

BAB IV

DESKRIPSI, PEMBUKTIAN HIPOTESIS, DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data

1. Gambaran Umum Perusahaan Transportasi di Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI)

a. Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI)¹

Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI) yang diluncurkan pada tanggal 12 Mei 2011 adalah indeks komposit saham syariah yang tercatat di BEI. ISSI merupakan indikator dari kinerja pasar saham syariah Indonesia. Konstituen ISSI adalah seluruh saham syariah yang tercatat di BEI dan masuk ke dalam Daftar Efek Syariah (DES) yang diterbitkan oleh OJK. Artinya, BEI tidak melakukan seleksi saham syariah yang masuk ke dalam ISSI.

Konstituen ISSI diseleksi ulang sebanyak dua kali dalam setahun, setiap bulan Mei dan November, mengikuti jadwal *review* DES. Oleh sebab itu, setiap periode seleksi selalu ada saham syariah yang keluar atau masuk menjadi konstituen ISSI. Metode perhitungan ISSI mengikuti metode perhitungan indeks saham BEI lainnya, yaitu rata-rata tertimbang dari kapitalisasi pasar dengan menggunakan Desember 2007 sebagai tahun dasar perhitungan ISSI.

b. Perusahaan Sub Sektor Transportasi

Berikut ini beberapa sejarah dan profil singkat perusahaan dari sub sektor transportasi yang terdaftar di Indeks Saham Syariah Indonesia periode 2014-2018 yang dijadikan sampel dalam penelitian ini:

¹ Bursa Efek Indonesia, “*Indeks Saham Syariah*”, PT. Bursa Efek Indonesia, diakses dari <https://www.idx.co.id/idx-syariah/indeks-saham-syariah/>, pada tanggal 19 Oktober 2019 pukul 10.04.

1) PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk. (LRNA)²

Eka Sari Lorena Transport Tbk (LRNA) didirikan tanggal 26 Februari 2002 dan mulai beroperasi secara komersial pada bulan Maret 2002. Kantor pusat LRNA beralamat di Jl. KH Hasyim Ashari No. 15 C.2, Jakarta Pusat 10139-Indonesia.

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan LRNA adalah bergerak dalam bidang angkutan penumpang dengan mobil bus umum yang terdiri dari angkutan penumpang antar kota, antar provinsi (AKAP), angkutan umum transjakarta busway Koridor 5 (Kampung Melayu-Ancol) dan Koridor 7 (Kampung Rambutan-Kampung Melayu) dan angkutan umum feeder busway Rute 1 (Sentra Primer Barat-Daan Mogot), Rute 2 (Tanah Abang-Balai Kota) dan Rute 3 (SCBD-Senayan).

Pada tanggal 28 Maret 2014, LRNA memperoleh pernyataan efektif dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham LRNA (IPO) kepada masyarakat. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 15 April 2014.

2) PT. Cardig Aero Services Tbk. (CASS)³

Perkembangan CAS Group dimulai dengan berdirinya PT Jasa Angkasa Semesta Tbk (JAS Airport Services) pada tahun 1984, guna memenuhi kebutuhan jasa pendukung transportasi udara di Bandara Internasional Soekarno-Hatta, yang juga mulai beroperasi pada tahun yang sama. Saat itu, PT Jasa Angkasa Semesta Tbk (JAS Airport Services) melayani jasa *ground handling* dan *cargo handling* di Bandara Internasional Soekarno-Hatta. Seiring dengan pertumbuhan kegiatan bisnis

²Britama.com, "Sejarah dan Profil Singkat LRNA", Britama, diakses dari <https://britama.com/index.php/2014/05/sejarah-dan-profil-singkat-lrna/>, pada tanggal 26 November 2019 pukul 05.25.

³ PT. CAS Group, "Sejarah CAS Group", CAS Group, diakses dari <https://casgroup.co.id/sejarah-cas-group/>, pada tanggal 26 November 2019 pukul 10.25.

transportasi udara, pada tahun 2004, PT Jasa Angkasa Semesta Tbk (JAS Airport Services) mencatatkan saham di Bursa Efek Surabaya dan memulai kemitraan strategis dengan SATS (Singapore Airport Terminal Services) Ltd. pada tahun yang sama.

Seiring dengan perkembangan dan kebutuhan kegiatan bisnis jasa transportasi yang semakin meningkat, PT Cardig Aero Services Tbk. (CAS Group) didirikan di tahun 2009. Selanjutnya, pada tanggal 5 Desember 2011, PT Cardig Aero Services Tbk. (CAS Group) mencatatkan saham perdana di Bursa Efek Indonesia. Pada tahun 2012, CAS Group melakukan investasi pada Perusahaan jasa boga (PT Purantara Mitra Angkasa Dua) dan Pt Cardig Anugra Sarana Bersama yang melayani manajemen fasilitas.

3) PT. Garuda Indonesia Tbk. (GIAA)⁴

Garuda Indonesia (Persero) Tbk didirikan tanggal 31 Maret 1950 dan mulai beroperasi komersial pada tahun 1950. Kantor pusat Garuda beralamat di Jl. Kebon Sirih No. 44, Jakarta 10110-Indonesia. Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan Garuda Indonesia terutama adalah angkutan udara niaga berjadwal dan tidak berjadwal, reparasi dan pemeliharaan pesawat udara, jasa penunjang operasional angkutan udara niaga, serta jasa layanan sistem informasi, konsultasi, pendidikan dan pelatihan, dan kesehatan personil penerbangan.

Pada tanggal 01 Februari 2011, GIAA memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham GIAA (IPO) kepada masyarakat sebanyak 6.335.738.000 lembar saham Seri B dengan nilai nominal Rp500.- per saham, dengan harga penawaran Rp750,- per saham. Saham-

⁴Britama.com, “*Sejarah dan Profil Singkat GIAA*”, Britama, diakses dari <https://britama.com/index.php/2012/09/sejarah-dan-profil-singkat-giaa/>, pada tanggal 26 November 2019 pukul 10.15.

saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 11 Februari 2011.

4) PT. Mitrahahtera Segara Sejati Tbk. (MBSS)⁵

PT. Mitrahahtera Segara Sejati Tbk (MBSS) adalah penyedia solusi logistik dan transportasi laut terpadu untuk bahan curah yang terkemuka di Indonesia, secara khusus batubara. Memiliki lebih dari 20 tahun pengalaman dalam usaha ini, MBSS dikenal memiliki reputasi pelayanan dengan kualitas tinggi dan dapat diandalkan. MBSS terutama melayani tambang-tambang batubara terbesar di Indonesia.

MBSS didirikan di Jakarta, Indonesia pada tahun 1994 sebagai perusahaan pelayaran. Seiring waktu, fasilitas, armada dan lingkup layanan tumbuh dan berkembang menjadi penyedia jasa logistik dan transportasi utama yang mampu memenuhi kebutuhan klien dengan konsisten. Pada tahun 2011, MBSS menjadi salah satu Perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Jakarta (sekarang Bursa Efek Indonesia), pada tahun yang sama, MBSS juga menjadi bagian dari group Indika Energy.

Menerapkan standar operasi internasional dan industry best practices untuk memastikan layanan yang efisien dan dapat diandalkan untuk para pelanggan, MBSS berkomitmen untuk mencapai pertumbuhan yang berkelanjutan melalui pengambilan keputusan strategis dan aktivitas operasional yang handal.

5) PT. Mitra Rajasa Tbk. (MIRA)⁶

⁵ PT. Mitrahahtera Segara Sejati Tbk, "*Tentang Kami*", Tentang Kami - MBSS, diakses dari <https://www.mbss.co.id/id/tentang-kami/>, pada tanggal 26 November 2019 pukul 10.36.

⁶ PT. Mitra Rajasa Tbk, "*Sekilas Perseroan*", Sekilas Perseroan – MIRA, diakses dari <http://www.mitrarajasa.com/halaman-sekilas-perseroan>, pada tanggal 26 November 2019 pukul 10.49.

Perseroan didirikan pada tanggal 24 April 1979 dengan nama PT Mitra Rajasa berdasarkan Akta No. 285 yang dibuat dihadapan Ridwan Suselo SH, Notaris di Jakarta, yang kemudian berturut-turut diubah dengan Akta No. 352 tanggal 31 Mei 1979 dan Akta No. 173 tanggal 13 Juli 1979, keduanya dibuat dihadapan Notaris yang sama. Akte pendirian Perseroan telah mendapat persetujuan Menteri Kehakiman Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No. Y.A.5/377/14 tanggal 12 Oktober 1979 dan diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 45 Tambahan No. 387 tertanggal 3 Juni 1980.

Perseroan melakukan transformasi dengan menjadi Perusahaan Publik yang tercatat di Bursa Efek Indonesia sejak tanggal 30 Januari 1997 dengan kode “MIRA”. Perseroan merupakan perusahaan pengangkutan truk pertama yang mencatatkan sahamnya di Bursa Efek Indonesia. Pada tanggal 2 Oktober 2009 nama perseroan berubah menjadi PT Mitra International Resources Tbk menyusul langkah perseroan memasuki bisnis di industri oil and gas melalui Entitas Anak.

Sesuai dengan ketentuan anggaran dasar Perseroan, kegiatan usaha Perseroan adalah menjalankan usaha di bidang pengangkutan darat, perdagangan, jasa, pemabangunan, pertambangan dan perindustrian. Perseroan memulai kiprahnya dalam industri transportasi dengan melayani pengangkutan semen kantong dari pabrikan semen dengan menggunakan armada truk. Seiring dengan perkembangan industri di Indonesia, Perseroan terus memperluas layanan dengan memberikan layanan untuk pengangkutan berbagai jenis barang yang mencakup berbagai wilayah di Pulau Jawa.

Pada saat ini, Perseroan telah memperoleh kepercayaan untuk menjadi penyedia utama jasa pengangkutan dari beberapa produsen semen terkemuka di

Indonesia untuk menangani distribusi produk barang tersebut di wilayah Pulau Jawa. Di luar pabrikan semen, Perseroan juga memberikan layanan eksklusif kepada produsen air minum dalam kemasan terkemuka.

6) PT. ICTSI Jasa Prima Tbk. (KARW)⁷

ICTSI Jasa Prima Tbk didirikan tanggal 18 Februari 1978 dengan nama PT Karwell Indonesia Knitting & Garment Industry dan memulai kegiatan usaha komersialnya pada tahun 1978. Kantor pusat KARW terletak di Gedung Graha Kirana, Lantai 7, Suite 701, Jl. Yos Sudarso No. 88, Jakarta Utara.

