

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Hasil penelitian memberikan bukti empiris bahwa hipotesis 1 tidak didukung atau current ratio tidak berpengaruh terhadap nilai perusahaan. Hal ini dikarenakan nilai current ratio saja memiliki beberapa kelemahan apabila dijadikan pertimbangan dalam pengambilan keputusan berinvestasi diantaranya current ratio tidak mencerminkan nilai aset lancar netto yang benar-benar tersedia untuk menutupi kewajiban jangka pendek perusahaan serta dalam perhitungan current ratio, investor tidak mampu melihat seberapa likuid persediaan dan piutang usaha yang masuk ke dalam komposisi aset lancar tersebut.

Hasil penelitian ini juga memberikan bukti empiris bahwa hipotesis 2 tidak didukung atau cash ratio tidak berpengaruh terhadap nilai perusahaan. Hal ini dikarenakan nilai cash ratio saja memiliki beberapa kelemahan dalam pengambilan keputusan berinvestasi diantaranya nilai rasio yang tinggi menandakan kas yang besar mampu menghasilkan bias. Cash rasio yang tinggi memiliki dua makna yang berbeda yaitu kemampuan perusahaan membayar kewajiban jangka pendek dengan menggunakan kasnya dan juga mampu mengindikasikan ketidakefisienan pengelolaan kas yang berdampak pada risiko nilai tukar, inflasi, dan pencurian (penggelapan) kas.

Hasil penelitian memberikan bukti empiris bahwa hipotesis 3 tidak didukung atau debt to equity ratio tidak berpengaruh terhadap nilai perusahaan. Perhitungan nilai DER saja tidak efektif dalam pengambilan keputusan karena nilai DER yang tinggi mampu bermakna sebagai perusahaan yang sedang melakukan ekspansi dan berdampak positif bagi perkembangannya namun disisi lain juga dapat menandakan tingkat hutang yang tinggi yang akan meningkatkan risiko perusahaan.

Berdasarkan penelitian, apabila current ratio, cash ratio, dan DER diuji secara bersama-sama (simultan) maka akan berpengaruh pada nilai perusahaan. Hal ini dikarenakan pengambilan keputusan berinvestasi yang efektif terjadi apabila investor melakukan pertimbangan dari berbagai sudut pandang perhitungan ratio. Perhitungan ketiga ratio secara bersama-sama akan bersifat melengkapi dan lebih meyakinkan sehingga keputusan yang diambil oleh investor akan lebih tepat.

5.2. Keterbatasan

Dalam penelitian ini pengukuran struktur aset terbatas pada variabel current ratio dan cash ratio sedangkan pengukuran struktur modal terbatas pada variabel debt to equity ratio. Pengambilan sampel yang memenuhi kriteria terbatas pada tiga tahun periode.

5.3. Saran

Peneliti menyarankan untuk penelitian selanjutnya pada struktur aset dapat menggunakan variabel lain pada rasio likuiditas seperti quick ratio, net working capital to total aset, dan interval measure. Sedangkan untuk struktur modal dapat menggunakan variabel lain pada rasio solvabilitas seperti debt to asset ratio, long term debt ratio, dan equity multiplier. Pada penelitian selanjutnya dapat digunakan variasi variabel kontrol pertumbuhan perusahaan dan profitabilitas. Sedangkan nilai perusahaan dapat diproksikan dengan menggunakan Price Earning Ratio. Pada penelitian selanjutnya peneliti juga menyarankan adanya penambahan sampel penelitian pada tahun tidak terdampak pandemi sehingga dapat dihasilkan model penelitian yang lebih baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2002). *Metodologi Penelitian Suatu Pendekatan Proposal*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Button, K. (2010). *Transport Economics, 3rd Edition*. Edward Elgar Publishing.
- Ghozali, I. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 25*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Gina Noor Sela Ariella Yasmin, Supply Chain Indonesia. (2019, January 07). *Peran Logistik dalam Kemajuan E-Commerce di Indonesia*. Retrieved from Artikel Logistik E-Commerce: <https://supplychainindonesia.com/peran-logistik-dalam-kemajuan-e-commerce-indonesia/>
- Hirdinis. (2019). Capital Structure and Firm Size on Firm Value Moderated by Profitability. *International Journal of Economics and Business Administration*.
- Horne, J. C., & Wachowicz, J. M. (2009). *Prinsip-Prinsip Manajemen Keuangan*. Jakarta: Salemba Empat.
- Husna, A., & Satria, I. (2019). Effects of Return on Asset, Debt to Asset Ratio, Current Ratio, Firm Size, and Dividend Payout Ratio on Firm Value. *International Journal of Economics and Financial Issues*.
- Kearney. (2004). Excellence in Logistics: Differentiation for Performance. *European Logistics Association (ELA)/A. T. Kearney Management Consultants*.
- Kountur, R. (2008). *Mudah Memahami Manajemen Risiko Perusahaan*. Jakarta: Penerbit PPM.
- Lai, K.-h., E.W.T.Ngai, & T.C.E.Cheng. (2002). Measures for evaluating supply chain performance in transport logistics. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*.
- Nyamasege, D., Okibo, W. B., Nyang'au, A. S., Sang'ania, P. O., Omosa, H., & Momanyi, C. (2014). Effect of Asset Structure on Value of a Firm: a Case of Companies Listed In Nairobi Securities Exchange. *Research Journal of Finance and Accounting*.
- Priya, K., Nimalathan, B., & Piratheepan, T. (2015). Impact of Capital Structure on The Firm Value: Case Study of Listed Manufacturing Companies in Sri Lanka. *Scholars World-IRMICR*.
- Prof.Dr.Jogiyanto Hartono, M. A. (2016). *Metode Penelitian Bisnis Salah Kaprah dan Pengalaman-Pengalaman*. Yogyakarta: BPFE Yogyakarta.

