjukkan bahwa pengaruh current ratio terhadap price to book value dimediasi debt to equity lebih kecil dibandingkan dari nilai koefisien jalur pengaruh langsung return on equity terhadap price to book value ( $-0,341 < 0,299$ ), sehingga disimpulkan debt to equity ratio tidak dapat mengintervening pengaruh current ratio terhadap price to book value pada perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketika current ratio naik akan langsung mempengaruhi kenaikan price to book value tanpa harus melalui debt to equity ratio. Pada penelitian yang dilakukan oleh (Siddik & Chabachib, 2017) menunjukkan hasil bahwa CR tidak mempengaruhi PBV melalui DER.

## **BAB 5**

### **PENUTUP**

#### **5.1. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis data melalui uji yang diajukan pada penelitian ini mengenai pengaruh return on equity dan current ratio terhadap price to book value melalui debt to equity ratio sebagai variabel intervening pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia, maka kesimpulan yang dapat diambil yaitu antara lain sebagai berikut:

1. Return on Equity berpengaruh positif signifikan terhadap Price to Book Value pada perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia.
2. Current Ratio berpengaruh negatif signifikan terhadap Price to Book Value pada perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia.
3. Debt to Equity Ratio berpengaruh positif signifikan terhadap Price to Book Value pada perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia.
4. Return on Equity berpengaruh positif signifikan terhadap Debt to Equity Ratio pada perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia.
5. Current Ratio berpengaruh positif terhadap Debt to Equity Ratio pada perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia.
6. Debt to Equity Ratio mampu menjadi variabel intervening antara Return On Equity dan Price to Book Value pada perusahaan transportasi di Bursa Efek Indonesia.
7. Debt to Equity Ratio tidak mampu menjadi variabel intervening antara Current Ratio dan Price to Book Value pada perusahaan transportasi di

Bursa Efek Indonesia.

## 5.2. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas maka saran-saran yang dapat diberikan pada penelitian ini antara lain:

1. Dengan Price to Book Value tinggi, disarankan kepada manajemen perusahaan untuk mengurangi kewajiban perusahaan dari asetnya
2. Dengan Current Rationya rendah, disarankan kepada manajemen perusahaan dapat lebih mengoptimalkan aset lancarnya dan juga meningkatkan penjualan disetiap tahunnya sehingga laba perusahaan akan meningkat dari tahun ketahun kemudian menurunkan hutang lancarnya dengan membayarkan hutang lancar menggunakan laba ditahan yang belum dibayarkan.
3. Dengan Debt to Equity Ratio rendah, disarankan kepada manajemen perusahaan dapat lebih terus menjaga keefektifan dalam mengelola sumber modal yang diperoleh sehingga perputaran operasional dapat berjalan lancar, diikuti dengan peningkatan pendapatan perusahaan yang akan berdampak pada laba. Debt to Equity Ratio dan terus meningkatkan kinerjanya sehingga laba yang diperoleh perusahaan akan maksimal.
4. Dengan Return On Equity rendah, disarankan kepada manajemen perusahaan dapat lebih memperhatikan penggunaan modal dari investor

sehingga tidak terjadi penurunan dan posisi perusahaan tidak terancam deviden perusahaan juga akan meningkat dan akan meningkatkan harga saham perusahaan.

