



Pengaruh *Debt To Asset Ratio* dan *Return on Asset* terhadap Nilai Perusahaan (PBV) Sektor Transportasi dan Logistik di BEI 2022-2024

Fitri Puspita Sari^{1*}, Rosmita²

¹⁻²Program Studi Manajemen, Universitas Bina Sarana Informatika, Indonesia

Email: fitripuspitasari1429@gmail.com¹, rosmita.rmt@bsi.ac.id²

*Penulis Korespondensi: fitripuspitasari1429@gmail.com

Abstract. This study examines the effect of Debt to Asset Ratio (DAR) and Return on Asset (ROA) on firm value, proxied by Price to Book Value (PBV), among transportation and logistics companies listed on the Indonesia Stock Exchange during the 2022-2024 period. A quantitative associative-causal design was employed using secondary panel data obtained through purposive sampling, resulting in 13 companies and 39 firm-year observations. Multiple linear regression analysis was performed with SPSS version 27 after the data satisfied the classical assumption tests of normality, heteroscedasticity, multicollinearity, linearity, and autocorrelation. The partial test results indicate that DAR has no significant effect on PBV, whereas ROA has a positive and significant effect on PBV. Simultaneously, DAR and ROA significantly affect PBV, explaining 24.7 percent of its variation, while the remaining 75.3 percent is attributable to factors outside the model. These findings suggest that investors in the transportation and logistics sector place greater emphasis on profitability than on the level of debt when assessing firm value, since a debt-heavy capital structure is regarded as inherent to the capital-intensive nature of the industry.

Keywords: DAR; Firm Value; PBV; ROA; Transportation Sector.

Abstrak. Penelitian ini bertujuan menguji pengaruh *Debt to Asset Ratio* (DAR) dan *Return on Asset* (ROA) terhadap nilai perusahaan yang diproksikan melalui *Price to Book Value* (PBV) pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2022-2024. Penelitian ini memakai desain kuantitatif dengan pendekatan asosiatif kausal, serta data sekunder berupa data panel yang diperoleh melalui teknik *purposive sampling* sehingga menghasilkan 13 perusahaan dengan 39 observasi. Analisis regresi linear berganda diterapkan menggunakan SPSS versi 27 setelah data dinyatakan lolos uji asumsi klasik yang meliputi normalitas, heteroskedastisitas, multikolinearitas, linearitas, dan autokorelasi. Hasil pengujian parsial menunjukkan bahwa DAR tidak berpengaruh signifikan terhadap PBV, sedangkan ROA berpengaruh positif dan signifikan terhadap PBV. Secara simultan, DAR dan ROA berpengaruh signifikan terhadap PBV dengan kemampuan model menjelaskan 24,7% variasi PBV, sedangkan 75,3% sisanya dijelaskan oleh faktor lain di luar model penelitian. Temuan ini mengindikasikan bahwa investor pada sektor transportasi dan logistik lebih mengutamakan tingkat profitabilitas dibandingkan tingkat utang dalam menilai perusahaan, mengingat struktur pendanaan yang didominasi utang dipandang sebagai karakteristik yang wajar pada industri yang padat modal ini.

Kata Kunci: DAR; Nilai Perusahaan; PBV; ROA; Sektor Transportasi.

1. LATAR BELAKANG

Sektor transportasi dan logistik menjadi fondasi utama distribusi barang serta mobilitas antardaerah, sekaligus menentukan kelancaran aktivitas ekonomi nasional. Aktivitas pada sektor ini terus menunjukkan pertumbuhan, baik di dalam maupun di luar negeri, yang ditandai dengan peningkatan jumlah emiten di Bursa Efek Indonesia (BEI) serta kenaikan frekuensi transaksi saham. Merujuk pada data Badan Pusat Statistik (2024), sektor transportasi dan pergudangan tumbuh sebesar 13,96% pada tahun 2023, yang mencerminkan bahwa sektor ini memiliki prospek yang baik. Kondisi tersebut menjadikan *Price to Book Value* (PBV), yaitu perbandingan harga saham terhadap nilai buku perusahaan, sebagai salah satu aspek utama yang dipertimbangkan investor dalam mengevaluasi kinerja perusahaan di sektor ini.

Namun demikian, fenomena lapangan menunjukkan bahwa pergerakan *Debt to Asset Ratio* (DAR) dan *Return on Asset* (ROA) pada emiten transportasi dan logistik yang tergabung di BEI sepanjang periode 2022-2024 tidak selalu sejalan dengan PBV. Secara nyata, terdapat perusahaan dengan tingkat utang tinggi namun nilai perusahaannya justru rendah, sementara perusahaan yang profitabilitasnya membaik justru mengalami penurunan nilai perusahaan. Kondisi ini menimbulkan permasalahan mendasar mengenai apakah DAR dan ROA secara empiris benar-benar berpengaruh terhadap PBV pada sektor tersebut, baik ketika diuji secara sendiri-sendiri maupun secara bersama-sama.