Kegiatan usaha utama KARW adalah jasa perawatan, pemeliharaan, pengoperasian dan pengusahaan sarana dan prasarana maritime seperti pengusahaan dermaga dan atau terminal, lapangan penumpukan, jasa pemeliharaan, perawatan dan perbaikan, pengoperasian mesin-mesin serta peralatan/alat bantu teknikal, mekanikal, elektronik, timbangan khusus, komputer perangkat lunak (software) maupun perangkat keras (hardware) yang berhubungan dengan sarana dan prasarana logistik maritime serta jasa bongkar muat.

Pada tanggal 18 November 1994, KARW memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham KARW (IPO) kepada masyarakat sebanyak 20.000.000 dengan nilai nominal Rp1.000,- per saham dengan harga penawaran Rp2.900,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 20 Desember 1994.

7) PT. Tanah Laut Tbk. (INDX)⁸

⁷Britama.com, “*Sejarah dan Profil Singkat KARW*”, Britama, diakses dari <https://britama.com/index.php/2012/11/sejarah-dan-profil-singkat-karw/>, pada tanggal 26 November 2019 pukul 10.44.

⁸Britama.com, “*Sejarah dan Profil Singkat INDX*”, Britama, diakses dari <https://britama.com/index.php/2012/11/sejarah-dan-profil-singkat-indx/>, pada tanggal 26 November 2019 pukul 10.40.

Tanah Laut Tbk (dahulu Indoexchange Tbk) didirikan tanggal 19 September 1991 dengan nama PT Sanggrahamas dan memulai kegiatan usaha komersialnya pada tahun 1996. Kantor pusat INDX terletak di Landmark Center Tower I, Lantai 16, Jl. Jend. Sudirman No. 1 Jakarta Selatan 12910-Indonesia.

Sebelumnya INDX bergerak di bidang penyediaan jasa informasi dan berita keuangan melalui portal internet. Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan INDX adalah bergerak dalam bidang perencanaan dan desain dalam rangka pengembangan manajemen bisnis di bidang pelayaran, angkutan dan logistic kelautan, kepelabuhan, pertambangan, sumber daya energi serta jasa konsultasi lainnya.

Pada tanggal 27 April 2001, INDX memperoleh pernyataan efektif dari Bapepam-LK untuk melakukan Penawaran Umum Perdana Saham INDX (IPO) kepada masyarakat sebanyak 120.000.000 dengan nilai nominal Rp25,- per saham dengan harga penawaran Rp125,- per saham. Saham-saham tersebut dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia (BEI) pada tanggal 17 Mei 2001.

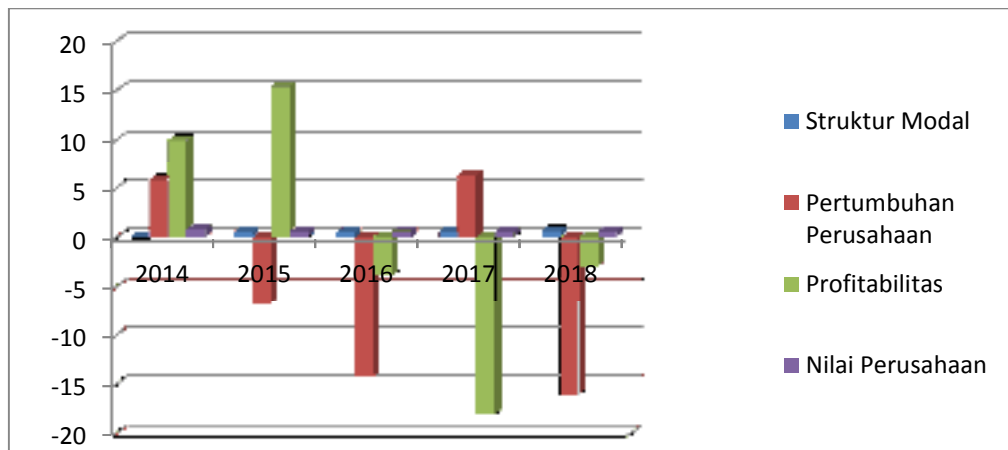
8) PT. Wintermar Offshore Marine Tbk (WINS)

PT. Wintermar Offshore Marine bergerak dalam bidang pengelolaan kapal dan kepemilikan kapal, dengan fokus melayani industri lepas pantai laut. Perusahaan yang menyediakan berbagai macam kapal, yang terdiri dari berbagai ukuran dan kekuatan, termasuk kapal tunda, tongkang minyak, kapal pendarat, kru kapal, kapal utilitas cepat, jangkar penanganan kapal tunda, kapal pendukung selam, kapal tunda pelabuhan dan kapal pasokan platform.

Perusahaan ini beroperasi di perairan Indonesia, kepulauan terbesar di Indonesia dan juga di luar negeri (Singapura, Malaysia, Thailand, India, Srilangka,

Kamboja dan Vietnam). Perusahaan ini mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1996.

Gambar 1.1
Rata-Rata Rasio DER, Growth, ROE, PBV di Perusahaan Transportasi



Dengan melihat grafik pada Gambar 1.1, maka dapat disimpulkan bahwa rasio DER, Growth, ROE, PBV pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Indeks Saham Syariah dari tahun 2014 sampai tahun 2018 berbeda-beda setiap tahunnya. Pada tahun 2014 nilai perusahaan sebesar 0,77 kemudian pada tahun 2015 nilai perusahaan menurun menjadi 0,55 padahal pada tahun 2015 nilai profitabilitas 15,40 dan struktur modal 0,51 yang artinya sama sama meningkat. Sedangkan tahun 2016 nilai struktur modal mengalami penurunan menjadi 0,50 profitabilitas juga mengalami penurunan sebesar -3,91 sedangkan nilai perusahaan mengalami peningkatan 0,63. Tahun 2017 nilai perusahaan dan profitabilitas kembali mengalami penurunan yaitu nilai perusahaan sebesar 0,53 dan profitabilitas -18,07 sedangkan struktur modal mengalami peningkatan sebesar 0,56 sama halnya dengan pertumbuhan juga mengalami kenaikan sebesar 6,29 yang tahun sebelumnya hanya sebesar -14,20. Namun pada tahun 2018 struktur modal kembali

mengalami peningkatan sebesar 0,69, nilai perusahaan juga mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya yaitu sebesar 0,58 sedangkan profitabilitas tetap mengalami penurunan walaupun tidak sebesar tahun sebelumnya yaitu -18,07 menjadi -2,95 pada tahun 2018, berbeda dengan pertumbuhan perusahaan yang mengalami penurunan yaitu sebesar -16,06.

2. Data Variabel Penelitian

Berikut ini adalah data laporan keuangan yang berkaitan dengan data variabel penelitian, terdiri dari Struktur Modal dengan indikator *Debt Equity Ratio* (DER), Pertumbuhan Perusahaan dengan indikator *Growth*, Nilai Perusahaan dengan indikator *Price Book Value* (PBV), dan Profitabilitas dengan indikator *Return Of Equity* (ROE) periode 2014-2018.

Tabel 4.1
Daftar Data DER, Growth, PBV dan ROE di Perusahaan Transportasi yang terdaftar di ISSI berdasarkan Laporan Keuangan Tahunan Periode 2014-2018

No.	Kode Perusahaan	Periode	DER	Growth	PBV	ROE
1.	LRNA	2014	0,31	542,79	0,16	0,72
		2015	0,24	559,38	0,00	-0,61
		2016	0,23	347,74	0,15	-11,38
		2017	0,21	634,66	0,20	-18,16
		2018	0,36	905,86	0,21	-15,25
2.	CASS	2014	1,22	346,59	4,22	55,22
		2015	1,29	543,39	2,56	52,57
		2016	1,07	1001,35	2,40	37,28
		2017	1,39	6546,48	1,65	40,44
		2018	1,35	491,27	1,60	23,77
3.	GIAA	2014	2,38	412,30	0,61	-40,58
		2015	2,48	-8527,61	0,72	8,20
		2016	2,70	-972,63	0,61	0,93
		2017	3,01	-309,42	0,64	72,41
		2018	4,08	-1262,91	0,97	13,64

4.	MBSS	2014	0,39	465,59	0,15	8,53
		2015	0,36	-200,30	0,19	-4,51
		2016	0,32	-8908,61	0,41	-15,11
		2017	0,28	2358,56	0,32	-5,14
		2018	0,40	844,15	0,40	-5,67
5.	MIRA	2014	0,53	201,10	0,62	-13,35
		2015	0,51	-1600,41	0,71	-4,39
		2016	0,62	-1213,95	0,84	-15,60
		2017	0,63	-597,92	0,87	-8,77
		2018	0,56	-3468,42	0,87	2,37
6.	KARW	2014	-6,45	417,55	-0,10	30,74
		2015	-1,58	3157,62	-0,30	74,75
		2016	-1,67	-446,29	-0,11	-6,39
		2017	-1,74	-1414,66	-0,10	-7,11
		2018	-1,77	695,12	-0,10	-2,07
7.	INDX	2014	0,03	2080,22	0,32	27,01
		2015	0,01	-1473,59	0,23	1,03
		2016	0,01	-596,45	0,27	-11,10
		2017	0,01	-1512,80	0,35	-53,27
		2018	0,02	-1746,16	0,36	-8,80
8.	WINS	2014	0,90	209,76	0,19	11,56
		2015	0,76	2110,66	0,28	-3,84
		2016	0,73	-573,40	0,44	-9,91
		2017	0,68	-668,95	0,32	-20,17
		2018	0,54	-9307,68	0,31	-4,35

3. Statistik Deskriptif

a. Struktur Modal (X1)

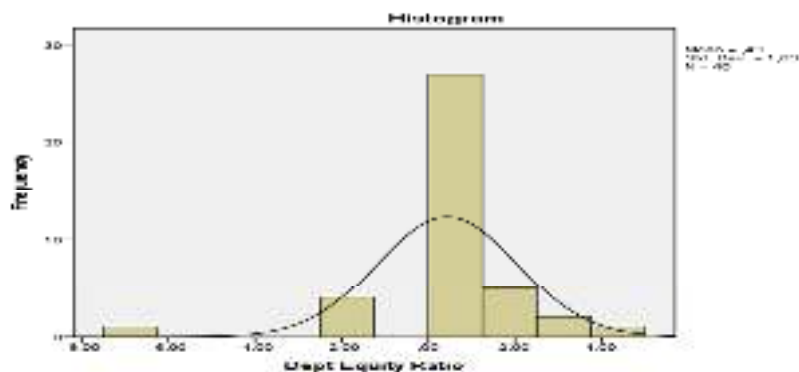
Pada penelitian ini, variabel Struktur Modal diukur dengan menggunakan *Debt Equity Ratio* (DER), yakni membandingkan total hutang yang dimiliki oleh perusahaan dengan total ekuitas yang dimiliki perusahaan. Hasil perhitungan DER dapat dilihat pada tabel dan gambar berikut:

Tabel 4.2
Perhitungan *Dept Equity Ratio*(DER) pada Perusahaan Transportasi

No	Kode Perusahaan	Periode	<i>Dept Equity Ratio</i> (DER)
1.	LRNA	2014	0,31
		2015	0,24
		2016	0,23
		2017	0,21
		2018	0,36
2.	CASS	2014	1,22
		2015	1,29
		2016	1,07
		2017	1,39
		2018	1,35
3.	GIAA	2014	2,38
		2015	2,48
		2016	2,70
		2017	3,01
		2018	4,08
4.	MBSS	2014	0,39
		2015	0,36
		2016	0,32
		2017	0,28
		2018	0,40
5.	MIRA	2014	0,53
		2015	0,51
		2016	0,62
		2017	0,63
		2018	0,56
6.	KARW	2014	-6,45
		2015	-1,58
		2016	-1,67
		2017	-1,74
		2018	-1,77
7.	INDX	2014	0,03
		2015	0,01
		2016	0,01
		2017	0,01
		2018	0,02
8.	WINS	2014	0,90

		2015	0,76
		2016	0,73
		2017	0,68
		2018	0,54

Gambar 4.1
Diagram Perhitungan Struktur Modal



Tabel 4.3
Statistics
Dept Equity Ratio (DER)

N	Valid	40
	Missing	0
Mean		,4350
Std. Deviation		1,63030
Minimum		-6,45
Maximum		4,08

Berdasarkan tabel 4.3 diatas diketahui bahwa nilai DER minimum sebesar -6,45 dan nilai maksimum sebesar 4,08. Nilai rata-rata sebesar 0,4350 dan nilai standart deviasi sebesar 1,63030. Perusahaan yang memiliki Dept equity ratio terendang adalah KARW pada tahun 2014 yaitu sebesar -6,4. Sedangkan perusahaan yang memliliki nilai dept equity ratio tertinggi adalah perusahaan GIAA pada tahun 2018 yaitu sebesar 4,08.

b. Pertumbuhan Perusahaan (X2)

Pada penelitian ini, variabel pertumbuhan perusahaan diukur dengan menggunakan *Growht* atau perubahan total aktiva, yakni membandingkan total selisih total aktiva yang dimiliki perusahaan pada periode sekarang dengan periode sebelumnya. Hasil perhitungan *Growht* dapat dilihat pada tabel dan gambar berikut:

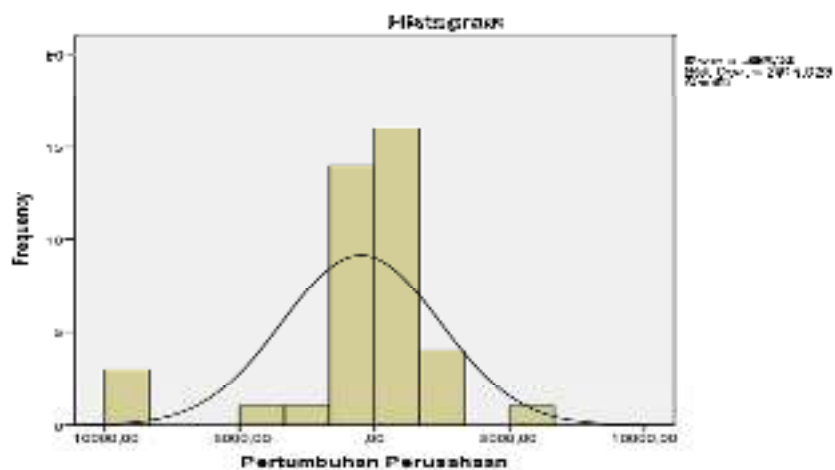
Tabel 4.4
Perhitungan *Growht* pada Perusahaan Transportasi

No	Kode Perusahaan	Periode	<i>Growht</i>
1.	LRNA	2014	542,79
		2015	559,38
		2016	347,74
		2017	634,66
		2018	905,86
2.	CASS	2014	346,59
		2015	543,39
		2016	1001,35
		2017	6546,48
		2018	491,27
3.	GIAA	2014	412,30
		2015	-8527,61
		2016	-972,63
		2017	-309,42
		2018	-1262,91
4.	MBSS	2014	465,59
		2015	-200,30
		2016	-8908,61
		2017	2358,56
		2018	844,15
5.	MIRA	2014	201,10
		2015	-1600,41
		2016	-1213,95
		2017	-597,92
		2018	-3468,42
6.	KARW	2014	417,55
		2015	3157,62
		2016	-446,29
		2017	-1414,66
		2018	695,12

7.	INDX	2014	2080,22
		2015	-1473,59
		2016	-596,45
		2017	-1512,80
		2018	-1746,16
8.	WINS	2014	209,76
		2015	2110,66
		2016	-573,40
		2017	-668,95
		2018	-9307,68

Gambar 4.2

Diagram Perhitungan Pertumbuhan Perusahaan (Growth)



Tabel 4.5
Statistics

Pertumbuhan Perusahaan (Growth)

N	Valid	40
	Missing	0
Mean		-498,2505
Std. Deviation		2914,82342
Minimum		-9307,68
Maximum		6546,48

Nilai Growth minimum sebesar -9307,68 dan nilai maksimum sebesar 6546,48. Nilai rata-rata sebesar -498,2505 dan nilai standart deviasi sebesar

2914,82342. Hal ini berarti perusahaan yang memiliki nilai pertumbuhan terendah adalah WINS pada tahun 2018 yaitu sebesar -9307,68. Sedangkan yang memiliki nilai pertumbuhan tertinggi adalah perusahaan CASS yaitu sebesar 6546,48 pada tahun 2017.

c. Nilai Perusahaan (Y)

Pada penelitian ini, variabel Nilai Perusahaan diukur dengan menggunakan *Price Book Value* (PBV), yakni membandingkan rasio antara harga per lembar saham dengan nilai buku per lembar saham. Hasil perhitungan PBV dapat dilihat pada tabel dan gambar berikut:

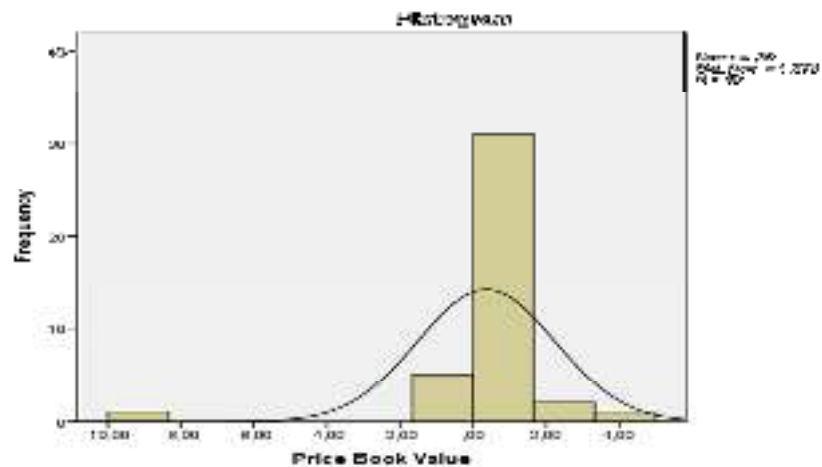
Tabel 4.6
Perhitungan *Price Book Value* (PBV) pada Perusahaan Transportasi

No	Kode Perusahaan	Periode	<i>Price Book Value</i> (PBV)
1.	LRNA	2014	0,16
		2015	0,00
		2016	0,15
		2017	0,20
		2018	0,21
2.	CASS	2014	4,22
		2015	2,56
		2016	2,40
		2017	1,65
		2018	1,60
3.	GIAA	2014	0,61
		2015	0,72
		2016	0,61
		2017	0,64
		2018	0,97
4.	MBSS	2014	0,15
		2015	0,19
		2016	0,41
		2017	0,32
		2018	0,40
5.	MIRA	2014	0,62

		2015	0,71
		2016	0,84
		2017	0,87
		2018	0,87
6.	KARW	2014	-010
		2015	-0,30
		2016	-0,11
		2017	-0,10
		2018	-0,10
7.	INDX	2014	0,32
		2015	0,23
		2016	0,27
		2017	0,35
		2018	0,36
8.	WINS	2014	0,19
		2015	0,28
		2016	0,44
		2017	0,32
		2018	0,31

Gambar 4.3

Diagram Perhitungan Nilai Perusahaan (Price Book Value)



Tabel 4.7
Statistics
Price Book Value

N	Valid	40
---	-------	----

Missing	0
Mean	,3635
Std. Deviation	1,87815
Minimum	-10,00
Maximum	4,22

Price Book Value minimum sebesar -10,00 dan nilai maksimum sebesar 4,22. Nilai rata-rata sebesar 0,3635 dan nilai standart deviasi sebesar 1,87815, Hal ini berarti bahwa perusahaan yang memiliki nilai PBV terendah adalah perusahaan KARW yaitu sebesar -10,00 pada tahun 2017 dan 2018. Sedangkan perusahaan yang memiliki nilai PBV tertinggi adalah perusahaan CASS tahun 2014 yaitu sebesar 4,22.

d. Profitabilitas (Z)

Pada penelitian ini, variabel Profitabilitas diukur dengan menggunakan *Return Of Equity* (ROE), yakni Rasio antara laba bersih setelah pajak terhadap penyertaan modal sendiri pada perusahaan. Hasil perhitungan ROE dapat dilihat pada tabel dan gambar berikut:

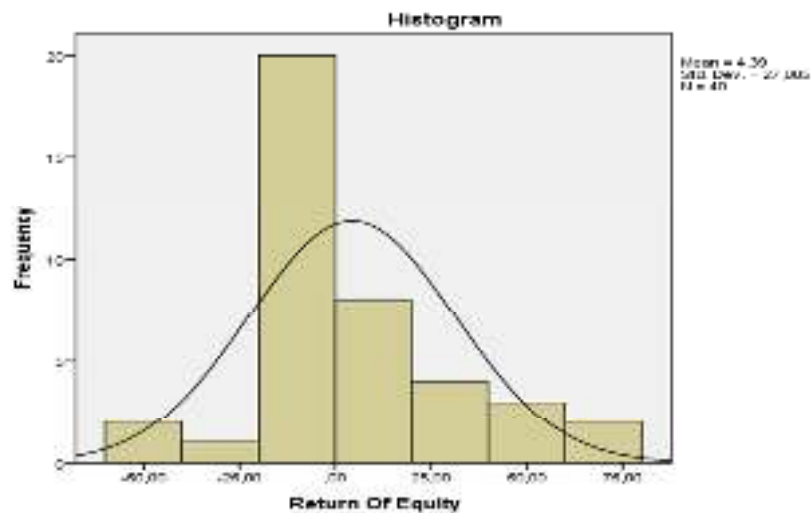
Tabel 4.8
Perhitungan *Return Of Equity* (ROE) pada Perusahaan Transportasi

