Pengaruh Struktur Modal Terhadap Nilai Perusahaan Dengan Profitabilitas Sebagai Variabel Mediasi Pada Sektor Transportasi Yang Terdaftar Di BEI Tahun 2021-2023

Saudah Karimah*[1], Desy Ismah Anggraini[2]
Fakultas Ekonomi dan Bisnisi, Universitas Wijaya Putra Surabaya [12]
*e-mail: 22013055@student.uwp.ac.id

ABSTRAK

Untuk tahun 2021–2023, penelitian ini akan mengkaji perusahaan-perusahaan terkait transportasi yang termuat pada BEI guna melihat bagaimana struktur modal memengaruhi nilai perusahaan, dengan profitabilitas sebagai mediator. Penelitian ini menggunakan struktur modal sebagai variabel independen, nilai perusahaan sebagai variabel dependen, dan profitabilitas sebagai variabel mediasi. Para peneliti dalam penelitian ini menggunakan SPSS untuk melakukan uji mediasi dan analisis regresi linier berganda. Sebelas perusahaan dipilih sebagai sampel menggunakan metode purposive sampling. Berdasarkan temuan, struktur modal memengaruhi nilai bisnis dan profitabilitas secara signifikan dan negatif. Di saat yang sama, profitabilitas memang meningkatkan nilai bisnis, meskipun hanya sedikit. Karena struktur modal memengaruhi nilai bisnis, profitabilitas bukanlah mediator hubungan ini. Mengingat temuan ini, perusahaan yang beroperasi di subsektor transportasi sebaiknya berhati-hati saat memutuskan bagaimana mengalokasikan sumber daya mereka guna melindungi profitabilitas dan nilai pasar mereka.

Kata kunci : *Mediasi; Nilai Perusahaan; Profitabilitas; Struktur Modal; Transportasi*

ABSTRACT

For the years 2021–2023, this study examines transportation-related companies listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX) to analyze how capital structure affects firm value, with profitability as a mediating variable. The study uses capital structure as the independent variable, firm value as the dependent variable, and profitability as the mediating variable. The researchers employed SPSS to perform mediation testing and multiple linear regression analysis. Eleven companies were selected as samples using a purposive sampling method. Based on the findings, capital structure has a significant and negative effect on both firm value and profitability. At the same time, profitability does improve firm value, albeit only slightly. Since capital structure affects firm value directly, profitability does not serve as a mediator in this relationship. In light of these findings, companies operating in the transportation subsector should exercise caution when deciding how to allocate their resources in order to safeguard their profitability and market value.

Keywords **:** *Capital Structure; Firm Value; Mediation; Profitability; Transportation*

PENDAHULUAN

Transportasi di Indonesia ialah salah satu sektor krusial yang memainkan peran dalam mendorong pergerakan barang dan jasa serta aktivitas ekonomi bangsa. Namun, dari 2020 hingga 2024, industri menghadapi sejumlah masalah besar yang memengaruhi kinerja keuangannya, terutama yang berkaitan dengan nilai perusahaan. Karena adanya pembatasan mobilitas, penurunan volume penumpang, dan gangguan rantai pasokan logistik, sektor transportasi menghadapi tantangan awal selama pandemi COVID-19. Seiring dengan peningkatan aktivitas masyarakat dan bisnis setelah pandemi, sektor transportasi juga mulai pulih. Meskipun demikian, proses pemulihan ini tidak berjalan secara merata di seluruh subsektor transportasi. Bisnis penerbangan dan pelayaran terus menghadapi banyak masalah, termasuk fluktuasi harga bahan bakar, utang yang tinggi, dan ketidakpastian global yang berdampak pada biaya operasional dan investasi. Namun, nilai perusahaan, yang merupakan alat krusial investor dan pemegang saham dalam menilai kinerja bisnis, telah berubah sepanjang masa. Beberapa perusahaan mengalami penurunan nilai yang signifikan, sementara perusahaan lain berhasil mempertahankan dan meningkatkan nilai mereka berkat strategi pengelolaan struktur modal yang baik dan peningkatan skala bisnis. Disparitas struktur modal dan ukuran perusahaan menyebabkan disparitas kinerja beserta nilai perusahaan, menurut laporan keuangan tahunan sejumlah bisnis transportasi termuat pada BEI. Profitabilitas perusahaan secara signifikan pada permasalahan tersebut berperan menjadi mediasi, perusahaan lebih besar dan lebih stabil secara finansial seringkali memiliki laba yang lebih tinggi, yang meningkatkan nilainya.