Permasalahan tersebut semakin relevan untuk dikaji mengingat penelitian terdahulu menunjukkan hasil yang tidak konsisten mengenai pengaruh DAR dan ROA terhadap PBV antarsektor. Cahyati & Khuzaeni (2025) pada sektor pertambangan serta Asmin et al. (2024) pada sektor industrials menemukan bahwa DAR dan ROA berpengaruh signifikan terhadap PBV, sedangkan Surbakti & Febryanti (2025) pada sektor consumer cyclical menemukan hasil sebaliknya. Perbedaan karakteristik sektor, khususnya sektor transportasi dan logistik yang merupakan industri padat modal dengan kebutuhan investasi infrastruktur besar dan siklus bisnis panjang, mengindikasikan bahwa hasil-hasil tersebut belum dapat digeneralisasi.

Di sisi lain, terdapat pula kesenjangan praktis pada penelitian di sektor transportasi itu sendiri. Waringin et al. (2025) telah menguji DAR dan ROA terhadap nilai perusahaan pada sektor transportasi dan menemukan keduanya berpengaruh signifikan, namun penelitian tersebut mengukur nilai perusahaan menggunakan proksi *Enterprise Value* (EV) pada periode 2019-2024, sehingga belum secara spesifik mengkaji pengaruh DAR dan ROA terhadap PBV pada sektor transportasi dan logistik periode 2022-2024. Berdasarkan kesenjangan teoritis berupa inkonsistensi hasil penelitian terdahulu antarsektor dan kesenjangan praktis berupa belum tersedianya bukti empiris yang spesifik tersebut, penelitian ini bertujuan menganalisis pengaruh DAR dan ROA terhadap nilai perusahaan (PBV), baik secara parsial maupun simultan, pada sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2022-2024.

2. KAJIAN TEORITIS

Debt to Asset Ratio (DAR)

Merujuk pada Kusuma et al. (2025), DAR berfungsi mengukur proporsi total utang yang digunakan untuk mendanai aset perusahaan, yang diperoleh melalui perbandingan total utang terhadap total aset. Kasmir (2019) menjelaskan bahwa rasio ini digunakan untuk mengukur perbandingan antara total utang dengan total aktiva perusahaan. Proporsi tersebut

penting karena menggambarkan tingkat ketergantungan atas dana yang berasal dari utang dalam mendanai aset perusahaan, sehingga DAR yang tinggi mencerminkan besarnya ketergantungan aset pada utang yang menyebabkan peningkatan risiko keuangan.

Penelitian Rismaya & Kasir (2024) pada sektor manufaktur membuktikan bahwa tingkat utang yang tinggi berdampak terhadap penurunan nilai perusahaan akibat meningkatnya risiko. Menurut Laode et al. (2025) dinamika tersebut perlu dikontekstualisasikan pada sektor transportasi dan logistik yang memerlukan aset fisik berskala besar seperti armada, gudang, dan terminal, sehingga perusahaan pada sektor ini cenderung mengandalkan utang sebagai sumber pendanaan utama. Standar penilaian menunjukkan bahwa apabila rata-rata industri DAR mencapai 35%, perusahaan dengan nilai DAR di bawah standar tersebut akan cenderung kesulitan memperoleh pinjaman tambahan, sedangkan nilai di atasnya menandakan hampir separuh pembiayaan perusahaan bersumber dari utang (Kasmir, 2019). Pengukuran DAR dirumuskan sebagai berikut.

$$\text{DAR} = \left(\frac{\text{Total Utang}}{\text{Total Aset}} \right) \dots\dots\dots (i)$$

Sumber: (Kusuma et al., 2025).

Return on Asset (ROA)

Merujuk pada Kusuma et al. (2025), ROA merupakan proporsi yang mencerminkan besarnya laba yang diciptakan perusahaan dari setiap penggunaan aset yang dimiliki. Kasmir (2019) menyatakan bahwa rasio ini menunjukkan hasil (return) atas jumlah aktiva yang digunakan dalam perusahaan, sehingga ROA yang tinggi mencerminkan kesanggupan perusahaan meraih laba, sedangkan ROA yang rendah mencerminkan pemanfaatan aset yang kurang maksimal. Temuan Purnomo et al. (2024) pada sektor makanan dan minuman menegaskan bahwa kesanggupan perusahaan memperoleh laba melalui aset mampu memaksimalkan nilai perusahaan. Menurut Laode et al. (2025) biaya logistik di Indonesia masih tergolong tinggi, yaitu sekitar 20-25% dari PDB, kondisi ini menuntut perusahaan untuk terus berfokus pada efisiensi operasional agar laba tidak tergerus beban distribusi. Standar penilaian menunjukkan bahwa laba suatu perusahaan dianggap baik apabila rata-rata industri ROA mencapai 30% (Kasmir, 2019). Pengukuran ROA dirumuskan sebagai berikut.

$$\text{ROA} = \left(\frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Aset}} \right) \dots\dots\dots (ii)$$

Sumber: (Kusuma et al., 2025).