No	Kode Perusahaan	Periode	<i>Return Of Equity</i> (ROE)
1.	LRNA	2014	0,72
		2015	-0,61
		2016	-11,38
		2017	-18,16
		2018	-15,25

2.	CASS	2014	55,22
		2015	52,57
		2016	37,28
		2017	40,44
		2018	23,77
3.	GIAA	2014	-40,58
		2015	8,20
		2016	0,93
		2017	72,41
		2018	13,64
4.	MBSS	2014	8,53
		2015	-4,51
		2016	-15,11
		2017	-5,14
		2018	-5,67
5.	MIRA	2014	-13,35
		2015	-4,39
		2016	-15,60
		2017	-8,77
		2018	2,37
6.	KARW	2014	30,74
		2015	74,75
		2016	-6,39
		2017	-7,11
		2018	-2,07
7.	INDX	2014	27,01
		2015	1,03
		2016	-11,10
		2017	-53,27
		2018	-8,80
8.	WINS	2014	11,56
		2015	-3,84
		2016	-9,91
		2017	-20,17
		2018	-4,35

Gambar 4.4

Diagram Perhitungan Profitabilitas (ROE)



Tabel 4.9
Statistics
Return Of Equity

N	Valid	40
	Missing	0
Mean		4,3910
Std. Deviation		27,00498
Minimum		-53,27
Maximum		74,75

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa nilai *Return Of Equity* minimum sebesar -53,27 dan nilai maksimum sebesar 74,75. Nilai rata-rata sebesar 4,3910 dan nilai standart deviasi sebesar 27,00498. Hal ini berarti bahwa perusahaan yang memiliki return of equity terendah adalah perusahaan INDX yaitu sebesar -53,27 pada tahun 2017. Sedangkan perusahaan yang memiliki nilai ROE tertinggi adalah perusahaan KARW tahun 2015 sebesar 74,75.

4. Uji Asumsi Klasik

Sebelum melakukan uji regresi linear berganda, maka diperlukan uji asumsi klasik terlebih dahulu untuk memastikan apakah model tersebut tidak terdapat

masalah multikolinearitas, heterokedastisitas, autokorelasi, dan normalitas. Jika terpenuhi, maka model analisis layak untuk digunakan. Adapun langkah-langkah uji asumsi klasik pada penelitian ini sebagai berikut:

a. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas bertujuan untuk menguji apakah terdapat hubungan linier antar variabel bebas (independen) yang disebabkan adanya korelasi.⁹ Untuk mendeteksi keberadaan multikolinearitas dengan mengamati nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) dan *Tolerance*. Jika hasil regresi memiliki nilai $VIF < 10$ dan $tolerance \geq 0,10$, maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinearitas, sebagaimana terlihat pada tabel berikut:

Tabel 4.10
Hasil Uji Multikolinearitas
Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	,002	,216		,010	,992		
1 Struktur Modal	,875	,127	,759	6,887	,000	,981	1,019
Pertumbuhan Perusahaan	5,455E-005	,000	,085	,734	,468	,896	1,116
Profitabilitas	,002	,008	,026	,229	,820	,909	1,100

a. Dependent Variable: Nilai Perusahaan

Berdasarkan hasil perhitungan tabel di atas dapat diketahui bahwa nilai VIF pada variabel Struktur Modalsebesar $1,019 < 10$ dan nilai *tolerance* sebesar $0,981 > 0,10$, sehingga tidak terjadi multikolinearitas. Nilai VIF pada variabel pertumbuhan Perusahaansebesar $1,116 < 10$ dan nilai *tolerance* sebesar $0,896 > 0,10$, sehingga

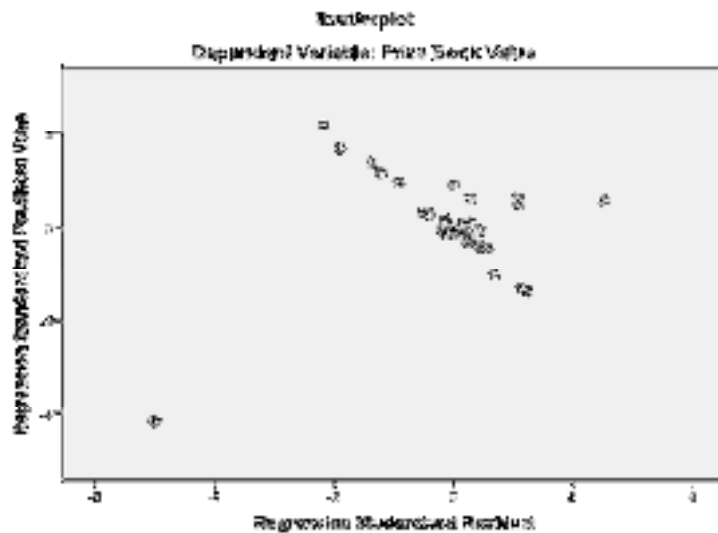
⁹Nachrowi Djalal Nachrowi dan Hardius Usman, *Pendekatan Populer dan Praktis EKONOMETRIKA untuk Analisis Ekonomi dan Keuangan*, hlm. 95.

tidak terjadi multikolinearitas. Demikian pula dengan nilai VIF pada variabel Profitabilitas sebesar $1,100 < 10$ dan nilai *tolerance* sebesar $0,909 > 0,10$, sehingga tidak terjadi multikolinearitas. Jadi, dapat disimpulkan bahwa antar variabel bebas tidak terjadi masalah multikolinearitas.

c. Uji Heterokedastisitas

Uji heterokedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terdapat ketidaksamaan varians dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Dalam penelitian ini, untuk mendeteksi ada tidaknya gejala heterokedastisitas adalah dengan menggunakan uji grafik plot yang dihasilkan dari pengolahan data dengan menggunakan SPSS 20 yang dapat dilihat pada gambar dibawah ini:

Gambar 4.5
Hasil Uji Heterokedastisitas



Berdasarkan Gambar diatas, grafik scatterplot memperlihatkan bahwa titik-titik pada grafik membentuk pola tertentu dan berkumpul pada satu titik dan tidak menyebar diatas dan dibawah angka 0 pada sumbu Y, sehingga grafik tersebut terjadi heterokedastisitas.

d. Uji Auto Korelasi

Uji autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi linear terdapat korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode sebelumnya.¹⁰ Untuk mendeteksi terjadinya autokorelasi dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode *Uji Run Test* berdasarkan ketentuan sebagai berikut:

- 1) Jika nilai Asymp Sig (2- tailed) lebih kecil $<$ dari 0,05 maka terdapat gejala autokorelasi.
- 2) Jika nilai Asymp sig (2-tailed) lebih besar $>$ dari 0,05 maka tidak terdapat gejala autokorelasi.

Tabel 4.12
Hasil Uji Autokorelasi
Runs Test

	Unstandardized Residual
Test Value ^a	,07074
Cases $<$ Test Value	20
Cases \geq Test Value	20
Total Cases	40
Number of Runs	12
Z	-2,723
Asymp. Sig. (2-tailed)	,006

a. Median

Berdasarkan tabel 4.12 diatas nilai Asymp sig (2-tailed) menunjukkan angka sebesar 0,006 yang mana $0,006 < 0,05$, itu berarti terdapat gejala autokorelasi.

e. Uji Normalitas

¹⁰Nachrowi Djalal Nachrowi dan Hardius Usman, *Pendekatan Populer dan Praktis ekonometrika untuk Analisis Ekonomi dan Keuangan*, hlm. 183-186.

Uji normalitas bertujuan untuk menguji data variabel bebas (X) dan data variabel terikat (Y) pada model regresi yang dihasilkan apakah berdistribusi normal atau berdistribusi tidak normal. Untuk mengetahui apakah suatu data berdistribusi normal atau tidak dalam penelitian ini, peneliti menggunakan uji *Kolmogorov-Smirnov* dengan mengamati nilai signifikansi. Jika nilai $\text{sig.} < 0,05$ maka distribusi data adalah tidak normal. Begitu sebaliknya, jika nilai $\text{sig.} > 0,05$ maka distribusi data adalah normal. Jadi, data dari model regresi yang baik adalah data yang berdistribusi normal. Sebagaimana dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.14
Hasil Uji Normalitas
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		40
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	0E-7
	Std. Deviation	1,23052164
	Absolute	,222
Most Extreme Differences	Positive	,126
	Negative	-,222
Kolmogorov-Smirnov Z		1,405
Asymp. Sig. (2-tailed)		,039

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Pengujian normalitas dilakukan dengan melihat 2-Tailed Significant dimana dikatakan berkontribusi normal jika nilai signifikan lebih dari 0,05 ($\text{sig.} > 0,05$). Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa nilai signifikansi semua variabel sebesar 0,039 ($0,039 > 0,05$), sehingga dapat disimpulkan bahwa data yang diuji normal.

Pengujian asumsi klasik belum terpenuhi semua, karena masih terjadi masalah autokorelasi dan data tidak berdistribusi normal yang menyebabkan munculnya *outlier* pada model regresi 1 dalam penelitian ini. *Outlier* adalah data observasi yang muncul dengan nilai-nilai ekstrim. Adapun nilai-nilai ekstrim yang dimaksud adalah data yang mempunyai nilai absolut studentized residual lebih dari 3 dan/atau probabilitas kurang dari 0,001. Karena *outlier* sangat mengganggu, maka dapat diputuskan untuk membuang observasi yang bernilai ekstrim tersebut. Data *outlier* yang terdeteksi didasarkan atas munculnya tabel *casewise diagnostics* pada saat pengolahan data. Tabel *casewise diagnostics* sebagai berikut:

Tabel 4.16
Tabel Casewise
Casewise Diagnostics^a

Case Number	Std. Residual	Price Book Value	Predicted Value	Residual
26	-3,466	-10,00	-5,5605	-4,43951
6	3,870	4,22	1,4432	2,77681

a. Dependent Variable: Price Book Value

Tabel tersebut menunjukkan kolom *Case Number* yakni di dalamnya berisi angka 26 dan 6. Hal tersebut berarti bahwa observasi pada urutannya harus dibuang. Setelah dibuang, peneliti melakukan perbaikan yang sama seperti perbaikan sebelumnya dengan menguji kembali sebanyak 2 kali pengujian sehingga tabel *casewise diagnostics* tidak muncul lagi dan semua uji asumsi klasik telah terpenuhi. Hasilnya sebagai berikut:

Tabel 4.10
Hasil Uji Multikolinearitas Sebelum Membuang Outlier
Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	,002	,216		,010	,992		
1 Struktur Modal	,875	,127	,759	6,887	,000	,981	1,019
Pertumbuhan Perusahaan	5,455E-005	,000	,085	,734	,468	,896	1,116
Profitabilitas	,002	,008	,026	,229	,820	,909	1,100

a. Dependent Variable: Nilai Perusahaan

Tabel 4.18
Hasil Uji Multikolinieritas Setelah Membuang Outlier
Coefficients^a

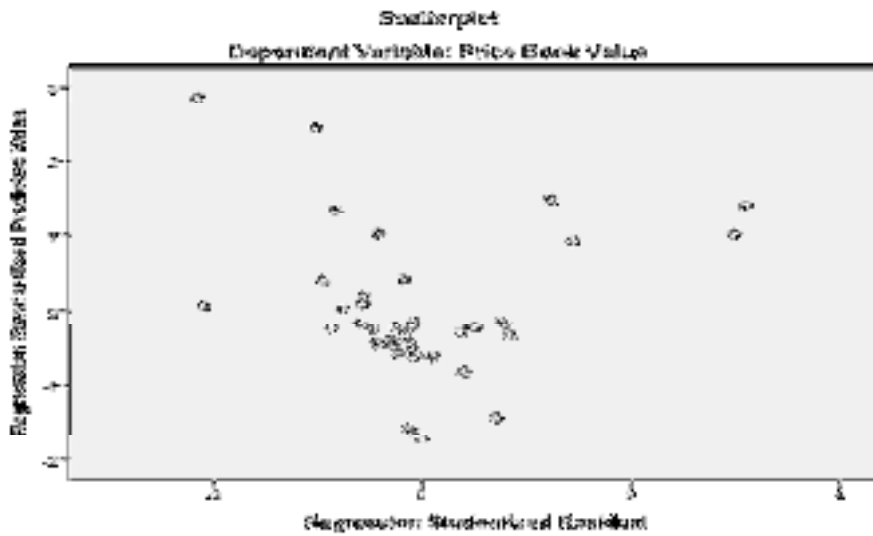
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	,385	,095		4,052	,000		
1 Struktur Modal	,238	,073	,467	3,277	,002	,940	1,064
Pertumbuhan Perusahaan	1,440E-005	,000	,069	,472	,640	,884	1,131
Profitabilitas	,007	,004	,282	1,908	,065	,874	1,144

a. Dependent Variable: Nilai Perusahaan

Setelah dilakukan perbaikan, ada perubahan pada nilai *tolerance* dan VIF. Berdasarkan nilai *tolerance* dan VIF tersebut dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi multikolinieritas pada model regresi ini. Artinya model regresi sebelum dan sesudah membuang outlier diketahui tidak terjadi multikolinieritas meskipun ada perubahan nilai *tolerance* dan VIF.

Gambar 4.8

Hasil Uji Heterokedastisitas Setelah Membuang Outlier



Perbedaan yang terjadi pada gambar sebelum dan sesudah membuang Outier pada model 1 ini dimana gambar sebelum membuang outlier grafik scatterplot membentuk pola tertentu, pola tersebut menumpuk pada satu titik dan tidak menyebar diatas dan dibawah angka 0 pada sumbu Y sehingga terjadi heterokedastisitas. Sedangkan grafik scatterplot yang muncul setelah membuang outlier memperlihatkan bahwa titik-titik pada grafik tidak membentuk pola tertentu yang jelas, dimana titik-titik menyebar diatas dan dibawah angka 0 pada sumbu Y sehingga tidak terjadi heterokedastisitas

Tabel 4.19
Hasil Uji Autokorelasi Sebelum Membuang Outlier
Runs Test

	Unstandardized Residual
Test Value ^a	,07074
Cases < Test Value	20
Cases >= Test Value	20
Total Cases	40
Number of Runs	12
Z	-2,723
Asymp. Sig. (2-tailed)	,006

a. Median

Tabel 4.20
Hasil Uji Autokorelasi Setelah Membuang *Outlier*
Runs Test

	Unstandardized Residual
Test Value ^a	,03372
Cases < Test Value	19
Cases >= Test Value	19
Total Cases	38
Number of Runs	12
Z	-2,467
Asymp. Sig. (2-tailed)	,014
a. Median	

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan adanya perbedaan sebelum membuang outlier nilai Asymp. Sig (2-tailed) sebesar 0,06 dan ketika sesudah membuang outlier nilai Asymp. Sig berubah menjadi 0,014. Hal ini menunjukkan bahwa hasil dari tabel setelah membuang outlier tidak menunjukkan adanya autokorelasi.

Tabel 4.21
Hasil Uji Normalitas Sebelum Membuang Outlier
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		40
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	0E-7
	Std. Deviation	1,23052164
Most Extreme Differences	Absolute	,222
	Positive	,126
	Negative	-,222
Kolmogorov-Smirnov Z		1,405
Asymp. Sig. (2-tailed)		,039

- a. Test distribution is Normal.
- b. Calculated from data.

Tabel 4.22
Hasil Uji Normalitas Sesudah Membuang Outlier
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		38
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	0E-7
	Std. Deviation	,49916555
	Absolute	,186
Most Extreme Differences	Positive	,186
	Negative	-,111
Kolmogorov-Smirnov Z		1,148
Asymp. Sig. (2-tailed)		,143

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Setelah dilakukan perbaikan, ada perubahan pada nilai signifikansinya. Hal ini dapat dilihat pada tabel di atas, yang semula nilai signifikansi sebesar $0,039 > 0,05$, artinya model regresi berdistribusi normal. Setelah membuang outlier diketahui bahwa nilai signifikansi sebesar $0,143 > 0,05$, sehingga dapat disimpulkan bahwa model regresi setelah membuang outlier juga berdistribusi normal.

Dengan demikian, setelah dilakukan perbaikan dengan membuang data ekstrim (membuang *outlier* pada tabel *casewise diagnostics*), akhirnya model regresi I tersebut sudah memenuhi uji asumsi klasik dan layak untuk dilanjutkan.

B. Pembuktian Hipotesis

a. Uji Analisis Regresi Linear Berganda

Uji regresi linear berganda pada penelitian ini bertujuan untuk menguji hubungan pengaruh antara variabel yang mempengaruhi (variabel independen) terhadap variabel yang dipengaruhi (variabel dependen) melalui koefisien regresinya. Perhitungan regresi dapat dilihat pada kolom *Standardized Coefisient*

yang diolah dengan menggunakan SPSS 20. Model persamaan regresi berganda sebagai berikut:

$$Y_1 = Y_1 + X_1 + X_2$$

Tabel 4.23
Hasil Uji Analisis Regresi Linear Berganda
Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	,385	,095		4,052	,000		
1 Dept Equity Ratio	,238	,073	,467	3,277	,002	,940	1,064
Pertumbuhan Perusahaan	1,440	,000	,069	,472	,640	,884	1,131
Return Of Equity	,007	,004	,282	1,908	,065	,874	1,144

a. Dependent Variable: Price Book Value

Berdasarkan tabel diatas tersebut, dapat diperoleh persamaan regresi linear berganda sebagai berikut:

$$Y = 0,282 + 0,467 + 0,069$$

$$PBV = 0,282 (ROE) + 0,467 (DER) + 0,069 (Growht)$$

Hasil persamaan regresi tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

- 1) Nilai koefisien regresi variabel Return Of Equity/Profitabilitas 0,282. Artinya setiap peningkatan nilai Perusahaan sebesar 1 satuan, akan meningkatkan nilai Profitabilitas(ROE) sebesar 0,282
- 2) Nilai koefisien regresi variabel (X1) Dept Equity Ratio/DER sebesar 0,467. Artinya setiap peningkatan nilai *Dept Equity Ratio* (DER) sebesar 1 satuan akan meningkatkan nilai Perusahaan (PBV) sebesar 0,467.

3) Nilai koefisien regresi variabel (X2) Pertumbuhan Perusahaan/Growth sebesar 0,069. Artinya setiap peningkatan nilai Growth sebesar 1 satuan akan meningkatkan nilai Perusahaan (PBV) sebesar 0,069.

b. Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi bertujuan untuk mengukur seberapa besar kemampuan model regresi dalam menerangkan variasi variabel terikat dengan melihat nilai *Adjusted R Square*. Sebagaimana dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.25
Hasil Analisis Koefisien Determinasi
Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,592 ^a	,350	,293	,52072	,903

a. Predictors: (Constant), Profitabilitas, Struktur Modal, Pertumbuhan Perusahaan

c. Dependent Variable: Nilai Perusahaan

Berdasarkan tabel output setelah dilakukan perbaikan, hasil analisis koefisien determinasi menunjukkan bahwa besarnya *R Square* yaitu 0,293 atau 29,3%. Hal ini berarti sebesar 29,3% kemampuan model regresi pada penelitian ini dalam menerangkan variabel terikat (dependen). Sehingga, 29,3% variabel Nilai Perusahaan(PBV) dapat dijelaskan oleh variasi variabel bebas Dept Equity Ratio (DER), Pertumbuhan Perusahaan(Growth), dan Rasio Profitabilitas (ROE). Sedangkan sisanya 70,7% (100%- 29,3%) dipengaruhi oleh faktor-faktor lain di luar variabel yang diteliti pada penelitian ini.

c. Koefisien Determinasi Total (R^2m)

Dari hasil analisis koefisien determinasi persamaan 1 diperoleh nilai (R^2) sebesar 0,293. Koefisien determinasi itu selanjutnya digunakan untuk menghitung

nilai residual analisis regresi dengan formula residual $\varepsilon_1 = \sqrt{1 - R^2}$. Perhitungan nilai residual sebagai berikut:

$$\begin{aligned}\varepsilon_1 &= \sqrt{1 - R^2} \\ &= \sqrt{1 - 0,293} \\ &= \sqrt{0,707} \\ &= 0,840\end{aligned}$$

Sedangkan Dari hasil analisis koefisien determinasi persamaan 2 diperoleh nilai (R^2) sebesar 0,076. Koefisien determinasi itu selanjutnya digunakan untuk menghitung nilai residual analisis regresi dengan formula residual $\varepsilon_2 = \sqrt{1 - R^2}$. Perhitungan nilai residual sebagai berikut:

$$\begin{aligned}\varepsilon_2 &= \sqrt{1 - R^2} \\ &= \sqrt{1 - 0,076} \\ &= \sqrt{0,924} \\ &= 0,961\end{aligned}$$

Dari penelitian ini digunakan koefisien determinasi total untuk mengetahui koefisien determinasi yang akan digunakan dalam analisis jalur, dengan rumus sebagai berikut:

$$\begin{aligned}R^2_m &= 1 - P^2_{e_1} P^2_{e_2} \\ &= 1 - (0,840)^2 (0,961)^2 \\ &= 1 - (0,705) (0,923) \\ &= 0,349\end{aligned}$$

Dari hasil diatas diperoleh hasil koefisiensi determinasi total sebesar 0,349. Hal ini berarti 34,9% Nilai perusahaan dapat dijelaskan oleh variabel struktur

modal, pertumbuhan perusahaan dan profitabilitas. Sedangkan sisanya 65,1% dijelaskan oleh variabel-variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

d. Uji Signifikan Simultan (Uji F)

Uji F dilakukan untuk menunjukkan apakah semua variabel independen atau bebas yang dimasukkan dalam model mempunyai pengaruh secara bersama-sama terhadap variabel dependen atau terikat.