Riset terhadap elemen-elemen yang memengaruhi nilai bisnis sangatlah penting karena mencerminkan kinerja perusahaan secara keseluruhan dan merupakan isu utama bagi para pemegang saham dan investor. Memahami bagaimana ukuran perusahaan memengaruhi nilai perusahaan sangatlah penting dalam bisnis transportasi, sebuah

sektor utama yang rentan terhadap perubahan ekonomi domestik. Fakta bahwa tahun 2020–2024 akan menjadi masa-masa dipenuhi oleh tantangan serta perubahan untuk industri transportasi Indonesia membuat penelitian ini semakin penting. Oleh karena itu, manajemen perusahaan berharap dapat menggunakan data ini untuk membantu mereka menentukan cara terbaik mengelola keuangan. Investor di sektor transportasi juga diharapkan memperoleh manfaat dari informasi ini ketika membuat keputusan investasi. Selain itu, studi ini akan menawarkan pandangan yang lebih komprehensif tentang proses-proses yang memengaruhi nilai perusahaan dan skala bisnis dengan memasukkan profitabilitas sebagai elemen moderasi. Studi-studi sebelumnya hanya memberikan penjelasan terbatas tentang proses-proses ini.

Dalam berita yang dirilis oleh *"Institute for Essential Services Reform"* berjudul "Penggunaan Macam Moda Transportasi Indonesia Butuh Dorongan Kuat dari Pemerintah", dijelaskan bahwa pada permasalahan emisi gas rumah kaca (GRK), industri transportasi menempati peringkat kedua di Indonesia, hanya di belakang sektor energi (Jati, 2023). Upaya dekarbonisasi sektor ini membutuhkan dorongan kuat baik dari pemerintah maupun sektor swasta, khususnya melalui diversifikasi moda transportasi, peningkatan kendaraan listrik, serta pengurangan dominasi kendaraan pribadi berbahan bakar fosil. Fenomena ini relevan bila dikaitkan dengan topik penelitian "Pengaruh Ukuran Perusahaan terhadap Nilai Perusahaan dengan Profitabilitas sebagai Variabel Mediasi". Perusahaan dengan ukuran besar umumnya mempunyai sumber daya, kapasitas finansial, serta fleksibilitas yang lebih besar untuk beradaptasi terhadap tekanan eksternal seperti regulasi lingkungan dan tuntutan dekarbonisasi. Dalam konteks sektor transportasi, perusahaan besar di bidang otomotif, logistik, atau bahkan perusahaan manufaktur yang bergantung pada distribusi, dituntut untuk berinovasi, misalnya dengan beralih ke kendaraan listrik atau mengoptimalkan penggunaan moda transportasi umum ramah lingkungan. Fenomena tuntutan dekarbonisasi transportasi ini memberikan tekanan dan peluang yang berbeda terhadap perusahaan berdasarkan ukurannya. Perusahaan besar lebih mampu menangkap peluang tersebut untuk meningkatkan profitabilitas, dan pada gilirannya meningkatkan nilai perusahaan. Dengan kata lain, kemampuan adaptasi terhadap isu dekarbonisasi menjadi salah satu mekanisme yang memperjelas keterkaitan diantara nilai perusahaan, ukuran perusahaan serta profitabilitas.

Perusahaan yang termuat pada BEI dalam sektor infrastruktur, utilitas, serta transportasi secara positif dan signifikan dipengaruhi oleh struktur modal (dengan kontribusi pengaruh sebesar 80,9%), ukuran perusahaan (10,4%), dan kedua faktor tersebut dalam hal nilai perusahaan (65,4%), menurut penelitian tentang topik tersebut (Pratiwi et al., 2016).