Price to Book Value (PBV)

Merujuk pada Kusuma et al. (2025), PBV merupakan rasio harga saham terhadap nilai buku per saham yang berfungsi mencerminkan kelipatan nilai bersih perusahaan. Tingginya

nilai PBV akan mengoptimalkan kepercayaan investor terhadap perusahaan, sedangkan PBV yang rendah mengindikasikan penilaian pasar yang kurang baik terhadap perusahaan. Sebagaimana hasil penelitian Surbakti & Febryanti (2025), rasio PBV menjadi alat ukur utama investor untuk membandingkan harga pasar terhadap nilai buku per saham, sehingga investor dapat menilai apakah harga saham tersebut sedang murah (*undervalued*) atau terlalu mahal (*overvalued*). Standar penilaian kinerja keuangan mengindikasikan bahwa manajemen perusahaan yang sehat idealnya mampu menghasilkan PBV minimal 1 kali atau melebihi nilai bukunya, di mana nilai $PBV \geq 1$ menandakan harga saham cenderung mahal (*overvalued*), sedangkan $PBV \leq 1$ mencerminkan harga pasar saham yang lebih murah dari nilai buku aslinya (*undervalued*) (Badi'atuzzulfa et al., 2025). Pengukuran PBV dirumuskan sebagai berikut.

$$BVPS = \frac{\text{Total Ekuitas}}{\text{Jumlah Saham Beredar}} \dots\dots\dots (iii)$$

$$PBV = \frac{\text{Harga Pasar Per Saham}}{\text{Nilai Buku Per Saham}} \dots\dots\dots (iv)$$

Sumber: (Kusuma et al., 2025).

Teori Trade-Off (Trade-Off Theory)

Trade-Off Theory memaparkan bagaimana perusahaan mencari struktur modal optimal melalui titik penyeimbangan manfaat dan biaya pemakaian utang (Brigham & Houston, 2019). Melalui tax shield, utang membawa keuntungan berupa penghematan pajak yang diperoleh dari pengurangan bunga utang terhadap laba kena pajak. Akan tetapi, utang yang terlalu tinggi juga menimbulkan risiko berupa meningkatnya kemungkinan kebangkrutan dan kesulitan keuangan perusahaan. Pada sektor transportasi dan logistik yang padat modal, penggunaan utang sering tidak terhindarkan untuk membiayai aset tetap seperti armada dan gudang. Selama tingkat utang masih berada pada titik optimal, manfaat tax shield akan meningkatkan laba sehingga nilai perusahaan (PBV) turut meningkat, namun apabila DAR terlalu tinggi hingga melampaui titik optimal, biaya kebangkrutan akan lebih besar daripada manfaatnya sehingga PBV justru menurun.

Teori Sinyal (Signaling Theory)

Signaling Theory memaparkan bagaimana pengelolaan perusahaan bertindak sebagai pengirim sinyal yang menyampaikan informasi tentang kondisi perusahaan kepada investor sebagai penerima sinyal, melalui laporan keuangan atau kebijakan tertentu (Brigham & Houston, 2019). Teori ini muncul karena adanya ketidakseimbangan informasi, yaitu manajemen memiliki akses informasi internal yang lebih terperinci dibandingkan investor. ROA yang tinggi menjadi sinyal baik bagi pasar karena menunjukkan bahwa manajemen mampu mengoptimalkan penggunaan aset untuk memperoleh keuntungan. Sinyal baik ini akan

mengurangi ketidakpastian investor dan memperkuat minat beli saham yang berujung pada kenaikan PBV, sebaliknya ROA yang rendah mengirimkan sinyal negatif yang dapat menekan nilai perusahaan.

Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu menunjukkan hasil yang beragam mengenai pengaruh DAR dan ROA terhadap nilai perusahaan. Cahyati & Khuzaeni (2025) pada sektor pertambangan serta Asmin et al. (2024) pada sektor industri menemukan DAR dan ROA berpengaruh signifikan terhadap PBV, sementara Surbakti & Febryanti (2025) pada sektor consumer cyclicals menemukan sebaliknya. Adapun Waringin et al. (2025) menguji DAR dan ROA pada sektor transportasi namun menggunakan proksi Enterprise Value (EV) periode 2019-2024, sehingga belum secara spesifik mengkaji pengaruhnya terhadap PBV pada sektor transportasi dan logistik periode 2022-2024. Nico & Widyaastuti (2025) yang menguji rasio profitabilitas dan likuiditas pada sektor transportasi turut menemukan bahwa profitabilitas berperan penting dalam menjelaskan nilai perusahaan, sejalan dengan karakteristik sektor ini yang menurut Murti et al. (2021) terus bertransformasi seiring pertumbuhan aktivitas distribusi dan logistik nasional.

Merujuk pada kajian teoretis dan penelitian terdahulu tersebut, penelitian ini merumuskan hipotesis bahwa DAR diduga berpengaruh signifikan terhadap PBV (H_1), ROA diduga berpengaruh signifikan terhadap PBV (H_2), serta DAR dan ROA secara bersama-sama diduga berpengaruh signifikan terhadap PBV (H_3).