Nilai F_{hitung} akan dibandingkan dengan F_{tabel} dengan tingkat kesalahan $\alpha = 5\%$ dan derajat kebebasan $(df) = (k-1), (n-k)$. Dengan kriteria pengambilan keputusan sebagai berikut:

- 1) Jika $F_{hitung} \leq F_{tabel}$, maka variabel bebas tidak berpengaruh pada variabel terikat;
- 2) Jika $F_{hitung} > F_{tabel}$, maka variabel bebas berpengaruh pada variabel terikat.

Tabel 4.27
Hasil Uji Analisis F (Simultan) Persamaan 1
ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	4,962	3	1,654	6,100	,002 ^b
	Residual	9,219	34	,271		
	Total	14,182	37			

a. Dependent Variable: Price Book Value

b. Predictors: (Constant), Return Of Equity, Dept Equity Ratio, Pertumbuhan Perusahaan

Hasil uji F persamaan 1 diperoleh nilai F_{hitung} sebesar 6,100 dengan tingkat signifikan sebesar 0,002, sedangkan nilai F_{tabel} sebesar 2,85. Hal ini berarti bahwa nilai $F_{hitung} 6,100 > F_{tabel} 2,85$ dan tingkat signifikan $0,002 < 0,05$, sehingga keputusannya yaitu variabel struktur modal (X_1), pertumbuhan perusahaan (X_2), dan profitabilitas (Z) secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap nilai

perusahaan(Y) pada perusahaan transportasi yang terdaftar di ISSI tahun 2014-2018.

Tabel 4.28
Hasil Uji Analisis F (Simultan)
ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	3157,212	2	1578,606	2,529	,094 ^b
	Residual	21849,675	35	624,276		
	Total	25006,887	37			

a. Dependent Variable: Return Of Equity

b) Predictors: (Constant), Pertumbuhan Perusahaan , Dept Equity Ratio

Hasil uji F persamaan 1 diperoleh nilai F_{hitung} sebesar 2,259 dengan tingkat signifikan sebesar 0,094, sedangkan nilai F_{tabel} sebesar 3,24. Hal ini berarti bahwa nilai $F_{hitung} 2,259 < F_{tabel} 3,24$ dan tingkat signifikan $0,094 > 0,05$, sehingga keputusannya yaitu variabel struktur modal (X_1), pertumbuhan perusahaan (X_2), dan profitabilitas(Z) tidak berpengaruh signifikan terhadap nilai perusahaan(Y) pada perusahaan transportasi yang terdaftar di ISSI tahun 2014 -2018.

e. Uji Signifikan Individual (Uji T)

Uji t digunakan pada dasarnya menunjukkan seberapa jauh satu variabel penjelas secara individual dalam menerangkan variabel terikat, dengan $\alpha = 0,05$ dan pengambilan keputusan:

- 1) Jika $t_{hitung} \leq t_{tabel}$, maka variabel bebas secara parsial tidak berpengaruh pada variabel terikat.
- 2) Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$, maka variabel bebas secara pasial berpengaruh pada variabel terikat.

Tabel 4.29
Hasil Uji T (Parsial) Persamaan 1
Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	,385	,095		4,052	,000
1 Struktur Modal	,238	,073	,467	3,277	,002
Pertumbuhan Perusahaan	1,440	,000	,069	,472	,640
Profitabilitas	,007	,004	,282	1,908	,065

a. Dependent Variable: Nilai Perusahaan

Berdasarkan tabel analisis uji t di atas, pengaruh masing-masing variabel dijelaskan sebagai berikut:

Variabel X1 Struktur modal (DER) diperoleh t_{hitung} sebesar 3,277 dengan nilai signifikansi 0,002 dan t_{tabel} sebesar 2,02439. Karena $3,277 > 2,02439$ dan nilai signifikansi $0,002 < 0,05$, sehingga H_a diterima. Maka dapat disimpulkan bahwa Struktur modal berpengaruh signifikan terhadap Nilai Perusahaan (PBV) pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI) periode 2014-2018.

Variabel X2 Pertumbuhan Perusahaan diperoleh t_{hitung} sebesar 0,472 dengan nilai signifikansi 0,640 dan t_{tabel} sebesar 2,02439. Karena $0,472 < 2,02439$ dan nilai signifikansi $0,640 > 0,05$, sehingga H_a ditolak. Maka dapat disimpulkan bahwa Struktur Modal (DER) tidak berpengaruh signifikan terhadap Nilai Perusahaan pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI) periode 2014-2018.

Variabel X3 Rasio Profitabilitas diperoleh t_{hitung} sebesar 1,908 dengan nilai signifikansi 0,065 dan t_{tabel} sebesar 2,02439. Karena $1,908 < 2,02439$ dan

nilai signifikansi $0,065 > 0,05$, sehingga H_a ditolak, demikian dapat disimpulkan bahwa rasio profitabilitas tidak berpengaruh dan signifikan terhadap Nilai Perusahaan.

Tabel 4.30
Hasil Uji T (Parsial) Persamaan 2
Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	5,355	4,370		1,226	,228
1 Struktur Modal	,997	2,616	,060	,381	,705
Pertumbuhan Perusahaan	,003	,001	,303	1,917	,063

a. Dependent Variable: Profitabilitas

Berdasarkan tabel analisis uji t di atas, pengaruh masing-masing variabel dijelaskan sebagai berikut:

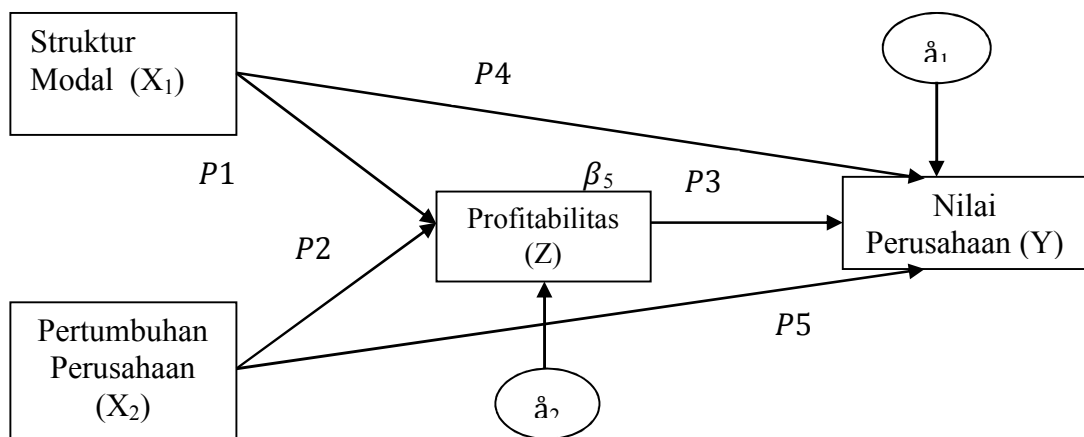
Variabel X1 Struktur Modal (DER) diperoleh t_{hitung} sebesar 0,381 dengan nilai signifikansi 0,705 dan t_{tabel} sebesar 2,02439. Karena $0,381 < 2,02439$ dan nilai signifikansi $0,705 > 0,05$ Maka dapat disimpulkan bahwa Struktur modal tidak berpengaruh signifikan terhadap Profitabilitas(ROE) pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI) periode 2014-2018.

Variabel X2 Pertumbuhan Perusahaan diperoleh t_{hitung} sebesar 1,917 dengan nilai signifikansi 0,063 dan t_{tabel} sebesar 2,02439. Karena $1,917 < 2,02439$ dan nilai signifikansi $0,063 > 0,05$ Maka dapat disimpulkan (ROE) pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Indeks Saham Syariah Indonesia (ISSI) periode 2014-2018.

f. Analisis Jalur (Path Analysis)

Analisis jalur digunakan untuk mengetahui pengaruh kemampuan Struktur Modal dan Pertumbuhan perusahaan terhadap Nilai Perusahaan melalui variabel Profitabilitas. Dalam analisis ini menggunakan skema kerangka analisis sebagai berikut:

Gambar 4.8
Skema Kerangka Analisis Jalur



Untuk menentukan β_1 , β_2 , dan β_5 dapat dilihat dari Koefisien standarized hasil analisis regresi ganda dengan variabel bebas struktur modal (X_1), Pertumbuhan Perusahaan (X_2) dan Profitabilitas (Z) terhadap nilai perusahaan (Y), sedangkan untuk menentukan β_3 dan β_4 dapat dilihat dari koefisien standarized hasil analisis regresi dengan variabel bebas Struktur modal (X_1) dan pertumbuhan perusahaan terhadap profitabilitas (Z).