5. Agar dapat melihat prospek perusahaan di masa mendatang ditinjau dari kinerja keuangan saat ini terutama dilihat dari Price to Book Value dan Return On Equity.
6. Dengan adanya return on equity terhadap debt to equity ratio untuk menghasilkan laba dengan berdasarkan modal pemegang saham.
7. Dengan adanya current ratio terhadap debt to equity ratio belum mampu memaksimalkan untuk melunasi kewajiban jangka pendek atau hutang yang segera jatuh tempo pada saat ditagih secara keseluruhan.
8. Ada baiknya untuk peneliti selanjutnya yang ingin meneliti agar menambahkan periode pengamatan hal ini dilakukan agar semakin lama waktu pengamatan maka semakin besar pula kesempatan untuk memperoleh informasi mengenai variabel yang lebih baik untuk penelitian yang akurat. dengan hal itu dapat menghasilkan gambaran yang luas dan hasil yang lebih akurat serta menggunakan sampel yang lebih banyak lagi.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2011). *Dasar-Dasar Manajemen Keuangan* (11th ed.). Salemba Empat.
- Dewi, M. A. P., & Candradewi, M. R. (2018). Pengaruh Pertumbuhan Perusahaan Dan Profitabilitas Terhadap Struktur Modal Dan Nilai Perusahaan. *E-Jurnal Manajemen Unud*, 7(8), 4385–4416.
- Dewiningrat, A. I., & Mustanda, I. K. (2018). Pengaruh Likuiditas, Profitabilitas, Pertumbuhan Penjualan, Dan Struktur Aset Terhadap Struktur Modal. *E-Jurnal Manajemen Unud*, 7(7), 3471–3501.
- Ghozali, I. (2016). *Aplikasi Analisis Multivariete Dengan Program IBM SPSS 23*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hair, J. F., Hult, G. T. M., Ringle, C., & Sarstedt, M. (2014). *A Primer on Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM)*. SAGE Publication, Inc.
- Hery. (2016). *Analisa Laporan Keuangan*. PT. Grasindo.
- Hery. (2020). *Analisis Laporan Keuangan*. Grasindo.
- Home, J. C. Van, & Wachowicz, J. M. (2014). *Prinsip-Prinsip Manajemen Keuangan*. Salemba Empat.
- Juliandi, A., Irfan, & Manurung, S. (2015). *Metodologi Penelitian Bisnis, Konsep, dan Aplikasi*. UMSU Press.
- Jumingan. (2009). *Analisis Laporan Keuangan*. Bumi Aksara.
- Kasmir. (2015). *Analisis Laporan Keuangan*. PT. Raja Grafindo.
- Lasut, S. J. ., Rate, P. Van, & Raintung, M. C. (2018). Pengaruh Ukuran Perusahaan, Profitabilitas, Dan Likuiditas Terhadap Struktur Modal Pada Perusahaan Otomotif Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2012-

2015. *Jurnal EMBA*, 6(1), 11–20.
- Lestari, N. L. P. P., & Purnawati, N. K. (2018). Analisis Pengaruh Kinerja Keuangan Terhadap Struktur Modal Pada Perusahaan Makanan Dan Minuman Di Bei. *E-Jurnal Manajemen Unud*, 7(7), 3564–3593.
- Medy Misran, & Chabachib, M. (2017). Analisis Pengaruh DER CR Dan TATO Terhadap PBV Dengan ROA Sebagai Variabel Intervening (Studi Pada Perusahaan Properti Dan Real Estate Yang Terdaftar Pada Bei Tahun 2011 – 2014). *Diponegoro Journal of Management*, 6(1), 1–13.
- Munawir, S. (2012). *Analisa Laporan Keuangan*. Liberty Yogyakarta.
- Sartono, A. (2012). *Manajemen Keuangan Teori dan Aplikasi* (4th ed.). BPFE.
- Siddik, M. H., & Chabachib, M. (2017a). Pengaruh ROE, CR, Size, Dan Kepemilikan Institusional Terhadap Nilai Perusahaan Dengan Struktur Modal Sebagai Variabel Intervening. *Diponegoro Journal of Management*, 6(4), 1–15.
- Sondakh, P., Saerang, I., & Samadi, R. (2019). Pengaruh Struktur Modal (ROA, ROE Dan DER) Terhadap Nilai Perusahaan (PBV) Pada Perusahaan Sektor Properti Yang Terdaftar Di Bei (Periode 2013-2016). *Jurnal EMBA*, 7(3), 3079–3088.
- Sudana, I. M. (2011). *Manajemen Keuangan Perusahaan : Teori dan Praktik*. Erlangga.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. PT. Alfabet.
- Sujarweni, V. W. (2017). *Analisa Laporan Keuangan*. Pustaka Baru Press Yogyakarta.
- Syamryn, L. (2012). *Pengantar Akuntansi*. PT. Raja Grafindo.
- Tendelilin, E. (2010). *Portofolio dan Investasi*. Konisius.
- Utami, R. B., & Prasetyono. (2016). Analisis Pengaruh TATO, WCTO, Dan DER

Terhadap Nilai Perusahaan Dengan ROA Sebagai Variabel Intervening.  
*Diponegoro Journal of Management*, 5(2), 1–14.

Watung, A. K. S., Saerang, I. S., & Tasik, H. H. D. (2016). Pengaruh Rasio Likuiditas, Aktivitas, Profitabilitas, Dan Struktur Aktiva Terhadap Struktur Modal Industri Barang Konsumsi Di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal EMBA*, 4(2), 726–737.