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini disusun dengan desain kuantitatif melalui pendekatan asosiatif kausal, yang bertujuan menguji hubungan sebab-akibat antara *Debt to Asset Ratio* (DAR) dan *Return on Asset* (ROA) terhadap nilai perusahaan (PBV) (Sugiyono, 2023). Data yang digunakan merupakan data sekunder, yaitu data yang diperoleh secara tidak langsung melalui media perantara seperti laporan keuangan yang telah dipublikasikan Syafina & Harahap (2019), berupa data panel yang diperoleh dari laporan keuangan tahunan resmi yang dipublikasikan melalui laman Bursa Efek Indonesia (www.idx.co.id) selama periode 2022-2024.

Populasi penelitian ini mencakup seluruh perusahaan sektor transportasi dan logistik yang tergabung di BEI, yaitu sebanyak 40 perusahaan. Penentuan sampel dilakukan melalui teknik purposive sampling dengan kriteria:

Perusahaan sektor transportasi dan logistik yang tergabung di BEI selama tahun 2022-2024. Perusahaan yang menyajikan laporan keuangan tahunan secara utuh sepanjang periode

pengamatan. Perusahaan yang tidak mengalami delisting atau suspensi perdagangan saham selama tahun penelitian. Perusahaan yang telah tergabung di BEI sebelum tahun 2022. Perusahaan yang memiliki total ekuitas positif selama tahun penelitian.

Tabel 1. Sampel.

No	Kode	Nama Perusahaan
1	AKSI	PT. Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk.
2	ASSA	PT. Adi Sarana Armada Tbk.
3	BLTA	PT. Berlian Laju Tanker Tbk.
4	MITI	PT. Mitra Investindo Tbk.
5	NELY	PT. Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.
6	WEHA	PT. WEHA Transportasi Indonesia Tbk.
7	TRUK	PT. Guna Timur Raya Tbk.
8	BPTR	PT. Batavia Prosperindo Trans Tbk.
9	JAYA	PT. Armada Berjaya Trans Tbk.
10	PPGL	PT. Prima Globalindo Logistik Tbk.
11	TRJA	PT. Transkon Jaya Tbk.
12	HAIS	PT. Hasnur Internasional Shipping
13	HATM	PT. Habco Trans Maritima Tbk.

Sumber: Data diolah 2026.

Berdasarkan kriteria tersebut, diperoleh 13 perusahaan sebagai sampel penelitian dengan total 39 observasi selama tiga tahun pengamatan. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi dokumentasi dan studi kepustakaan. Studi dokumentasi diterapkan dengan mengunduh dan mencatat data total liabilitas dan total aset untuk menghitung DAR, laba bersih setelah pajak untuk menghitung ROA, serta harga penutupan saham akhir tahun, total ekuitas, dan jumlah saham beredar untuk menghitung PBV. Studi kepustakaan dilakukan dengan mengkaji literatur terkait variabel DAR, ROA, dan PBV, landasan teori *Trade-Off Theory* dan *Signaling Theory*, serta metode pengujian statistik yang relevan.

Analisis data dilakukan menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode regresi linear berganda berbantuan SPSS versi 27. Sebelum pengujian hipotesis, dilakukan analisis statistik deskriptif dan pengujian asumsi klasik yang meliputi uji normalitas (*Kolmogorov-Smirnov*), uji heteroskedastisitas (uji Glejser), uji multikolinearitas, uji linearitas, serta uji autokorelasi (Durbin-Watson). Selanjutnya dilakukan pengujian hipotesis melalui uji t (parsial) dan uji F (simultan), pengujian koefisien determinasi (R^2), serta analisis regresi linear berganda dengan persamaan sebagai berikut.

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \epsilon \dots \dots \dots (v)$$

Sumber: (Sugiyono, 2023).

Keterangan:

Y = Price to Book Value (variabel dependen)

α = Konstanta

β_1 = Koefisien regresi variabel DAR terhadap PBV

β_2 = Koefisien regresi variabel ROA terhadap PBV

X1 = Debt to Asset Rasio

X2 = *Return on Aset*

ε = *Error*

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini mengkaji pengaruh DAR dan ROA terhadap PBV pada sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI periode 2022-2024. Data keuangan dihimpun melalui laporan tahunan yang dirilis secara resmi oleh perusahaan. Dari total populasi sebanyak 40 perusahaan, proses *purposive sampling* menghasilkan 13 perusahaan yang memenuhi seluruh kriteria kelayakan, sehingga diperoleh 39 observasi yang selanjutnya diolah secara statistik menggunakan regresi linear berganda berbantuan SPSS versi 27.

Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif digunakan untuk memberikan gambaran umum mengenai karakteristik data penelitian, meliputi nilai minimum, maksimum, rata-rata (mean), dan standar deviasi dari masing-masing variabel yang diteliti.

Tabel 2. Hasil Uji Statistik Deskriptif.

Variabel	Minimum	Maksimum	Mean	Std. Deviation
DAR (X1)	2,35	78,54	36,9844	20,99989
ROA (X2)	-8,03	27,61	7,0662	8,21417
PBV (Y)	0,52	2,98	1,0862	0,52487

Sumber: Data diolah 2026.