Tabel 4.31
Hasil Regresi Persamaan 1

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	,385	,095		4,052	,000

Dept Equity Ratio	,238	,073	,467	3,277	,002
Pertumbuhan Perusahaan	1,440E-005	,000	,069	,472	,640
Return Of Equity	,007	,004	,282	1,908	,065

a. Dependent Variable: Price Book Value

Berdasarkan Hasil analisis jalur pada tabel tersebut diperoleh koefisien variabel struktur modal (X_1) = 0,467, pertumbuhan perusahaan (X_2) = 0,069 dan profitabilitas (Z) = 0,282

Tabel 4.32
Hasil Regresi Persamaan 2
Coefficients^a

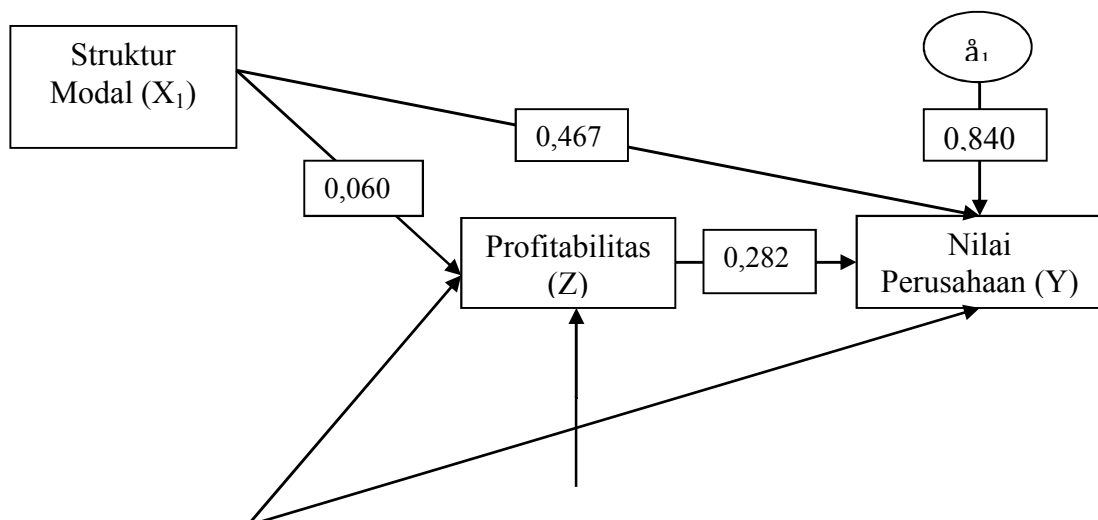
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	5,355	4,370		1,226	,228
1 Dept Equity Ratio	,997	2,616	,060	,381	,705
Pertumbuhan Perusahaan	,003	,001	,303	1,917	,063

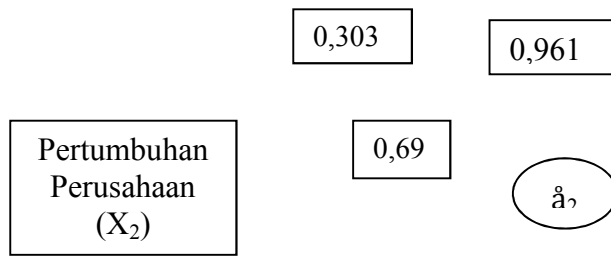
a. Dependent Variable: Return Of Equity

Sumber: Data Primer yang diolah, tahun 2020

Berdasarkan Hasil analisis jalur pada tabel diatas diperoleh koefisien variabel struktur modal (X_1) = 0,060 dan variabel pertumbuhan perusahaan (X_2) = 0,303. Dari masing- masing nilai persamaan 1 dan 2 maka model hubungan kausal variabel bebas terhadap variabel terikat dapat digambarkan sebagai berikut:

Gambar 4.9
Diagram Jalur Hubungan Kausal Persamaan 1 dan 2





Berdasarkan analisis jalur (*Path Analysis*) pada gambar diatas diperoleh hasil sebagai berikut:

$$X1 \text{ ke } Z = 0,060$$

$$X2 \text{ ke } Z = 0,303$$

$$Z \text{ ke } Y = 0,282$$

$$X1 \text{ ke } Y = 0,467$$

$$X2 \text{ ke } Y = 0,69$$

g. Uji Efek Mediasi (Uji Sobel)

Uji sobel dilakukan dengan cara menguji kekuatan pengaruh tidak langsung X ke Y melalui Z. Pengaruh tidak langsung X ke Y melalui Z dihitung dengan cara mengalikan jalur X → Z (a) dengan jalur Z → Y (b) atau ab. Jadi koefisien ab = (c - c'), dimana c adalah pengaruh X terhadap Y tanpa mengontrol Z, sedangkan c' adalah koefisien pengaruh X terhadap Y setelah mengontrol Z. Standard error koefisien a dan b ditulis dengan sa dan sb dan besarnya standard error tidak langsung adalah sab yang dihitung dengan rumus dibawah ini:¹¹

$$SPaPb = \sqrt{Pb^2SPa^2 + Pa^2SPb^2 + SPa^2 SPb^2}$$

Untuk menguji signifikansi pengaruh tidak langsung, maka perlu menghitung nilai t dari koefisien ab dengan rumus sebagai berikut:

¹¹ Imam Ghozali, *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IMB SPSS 19*, hlm. 249.

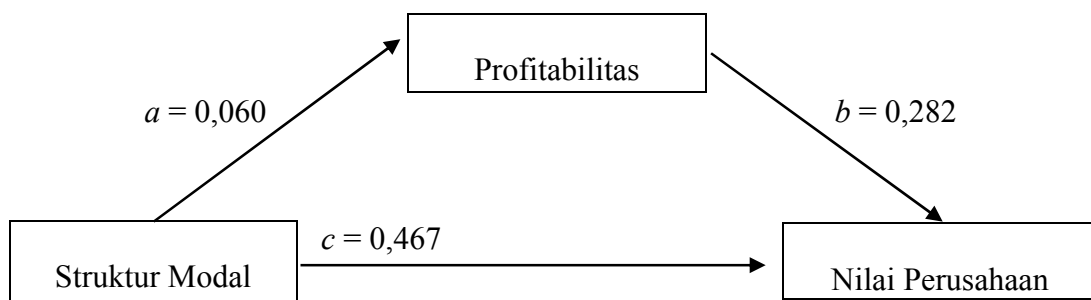
$$t = \frac{Pa Pb}{SPa Pb}$$

Apabila nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ dengan tingkat signifikan 0.05 yaitu sebesar 1,984 maka dapat disimpulkan ada pengaruh mediasi.

1. Pengaruh Profitabilitas Dalam Memediasi Hubungan Antara Struktur Modal dan Pertumbuhan Perusahaan

Gambar 4.10

Analisis Jalur (X1 ke Y)



Berdasarkan gambar diatas struktur modal mempunyai hubungan langsung dengan nilai perusahaan (c) sebesar 0,467 hasil ini diperoleh dari nilai beta struktur modal persamaan 1. namun struktur modal mempunyai hubungan tidak langsung ke nilai perusahaan yaitu dari struktur modal ke profitabilitas (a) sebesar 0,060 hasil ini diperoleh dari nilai beta struktur modal persamaan 2 kemudian struktur modal ke nilai perusahaan (b) 0,282 hasil ini diperoleh dari nilai beta profitabilitas persamaan 1. Total pengaruh hubungan dari struktur modal ke nilai perusahaan sama dengan pengaruh langsung (c) ditambah pengaruh tidak langsung ($a \times b$).

$$\text{Pengaruh Langsung X1 ke Y (c)} = 0,467$$

$$\text{Pengaruh tidak langsung X1 ke Y (a x b)} = 0,060 \times 0,282 = 0,0169$$

$$\text{Total pengaruh X1 ke Y} = 0,467 + 0,0169$$

$$= 0,4839$$

Pengaruh mediasi yang ditunjukkan oleh perkalian koefisien ($a \times b$) sebesar 0,01692 signifikan atau tidak, diuji dengan Sobel test sebagai berikut:

$$\begin{aligned} SPaPb &= \sqrt{P3^2 SP1^2 + P1^2 SP3^2 + SP1^2 SP3^2} \\ &= \sqrt{(0,282)^2 (2,616)^2 + (0,060)^2 (0,004)^2 + (2,616)^2 (0,004)^2} \\ &= \sqrt{0,544218 + 0,0000000576 + 0,0001094} \\ &= \sqrt{0,544327} \\ &= 0,73778 \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil sab maka dapat menghitung nilai t statistik pengaruh mediasi dengan rumus sebagai berikut:

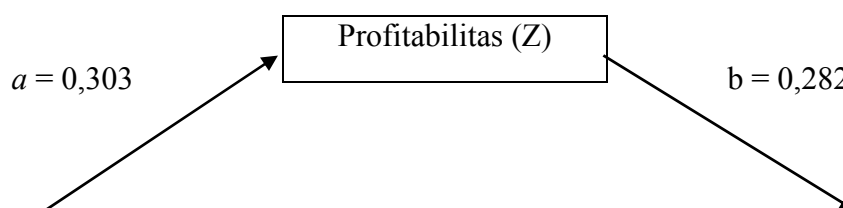
$$t = \frac{Pa Pb}{sPa Pb} = \frac{0,01692}{0,73778} = 0,02293$$

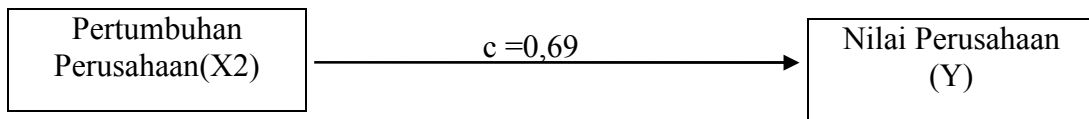
Oleh karena itu t hitung 0,02293 lebih kecil dari t tabel dengan tingkat signifikansi 0,05 yaitu sebesar 2,02619, Nilai t_{tabel} diperoleh dari $df = n$ (jumlah sampel) – k (jumlah variabel), $df = 40 - 3 = 37$ maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat pengaruh mediasi. Profitabilitas tidak mampu memediasi struktur modal terhadap Nilai perusahaan.

2. Mendeteksi Pengaruh Profitabilitas Dalam Memediasi Pertumbuhan Perusahaan Terhadap Nilai Perusahaan

Gambar 4.11

Analisis Jalur (X ke Y)





Berdasarkan gambar diatas pertumbuhan perusahaan mempunyai hubungan langsung dengan nilai perusahaan (c). Namun Pertumbuhan perusahaan mempunyai hubungan tidak langsung ke nilai perusahaan yaitu dari pertumbuhan perusahaan ke profitabilitas (a) kemudian profitabilitas ke nilai perusahaan (b). Total pengaruh hubungan dari pertumbuhan perusahaan ke nilai perusahaan sama dengan pengaruh langsung (c) ditambah pengaruh tidak langsung ($a \times b$).

$$\text{Pengaruh langsung X2 ke Y (c)} = 0,69$$

$$\text{Pengaruh tidak langsung X2 ke Y (a x b)} = \underline{0,303 \times 0,282 = 0,0854}$$

$$\begin{aligned} \text{Total pengaruh X2 ke Y} &= 0,69 + 0,0854 \\ &= 0,7754 \end{aligned}$$

Pengaruh mediasi yang ditunjukkan oleh perkalian koefisien ($a \times b$) sebesar 0,085446 signifikan atau tidak, diuji dengan sobel test sebagai berikut:

$$\begin{aligned} SPaPb &= \sqrt{P3^2 SP2^2 + P2^2 SP3^2 + SP2^2 SP3^2} \\ &= \sqrt{(0,282)^2 (0,001)^2 + (0,303)^2 (0,004)^2 + (0,001)^2 (0,004)^2} \\ &= \sqrt{0,00000079 + 0,0000146 + 0,00000000016} \\ &= \sqrt{0,0000154} \\ &= 0,003924 \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil sab maka dapat menghitung nilai t statistik pengaruh mediasi dengan rumus sebagai berikut.

$$t = \frac{Pa Pb}{SPa Pb} = \frac{0,085446}{0,003924} = 21,775$$

Hasil diatas memperoleh nilai t_{hitung} 21,775 lebih besar dari t_{tabel} dengan tingkat signifikansi 0,05 yaitu sebesar 2,02619, Nilai t_{tabel} diperoleh dari $df = n$ (jumlah sampel) – k (Jumlah variabel), $df = 40 - 3 = 37$ maka dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh mediasi. Profitabilitas mampu memediasi pertumbuhan perusahaan terhadap Nilai perusahaan.