- Saleh, H., Priyawan, S., & Ratnawati, T. (2015). The Influence of Assets Structure, Capital Structure and Market Risk on the Growth, Profitability and Corporate Values (Study in Manufacturing Companies Listed In Indonesia Stock Exchange). *International Journal of Business and Management Invention*.
- Salvatore, D. (2004). *Ekonomi Manajerial dalam Perekonomian Global*. Jakarta: Salemba Empat.
- Setiadharna, S., & Machali, M. (2017). The Effect of Asset Structure and Firm Size on Firm Value with Capital Structure as Intervening Variable. *Journal of Business & Financial Affairs*.
- Sugiyono. (2011). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2013). *Statistika Untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- Sukamulja, P. (2019). *Analisis Laporan Keuangan sebagai Dasar Pengambilan Keputusan Investasi*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Thakur, R., & Workman, L. (2016). Customer portfolio management (CPM) for improved customer relationship management (CRM): Are your customers platinum, gold, silver, or bronze? *Journal of Business Research*.
- Tito Bosnia, CNBC Indonesia. (2018, January 18). *Ini Prediksi Tren E-Commerce di Indonesia Tahun 2018*. Retrieved from E-commerce: <https://www.cnbcindonesia.com/tech/20180118135327-37-1904/ini-prediksi-tren-e-commerce-di-indonesia-tahun-2018>
- TOPOLŠEK1, D., ČIŽIŪNIENĖ, K., & OJSTERŠEK, T. C. (2018). Defining Transport Logistics: A Literature Review and Practitioner Opinion Based Approach. *The Journal of Transport*.
- Tseng, Y.-y., Yue, W. L., & Taylor, M. A. (2005). The Role of Transportation in Logistics Chain. *Eastern Asia Society for Transportation Studies*.
- Wardana, R. I., & Widyarti, E. T. (2016). Analisis Pengaruh CAR, FDR, NPF, BOPO, dan SIZE terhadap Profitabilitas pada Bank Umum Syariah di Indonesia (Studi Kasus pada Bank Umum Syariah di Indonesia Periode 2011-2014). *Diponegoro Journal of Management*.