Berdasarkan Tabel 2, diperoleh 39 observasi data panel dari 13 perusahaan selama tiga tahun pengamatan. Variabel DAR memiliki rata-rata 36,9844% dengan rentang minimum 2,35% dan maksimum 78,54%, serta standar deviasi 20,99989, sedikit di atas standar Kasmir (2019) sebesar 35%, yang menunjukkan adanya perusahaan dengan tingkat utang yang sangat rendah maupun sangat tinggi. Variabel ROA memiliki rata-rata 7,0662% dengan rentang minimum -8,03% dan maksimum 27,61%, disertai standar deviasi 8,21417, jauh di bawah standar ideal 30% (Kasmir, 2019). Variabel PBV memiliki rata-rata 1,0862 kali dengan rentang minimum 0,52 dan maksimum 2,98, disertai standar deviasi 0,52487, yang berada pada batas normal.

Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik dilakukan untuk memastikan bahwa model regresi linear berganda yang digunakan memenuhi syarat Best Linear Unbiased Estimator (BLUE), sehingga hasil estimasi bersifat valid dan tidak bias.

Tabel 3. Ringkasan Hasil Uji Asumsi Klasik.

Jenis Uji	Hasil	Kesimpulan
Normalitas	Asymp. Sig. (2-tailed) = 0,173	Data berdistribusi normal
Heteroskedastisitas (Glejser)	Sig. DAR = 0,560; Sig. ROA = 0,066	Tidak terjadi heteroskedastisitas
Multikolinearitas	Tolerance = 0,821; VIF = 1,218	Tidak terjadi multikolinearitas
Autokorelasi	Durbin-Watson = 2,206 (1,5969 < 2,206 < 2,4031)	Tidak terjadi autokorelasi

Sumber: Data diolah 2026.

Hasil pengujian normalitas dengan *One-Sample Kolmogorov-Smirnov* menghasilkan nilai statistik uji sebesar 0,119 dengan *Asymp. Sig. (2-tailed)* sebesar 0,173, yang melampaui batas kritis $\alpha = 0,05$, sehingga residual dinyatakan berdistribusi normal (Ghozali, 2021). Uji Glejser menunjukkan nilai signifikansi variabel DAR sebesar 0,560 dan ROA sebesar 0,066, keduanya di atas 0,05, sehingga model regresi tidak mengandung masalah heteroskedastisitas (Ghozali, 2021).

Pengujian multikolinearitas menunjukkan nilai *Tolerance* sebesar 0,821 dan VIF sebesar 1,218 untuk kedua variabel independen. Merujuk pada kriteria Ghozali (2021), nilai *Tolerance* di atas 0,10 dan VIF di bawah 10 mengindikasikan model regresi tidak mengandung masalah multikolinearitas, sehingga kontribusi masing-masing variabel independen terhadap PBV dapat diestimasi secara mandiri dan valid. Selanjutnya, pengujian autokorelasi menghasilkan nilai Durbin-Watson sebesar 2,206. Dengan $n = 39$ dan $k = 2$ pada taraf signifikansi 5%, diperoleh nilai tabel $dL = 1,3821$ dan $dU = 1,5969$, sehingga nilai DW berada pada rentang $dU < DW < 4-dU = 1,5969 < 2,206 < 2,4031$ yang menandakan model regresi tidak mengandung autokorelasi, baik positif maupun negatif (Ghozali, 2021).

Uji Linearitas

Uji linearitas dilakukan untuk mengetahui apakah hubungan antara variabel independen dan variabel dependen bersifat linear, sehingga model regresi linear layak digunakan dalam penelitian ini.

Tabel 4. Ringkasan Hasil Uji Linearitas.

Variabel	Sig. Linearity	Sig. Deviation from Linearity	Kriteria	Kesimpulan
DAR terhadap PBV	0,025	0,637	> 0,05	Linear
ROA terhadap PBV	0,002	0,857	> 0,05	Linear

Sumber: Data diolah 2026.

Merujuk pada kriteria pengujian linearitas, suatu hubungan antarvariabel dinyatakan linear apabila nilai *Sig. Linearity* lebih kecil dari 0,05 dan nilai *Sig. Deviation from Linearity* lebih besar dari 0,05 (Rosani et al., 2025). Berdasarkan Tabel 4, nilai *Sig. Linearity* hubungan DAR terhadap PBV sebesar 0,025 dan ROA terhadap PBV sebesar 0,002, keduanya di bawah 0,05, yang menunjukkan adanya hubungan linear yang nyata antara kedua variabel independen

dengan PBV. Sejalan dengan itu, nilai *Sig. Deviation from Linearity* DAR terhadap PBV sebesar 0,637 dan ROA terhadap PBV sebesar 0,857, keduanya melampaui 0,05, yang mengindikasikan tidak terdapat penyimpangan pola hubungan yang signifikan. Dengan terpenuhinya kedua kriteria tersebut, hubungan DAR dan ROA terhadap PBV dinyatakan bersifat linear, sehingga model regresi linear berganda layak digunakan dalam penelitian ini.

Pengujian Hipotesis dan Analisis Regresi Linier Berganda

Pengujian hipotesis dilakukan melalui uji t untuk mengetahui pengaruh masing-masing variabel independen secara parsial terhadap variabel dependen, serta uji F untuk mengetahui pengaruh seluruh variabel independen secara simultan terhadap variabel dependen.