C. Pembahasan

1. Pengaruh Struktur Modal terhadap Nilai Perusahaan

Berdasarkan hasil penelitian, analisis pengujian hipotesis (H1) membuktikan bahwa koefisien regresi pengaruh variabel struktur modal terhadap nilai perusahaan diperoleh hasil sebesar 0,467 dan menghasilkan nilai t_{hitung} sebesar 3,277 dengan nilai signifikansi sebesar 0,002. Nilai signifikansi hasil tersebut lebih kecil dari 0,05. Hal tersebut menunjukkan bahwa struktur modal berpengaruh positif dan signifikan terhadap nilai perusahaan di perusahaan transportasi yang terdaftar di ISSI tahun 2014-2018. Dengan demikian hasil hipotesis (H1) diterima.

Perusahaan yang menggunakan hutang dalam operasinya akan mendapat penghematan pajak, karena pajak dihitung dari laba operasi setelah dikurangi bunga hutang, sehingga laba bersih yang menjadi hak pemegang saham akan menjadi lebih besar dibandingkan dengan perusahaan yang tidak menggunakan hutang. Dengan demikian nilai perusahaan juga menjadi lebih besar. Hal ini berarti bahwa semakin besar struktur modalnya maka nilai perusahaan juga akan semakin meningkat. Namun, perusahaan tidak mungkin menggunakan hutang

100% dalam struktur modalnya karena risiko keuangan perusahaan juga akan semakin besar. Risiko ini timbul karena perusahaan tidak mampu membayar bunga dan angsuran pokok ketika dalam keadaan ekonomi yang buruk. Sehingga perusahaan harus mampu untuk menentukan besarnya hutang, karena penggunaan hutang pada batas tertentu dapat meningkatkan nilai perusahaan.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Jun Andrian dan Rahman Rusdi Hamidy Dkk¹² yang menunjukkan bahwa struktur modal berpengaruh positif dan signifikan terhadap nilai perusahaan.

2. Pengaruh Pertumbuhan Perusahaan Terhadap Nilai Perusahaan

Berdasarkan hasil penelitian, analisis pengujian hipotesis (H2) membuktikan bahwa koefisien regresi pengaruh variabel pertumbuhan perusahaan terhadap nilai perusahaan diperoleh hasil sebesar 0,69 dan menghasilkan nilai t_{hitung} sebesar 0,472 dengan nilai signifikansi sebesar 0,640. Nilai signifikansi hasil tersebut lebih besar dari 0,05. Hal tersebut menunjukkan bahwa pertumbuhan perusahaan tidak berpengaruh signifikan terhadap nilai perusahaan di perusahaan transportasi yang terdaftar di ISSI tahun 2014-2018. Dengan demikian hasil hipotesis (H2) ditolak Artinya, apabila pertumbuhan perusahaan mengalami peningkatan maka hal itu tidak akan diikuti oleh peningkatan nilai perusahaan.

Berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Dani Gustian yang menyatakan bahwa “Pertumbuhan perusahaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap nilai perusahaan”.¹³ Akan tetapi penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Hidayatullah Praktikno Utomo yang menyatakan bahwa

¹²Rahman Rusdy Hamidi, “Pengaruh Struktur Modal Terhadap Nilai Perusahaan Dengan Profitabilitas Sebagai Variabel Intervening Pada Perusahaan Properti Dan Real Estate Di Bursa Efek Indonesia.” *Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, No 4 (2015)hlm.,12.

¹³Dani Gustian, “Pengaruh Pertumbuhan Perusahaan, Keputusan Investasi, Dan Keputusan Pendanaan Terhadap Nilai Perusahaan”, (Artikel, Universitas Negeri Padang 2017)hlm.,17.

“Struktur modal tidak memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap nilai perusahaan”. Hal ini disebabkan karena pertumbuhan yang tinggi menyebabkan kebutuhan dana meningkat, semakin besar tingkat pertumbuhan perusahaan, maka semakin tinggi biaya yang diperlukan untuk mengelola kegiatan operasional perusahaan transportasi tersebut. Karena perusahaan akan lebih memfokuskan dananya untuk keperluan pertumbuhan perusahaan dibandingkan dengan kesejahteraan pemegang saham.

Para investor lebih percaya kepada perusahaan yang sudah mapan dan tidak sedang bertumbuh. Oleh karena itu walaupun tingkat pertumbuhan perusahaan tinggi, tidak akan memengaruhi kepercayaan investor sehingga tidak akan pula memengaruhi tingkat PBV (nilai perusahaan).

3. Pengaruh Profitabilitas Terhadap Nilai Perusahaan

Berdasarkan hasil penelitian, analisis pengujian hipotesis (H3) membuktikan bahwa koefisien regresi pengaruh variabel profitabilitas terhadap nilai perusahaan diperoleh hasil sebesar 0,282 dan menghasilkan nilai t_{hitung} sebesar 1,908 dengan nilai signifikansi sebesar 0,065. Nilai signifikansi hasil tersebut lebih besar dari 0,05. Hal tersebut menunjukkan bahwa profitabilitas tidak berpengaruh signifikan terhadap nilai perusahaan di perusahaan transportasi yang terdaftar di ISSI tahun 2014-2018. Dengan demikian hasil hipotesis (H3) ditolak. Artinya profitabilitas yang meningkat tidak akan diikuti oleh peningkatan nilai perusahaan..

Hasil Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Hidayatullah Praktino Utomo yang menunjukkan bahwa “semakin tinggi profitabilitas maka perusahaan dapat menghasilkan keuntungan yang tinggi bagi

pemegang saham, sehingga akan membuat para investor tertarik untuk menanamkan sahamnya pada perusahaan yang memberikan keuntungan besar pada pemegang saham”. Artinya, perusahaan mempunyai prospek yang bagus sehingga mampu memicu investor untuk ikut meningkatkan permintaan saham. Permintaan saham yang meningkat akan menyebabkan nilai perusahaan juga ikut meningkat.¹⁴

4. Pengaruh Struktur Modal Terhadap Nilai Perusahaan Dengan Profitabilitas Sebagai Intervening.

Dari hasil uji *path analysis* pengaruh variabel struktur modal (X_1) terhadap nilai perusahaan (Y) melalui profitabilitas (Z) diperoleh $t_{hitung} 0,02293 < t_{tabel} 2,02108$ dengan tingkat signifikansi 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat pengaruh mediasi. Sehingga dinyatakan bahwa profitabilitas tidak dapat berfungsi sebagai variable intervening dalam pengaruh struktur modal terhadap nilai perusahaan pada perusahaan transportasi yang terdaftar di Indeks Saham Syariah Indonesia periode 2014-2018.

Hasil penelitian ini juga menyatakan bahwa hutang yang dapat meningkatkan profitabilitas perusahaan tidak akan mampu memberikan pengaruh yang lebih terhadap nilai perusahaan karena profitabilitas tidak mampu memediasi pengaruh struktur modal terhadap nilai perusahaan, dengan demikian perusahaan Transportasi di Indeks saham Syariah Indonesia periode 2014-2018 tidak dapat meningkatkan nilai perusahaan dengan meningkatkan hutang, dimana peningkatan hutang tersebut juga tidak dapat meningkatkan profitabilitas yang secara tidak langsung tidak dapat meningkatkan nilai perusahaan dengan lebih tinggi.

¹⁴Hidayatullah Praktikno Utomo, hlm. 16

Hasil penelitian ini juga sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Fadhilah Tunnisa' yang menyatakan bahwa "profitabilitas tidak mampu memediasi pengaruh pertumbuhan perusahaan terhadap nilai perusahaan dan profitabilitas juga tidak mampu memediasi pengaruh leverage terhadap nilai perusahaan".¹⁵ Hal ini berarti, dengan adanya tambahan variabel profitabilitas atau kemampuan perusahaan memperoleh laba tidak memengaruhi struktur modal terhadap nilai perusahaan.

5. Pengaruh Pertumbuhan Perusahaan Terhadap Nilai Perusahaan Dengan Profitabilitas Sebagai Intervening.

Pada hasil uji *path analysis* Pertumbuhan Perusahaan (X_2) Nilai perusahaan (Y) Profitabilitas (Z) diperoleh $t_{hitung} 21,775 > t_{tabel} 2,02108$ dengan tingkat signifikansi 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh mediasi Sehingga H7 diterima. Dapat dikatakan bahwa profitabilitas (ROE) mampu memediasi pengaruh pertumbuhan perusahaan (Growth) terhadap nilai perusahaan (PBV).

Tingkat pertumbuhan ditandai dengan peningkatan aktiva yang mengindikasikan bahwa perusahaan sedang melakukan ekspansi. Jika ekspansi yang dilakukan perusahaan berhasil maka hal tersebut akan meningkatkan laba perusahaan, tetapi kegagalan ekspansi justru akan meningkatkan beban perusahaan yang mengakibatkan penurunan pada profitabilitas perusahaan. Informasi tersebut digunakan oleh para investor untuk mengambil keputusan

¹⁵Fadhilah Tunnisa', "Pengaruh Struktur Modal Terhadap Nilai Perusahaan Dengan Profitabilitas Sebagai Variabel Intervening Pada Perusahaan Manufaktur Di Bursa Efek Indonesia. (Skripsi, Uin Alauddin Makassar 2011) hlm. 96.

dalam penanaman modalnya. Ketika ekspansi yang dilakukan perusahaan berhasil, maka akan mendorong kenaikan laba perusahaan.

Hal ini di respon positif oleh para pemegang saham maupun calon pemegang saham untuk menanamkan modalnya pada perusahaan tersebut. Ketertarikan pemegang saham dan calon pemegang saham akan meningkatkan permintaan terhadap saham dari perusahaan sehingga harga saham akan mengalami kenaikan atas hal tersebut, kenaikan harga saham akan mendorong nilai perusahaan untuk naik. Hal ini juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan Hidayatullah Praktikno Utomo dimana “profitabilitas mampu dalam memediasi hubungan antara pertumbuhan perusahaan terhadap nilai perusahaan”¹⁶

¹⁶Hidayatullah Praktikno Utomo, hlm. 17