LAMPIRAN

Tabel 5.1. Perhitungan variabel

| No. | Kode Saham | Sektor Logistik dan Transportasi | Tahun | Variabel Independen | | | Variabel Kontrol | Variabel Dependen |
|-----|------------|---|-------|---------------------|-----------------|----------------|-------------------|-------------------|
| | | | | Struktur aset | | Struktur modal | Ukuran Perusahaan | Nilai Perusahaan |
| | | | | Current Ratio (X1) | Cash Ratio (X2) | DER (X3) | LN aset (X4) | PBV (Y) |
| 1 | AKSI | Maming Enam Sembilan Mineral Tbk. | 2017 | 2,83 | 0,81 | 0,39 | 25,47 | 3,15 |
| | | | 2018 | 1,43 | 0,74 | 1,50 | 26,34 | 3,47 |
| | | | 2019 | 1,49 | 0,48 | 1,50 | 26,38 | 2,51 |
| 2 | ASSA | Adi Sarana Armada Tbk | 2017 | 0,43 | 0,11 | 2,36 | 28,83 | 1,33 |
| | | | 2018 | 0,47 | 0,20 | 2,57 | 29,03 | 2,15 |
| | | | 2019 | 0,53 | 0,21 | 2,62 | 29,21 | 1,64 |
| 3 | BIRD | Blue Bird Tbk | 2017 | 1,77 | 0,97 | 0,32 | 29,51 | 1,42 |
| | | | 2018 | 1,74 | 0,94 | 0,32 | 29,57 | 1,23 |
| | | | 2019 | 1,25 | 0,61 | 0,37 | 29,64 | 0,52 |
| 4 | BLTA | Berlian Laju Tanker Tbk | 2017 | 0,72 | 0,32 | 1,68 | 27,70 | 11,48 |
| | | | 2018 | 0,62 | 0,25 | 1,46 | 27,66 | 2,80 |
| | | | 2019 | 0,55 | 0,06 | 1,20 | 27,57 | 3,04 |
| 5 | GIAA | Garuda Indonesia (persero) Tbk | 2017 | 0,51 | 0,16 | 3,01 | 31,56 | 0,60 |
| | | | 2018 | 0,55 | 0,10 | 3,80 | 31,78 | 0,87 |
| | | | 2019 | 0,35 | 0,09 | 5,18 | 31,76 | 0,75 |
| 6 | IATA | Indonesia Transport & Infrastruktur Tbk | 2017 | 0,44 | 0,01 | 0,76 | 27,68 | 0,84 |
| | | | 2018 | 0,42 | 0,03 | 0,78 | 27,62 | 0,90 |
| | | | 2019 | 0,25 | 0,02 | 0,71 | 27,47 | 1,07 |
| 7 | LRNA | | 2017 | 1,39 | 0,62 | 0,21 | 26,27 | 0,17 |

| | | | | | | | | |
|-----------|------|---------------------------------|------|------|------|------|-------|------|
| | | Eka Sari Lorena Transport Tbk | 2018 | 1,65 | 0,84 | 0,16 | 26,47 | 0,19 |
| | | | 2019 | 2,28 | 0,99 | 0,16 | 26,44 | 0,21 |
| 8 | MIRA | Mitra International Resources | 2017 | 2,42 | 0,07 | 0,63 | 26,65 | 0,87 |
| | | | 2018 | 4,69 | 0,07 | 0,43 | 26,49 | 0,88 |
| | | | 2019 | 1,59 | 0,08 | 0,50 | 26,59 | 0,84 |
| 9 | NELY | Pelayaran Nely Dwi Putri Tbk | 2017 | 6,04 | 2,29 | 0,08 | 26,75 | 0,78 |
| | | | 2018 | 6,04 | 1,89 | 0,12 | 26,89 | 0,82 |
| | | | 2019 | 5,78 | 2,24 | 0,14 | 26,99 | 0,70 |
| 10 | SAFE | Steady Safe Tbk | 2017 | 0,54 | 0,01 | 2,20 | 24,60 | 3,00 |
| | | | 2018 | 0,19 | 0,13 | 6,74 | 26,58 | 2,07 |
| | | | 2019 | 0,13 | 0,03 | 7,94 | 26,60 | 2,25 |
| 11 | SDMU | Sidomulyo Selaras Tbk | 2017 | 1,07 | 0,07 | 0,73 | 26,68 | 0,63 |
| | | | 2018 | 1,04 | 0,05 | 0,88 | 26,62 | 0,31 |
| | | | 2019 | 0,58 | 0,10 | 3,25 | 26,11 | 1,14 |
| 12 | SMDR | Samudera Indonesia Tbk | 2017 | 1,13 | 0,39 | 0,92 | 36,61 | 0,00 |
| | | | 2018 | 1,10 | 0,28 | 0,96 | 36,70 | 0,00 |
| | | | 2019 | 1,27 | 0,39 | 1,10 | 36,51 | 0,00 |
| 13 | TAXI | Express Transindo Utama Tbk | 2017 | 0,85 | 0,02 | 7,15 | 30,94 | 0,06 |
| | | | 2018 | 0,31 | 0,00 | 3,17 | 30,54 | 0,01 |
| | | | 2019 | 0,29 | 0,03 | 2,06 | 29,53 | 0,05 |
| 14 | TMAS | Temas Tbk | 2017 | 0,51 | 0,02 | 1,85 | 28,70 | 0,20 |
| | | | 2018 | 0,43 | 0,04 | 1,65 | 28,67 | 0,13 |
| | | | 2019 | 0,53 | 0,04 | 1,76 | 28,81 | 0,56 |
| 15 | WEHA | WEHA Transportasi Indonesia Tbk | 2017 | 0,43 | 0,09 | 0,97 | 26,43 | 0,91 |
| | | | 2018 | 0,40 | 0,08 | 1,17 | 26,53 | 0,86 |
| | | | 2019 | 0,52 | 0,11 | 0,78 | 26,32 | 0,41 |