Tabel 5. Hasil Uji Parsial (Uji t) dan Uji Simultan (Uji F).

Variabel	Koefisien	t / F hitung	t / F tabel	Sig.	Keterangan
DAR (X1)	-0,003	-0,785	2,028	0,438	Tidak signifikan
ROA (X2)	0,028	2,702	2,028	0,010	Positif signifikan
Simultan (F)		5,910	3,26	0,006	Signifikan

Sumber: Data diolah 2026.

Pada Tabel 5, hasil pengujian t untuk DAR menghasilkan koefisien sebesar -0,003 dengan t-hitung -0,785 dan signifikansi 0,438. Karena signifikansi melebihi 0,05 dan nilai absolut t-hitung lebih rendah dari t-tabel sebesar 2,028, DAR dinyatakan tidak berpengaruh signifikan terhadap PBV. Sementara itu, uji t untuk ROA menghasilkan koefisien sebesar 0,028 dengan t-hitung 2,702 dan signifikansi 0,010, sehingga ROA dinyatakan berpengaruh positif dan signifikan terhadap PBV. Hasil uji F menunjukkan nilai F-hitung sebesar 5,910 dengan signifikansi 0,006, yang melebihi F-tabel sebesar 3,26 dan berada di bawah 0,05, sehingga DAR dan ROA secara simultan berpengaruh signifikan terhadap PBV. Meskipun secara parsial hanya ROA yang signifikan, hasil pengujian simultan menunjukkan bahwa perubahan nilai perusahaan pada sektor ini tetap berkaitan dengan struktur modal ketika kedua variabel dianalisis bersamaan.

Hasil analisis regresi linear berganda menghasilkan persamaan $Y \text{ (PBV)} = 1,007 - 0,003X_1 + 0,028X_2$. Konstanta sebesar 1,007 menggambarkan estimasi PBV ketika DAR dan ROA bernilai nol. Koefisien DAR sebesar -0,003 menunjukkan arah hubungan negatif, yaitu jika DAR naik maka PBV cenderung turun, meskipun pengaruh tersebut tidak signifikan secara statistik. Koefisien ROA sebesar 0,028 menunjukkan arah hubungan positif, yaitu jika ROA naik maka PBV turut meningkat.

Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi (R^2) digunakan untuk mengukur seberapa besar kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen, dengan nilai berkisar antara

0 sampai 1, maka apabila mendekati 0 berarti kemampuan variabel independen dikatakan terbatas, sementara nilai mendekati 1 artinya variabel independen nyaris mampu mendeskripsikan seluruh variasi variabel dependen (Nugroho, 2024).

Tabel 6. Hasil Uji Koefisien Determinasi Simultan (R^2).

R	R Square	Adjusted R Square	Interpretasi
0,497	0,247	0,205	DAR dan ROA menjelaskan 24,7% variasi PBV

Sumber: Data diolah 2026.

Berdasarkan Tabel 6, nilai *R Square* sebesar 0,247 menunjukkan bahwa DAR dan ROA secara simultan mampu menjelaskan 24,7% variasi PBV, sedangkan 75,3% sisanya dijelaskan oleh faktor lain di luar model penelitian, seperti likuiditas, kebijakan dividen, ukuran perusahaan, dan kondisi makroekonomi. Semakin besar nilai koefisien determinasi, semakin besar pula kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen.

Tabel 7. Hasil Uji Koefisien Determinasi Parsial (R^2).

Variabel	Standardized Coefficients Beta × Zero-order	Hasil	Persentase (%)
DAR (X1)	-0,125 × -0,307	0,038375	3,84%
ROA (X2)	0,431 × 0,484	0,208604	20,86%
Total		0,246979	24,7%

Sumber: Data diolah 2026.

Perhitungan koefisien determinasi parsial pada Tabel 7 diperoleh dari perkalian antara *Standardized Coefficients Beta* dengan *Zero-order correlation* masing-masing variabel independen (Afrianti & Oktawahyudi, 2022). Hasil perhitungan menunjukkan bahwa ROA (X2) memberikan kontribusi sebesar 20,86% terhadap PBV, jauh lebih besar dibandingkan kontribusi DAR (X1) yang hanya sebesar 3,84%, dengan total kontribusi kedua variabel sebesar 24,7% yang sejalan dengan nilai *R Square* pada Tabel 6. Temuan ini memperlihatkan bahwa variabel ROA memberikan kemampuan yang jauh lebih besar dalam menjelaskan nilai perusahaan (PBV) dibandingkan variabel DAR, sehingga profitabilitas terbukti memberikan kontribusi yang lebih besar terhadap nilai perusahaan pada sektor transportasi dan logistik selama periode 2022-2024.

Pengaruh Debt to Asset Ratio terhadap PBV

Hasil pengujian t menunjukkan bahwa DAR tidak berpengaruh signifikan terhadap PBV, dengan nilai signifikansi 0,438 yang melebihi 0,05 dan nilai absolut t-hitung 0,785 yang lebih rendah dari t-tabel 2,028, sehingga H01 diterima dan H11 ditolak. Koefisien regresi DAR bernilai negatif sebesar -0,003, yang menunjukkan kenaikan DAR cenderung diikuti penurunan PBV meskipun tidak signifikan secara statistik, mengingat rata-rata DAR sampel sebesar 36,98% mencerminkan bahwa struktur pendanaan berbasis utang merupakan karakteristik yang

umum pada sektor ini sehingga perbedaan tingkat utang antarperusahaan kurang kuat memengaruhi perbedaan nilai perusahaan. Temuan ini tidak mendukung *Trade-Off Theory*, karena kebutuhan pendanaan aset tetap yang besar pada sektor transportasi dan logistik menyebabkan penggunaan utang dipandang sebagai hal yang wajar.

Pengaruh *Return on Asset* terhadap PBV

Hasil pengujian t menunjukkan bahwa ROA berpengaruh positif dan signifikan terhadap PBV, dengan nilai signifikansi 0,010 yang lebih kecil dari 0,05 dan nilai t-hitung 2,702 yang melebihi t-tabel 2,028, sehingga H02 ditolak dan H12 diterima. Koefisien regresi ROA bernilai positif sebesar 0,028, yang berarti kenaikan ROA diikuti kenaikan PBV. Temuan ini mendukung *Signaling Theory*, karena profitabilitas menjadi sinyal baik bagi investor mengenai kesanggupan perusahaan menghasilkan laba dan mengelola aset secara efisien, sehingga investor pada sektor transportasi dan logistik lebih memprioritaskan kinerja profitabilitas dibandingkan struktur utang dalam menilai perusahaan.

Pengaruh *Debt to Asset Ratio* dan *Return on Asset* terhadap PBV

Hasil pengujian F menunjukkan bahwa DAR dan ROA secara simultan berpengaruh signifikan terhadap PBV, dengan nilai F-hitung 5,910 yang melebihi F-tabel 3,26 dan signifikansi 0,006 yang lebih kecil dari 0,05, sehingga H03 ditolak dan H13 diterima. Nilai R Square sebesar 0,247 menunjukkan bahwa DAR dan ROA secara bersama-sama hanya mampu menjelaskan 24,7% variasi PBV, sedangkan 75,3% sisanya dijelaskan oleh faktor lain di luar model penelitian, sehingga meskipun secara parsial hanya ROA yang signifikan, hasil pengujian simultan tetap membuktikan bahwa penilaian investor terhadap nilai perusahaan pada sektor ini tidak hanya dipengaruhi oleh kesanggupan menghasilkan laba, tetapi juga mempertimbangkan struktur modal perusahaan ketika kedua faktor dianalisis bersamaan.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulannya yaitu *Debt to Asset Ratio* (DAR) tidak berpengaruh signifikan terhadap nilai perusahaan (PBV) pada sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2022-2024, sehingga *Trade-Off Theory* belum didukung dalam penelitian ini. Sebaliknya, *Return on Asset* (ROA) berpengaruh positif dan signifikan terhadap PBV, yang mengonfirmasi *Signaling Theory* bahwa kesanggupan perusahaan meraih laba menjadi bahan pertimbangan investor. Secara simultan, DAR dan ROA berpengaruh signifikan terhadap PBV dengan kemampuan model menjelaskan variasi PBV yang tergolong rendah, yaitu sebesar 24,7%, sedangkan 75,3% sisanya dijelaskan oleh faktor lain di luar model penelitian. Secara keseluruhan, investor pada sektor transportasi dan logistik cenderung lebih memperhatikan

kesanggupan perusahaan menghasilkan laba dibandingkan tingkat utang yang dimiliki perusahaan.

Saran bagi perusahaan yaitu terus meningkatkan kesanggupan meraih laba melalui pengelolaan aset yang lebih optimal, tanpa mengabaikan pengelolaan utang secara hati-hati. Bagi investor, disarankan untuk lebih memperhatikan tingkat profitabilitas perusahaan sebagai salah satu dasar pengambilan keputusan investasi. Bagi peneliti selanjutnya, disarankan untuk menambahkan variabel lain yang berpotensi memengaruhi nilai perusahaan, seperti likuiditas, kebijakan dividen, ukuran perusahaan, dan kondisi makroekonomi, serta memperluas periode pengamatan dan cakupan sampel penelitian agar diperoleh hasil yang lebih komprehensif.

DAFTAR REFERENSI

- Afrianti, F., & Oktawahyudi, I. (2022). Pengaruh kualitas produk, harga dan citra merek terhadap keputusan pembelian pipa merek Triliun pada Toko Fria Bangunan Hiang Kabupaten Kerinci. *Jurnal Indonesia Sosial Sains*, 3(1), 152–166. <https://doi.org/10.36418/jiss.v3i1.528>
- Asmin, E. A., Kartini, T., & Alvianingsih, A. (2024). Pengaruh DAR, ROA, dan size terhadap price to book value. *Jurnal Program Studi Pendidikan Ekonomi*, 12(2), 141–153. <https://doi.org/10.24127/jp.v12i2.10541>
- Badan Pusat Statistik. (2024). *Ekonomi Indonesia triwulan IV-2023 tumbuh 5,04 persen*. <https://www.bps.go.id/id/pressrelease/2024/02/05/2379>
- Badi'atuzzulfa, D., Awalina, P., & Suaidah, I. (2025). Pengaruh price to book value, inflasi, nilai kurs dan suku bunga terhadap return saham. *Jurnal Publikasi Ilmu Manajemen*, 4(2), 1–16. <https://doi.org/10.55606/jupiman.v4i2.4997>
- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2019). *Fundamentals of financial management* (15th ed.). Cengage.
- Cahyati, F. D., & Khuzaeni. (2025). Pengaruh return on asset (ROA) dan debt to asset ratio (DAR) terhadap price book value (PBV): Studi empiris pada perusahaan sektor industri pertambangan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2013–2022. *Jurnal PERKUSI: Pemasaran, Keuangan dan Sumber Daya Manusia*, 5(3), 622–631. <https://openjournal.unpam.ac.id/index.php/JIPER/article/view/49734>
- Ghozali, I. (2021). *Aplikasi analisis multivariate dengan program IBM SPSS 26*. Universitas Diponegoro.
- Kasmir. (2019). *Analisis laporan keuangan*. PT RajaGrafindo Persada.
- Kusuma, P. S. A. J., Permana, G. P. L., Setiorini, K. R., Dewi, P. P., Chairunesia, W., Oktasari, D. P., Berbudi, S., Tanjung, P. R. S., Hasibun, R. P. S., Darnawati, Saeni, A. A., & Pradnyani, I. G. A. A. (2025). *Analisis laporan keuangan*. Infes Media.
- Laode, R. T., Satyadharma, M., Wuga, L. O. A., & Hado. (2025). Pengembangan transportasi dan dampaknya terhadap sektor ekonomi (kajian literatur). *Jurnal Ekonomi, Manajemen, Bisnis dan Akuntansi Review*, 5(2), 1–12. <https://doi.org/10.53697/emba.v5i2.2994>

- Murti, S. A., Sasana, H., & Sugiharti, R. R. (2021). Pengaruh teknologi informasi dan digitalisasi ekonomi terhadap sektor transportasi dan logistik di Indonesia pada masa pandemi Covid-19. *DINAMIC: Directory Journal of Economic*, 3(1), 292–304. <https://jom.untidar.ac.id/index.php/dinamic/article/view/2687>
- Nico, M., & Widyaastuti, I. (2025). Pengaruh rasio profitabilitas dan likuiditas terhadap nilai perusahaan pada perusahaan sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Profitabilitas*, 5(1), 16–26. <https://doi.org/10.31294/profitabilitas.v5i1.8247>
- Nugroho, T. S. P. (2024). Analisis akuntabilitas, transparansi dan efisiensi terhadap produktivitas sekolah Kecamatan Polokarto. *Jurnal Ilmiah Raflesia Akuntansi*, 10(2), 1082–1090. <https://doi.org/10.53494/jira.v10i2.721>
- Purnomo, A. K., Sari, U. K., & Nuralizah, A. (2024). Pengaruh return on asset (ROA) dan debt to equity ratio (DER) terhadap price to book value (PBV) pada perusahaan sub sektor makanan dan minuman yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016–2022. *Owner: Riset & Jurnal Akuntansi*, 8(2), 1759–1767. <https://doi.org/10.33395/owner.v8i2.1969>
- Rismaya, R., & Kasir. (2024). Pengaruh return on asset, current ratio, dan debt to asset ratio terhadap nilai perusahaan (kasus pada perusahaan manufaktur sektor industri produk konsumsi yang sudah terdaftar di Bursa Efek Indonesia pada periode 2019–2023). *Jurnal Bisnis Mahasiswa*, 4(4), 785–794. <https://doi.org/10.60036/jbm.v4i4.art28>
- Rosani, C. R., Purwana, D., & Aditya, S. (2025). Pengaruh persepsi kemudahan dan persepsi keamanan terhadap keputusan pengguna E-Wallet OVO (studi pada mahasiswa aktif Universitas Negeri Jakarta). *CEMERLANG: Jurnal Manajemen dan Ekonomi Bisnis*, 5(1), 238–260. <https://doi.org/10.55606/cemerlang.v5i1.3503>
- Sugiyono. (2023). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Surbakti, I. S. B., & Febryanti, D. (2025). Pengaruh current ratio, return on asset, debt to asset ratio dan firm size terhadap price to book value (pada perusahaan consumer cyclical subsektor apparel and luxury goods yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2015–2023). *JEMSI (Jurnal Ekonomi, Manajemen, dan Akuntansi)*, 11(1), 291–301. <https://doi.org/10.35870/jemsi.v11i1.3617>
- Syafina, L., & Harahap, N. (2019). *Metode penelitian akuntansi*. FEBI UIN-SU Press.
- Waringin, I. A., Khaldun, F., & Yusri, M. I. (2025). Pengaruh debt to asset ratio, return on asset, dan current ratio terhadap nilai perusahaan pada sektor transportasi. *Journal of Artificial Intelligence and Digital Business (RIGGS)*, 4(3), 3040–3049. <https://doi.org/10.31004/riggs.v4i3.2419>