Sedangkan, sebuah studi yang mengamati sektor usaha produk konsumen di BEI periode 2012-2014 menemukan profitabilitas mempunyai pengaruh positif serta substansial terkait struktur modal (Dewi & Sudiartha, 2017). Periode 2012-2014, struktur modal perusahaan produk konsumen yang termuat pada BEI secara negatif dan tidak signifikan dipengaruhi oleh ukuran perusahaan. Di antara sektor usaha barang konsumen yang termuat pada BEI antara 2012 dan 2014, pertumbuhan aset mempunyai dampak yang kecil tetapi negatif terhadap struktur modal. Dari tahun 2012 hingga 2014, nilai perusahaan produk konsumen yang termuat pada BEI dipengaruhi secara positif dan signifikan oleh profitabilitas. Dari tahun 2012 hingga 2014, sektor usaha produk konsumen yang termuat pada BEI memperlihatkan pengaruh positif tetapi dapat diabaikan dari ukuran perusahaan terhadap nilai perusahaan. Dari tahun 2012 hingga 2014, nilai perusahaan produk konsumen yang termuat pada BEI dipengaruhi secara negatif dan tidak signifikan oleh ekspansi aset. Di antara perusahaan produk konsumen yang termuat pada BEI antara 2012 dan 2014, struktur modal secara statistik dan signifikan memberikan dampak negatif kepada valuasi. Tidak terdapat hubungan antara profitabilitas sektor industri produk konsumen dan valuasi perusahaan yang termuat pada BEI antara 2012 dan 2014 yang mungkin dimediasi oleh struktur modal. Antara tahun 2012 dan 2014, tidak terdapat efek mediasi struktur modal terhadap hubungan antara ukuran perusahaan dengan nilai perusahaan di bagian industri produk konsumen yang termuat pada BEI. Periode 2012-2014, pada BEI, industri produk konsumen merupakan bagian dari perekonomian. Struktur modal memengaruhi korelasi antara pertumbuhan aset dan nilai perusahaan.

Melihat fenomena yang telah dijelaskan dan kesenjangan penelitian yang ada, penulis bermaksud untuk menggali lebih dalam mengenai topik ini, dengan harapan dapat menghasilkan wawasan yang lebih luas dan komprehensif dibandingkan dengan penelitian-penelitian sebelumnya. Tahun 2021-2023 dipilih sebagai rentang waktu penelitian guna memperoleh informasi aktual, kemudian mampu memberikan gambaran terkini mengenai kondisi perusahaan transportasi yang termuat pada BEI.

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Metodologi kuantitatif penelitian ini didasarkan pada pengolahan data numerik dan analisis statistik, dengan penekanan pada penyelidikan interelasi antar variabel. Penelitian yang dilakukan mengaplikasikan strategi penelitian asosiatif. Maksud dari penelitian asosiatif ialah guna menentukan dampak atau hubungan antara berbagai faktor. Di

sini, kami mengkaji korelasi diantara ukuran perusahaan beserta nilai perusahaan, dengan tujuan memahami struktur statistik keterkaitan tersebut melalui variabel mediasi profitabilitas.

Populasi dan Sampel

Perusahaan transportasi yang termuat pada BEI antara 2020-2024 menjadi populasi pada penelitian yang dilakukan peneliti. Perubahan substansial yang terjadi di industri transportasi, baik selama maupun setelah pandemi COVID-19, diperhitungkan dalam pemilihan populasi ini. Periode ini seharusnya menjadi fokus utama penelitian ini mengingat dinamika signifikan yang terjadi selama periode tersebut. Metode sampel purposive berdasarkan kriteria yang ditentukan dipergunakan sebagai teknik pengambilan sampel pada penelitian yang peneliti lakukan. Kriteria pemilihan sampel tersebut yakni:

1. Perusahaan sektor transportasi yang termuat pada BEI secara berturut-turut dari 2021 sampai 2023.
2. Perusahaan yang menerbitkan laporan keuangan tahunan secara lengkap dalam periode tersebut.
3. Data yang tersedia mencakup variabel-variabel yang diperlukan dalam penelitian (ukuran perusahaan, profitabilitas, serta nilai perusahaan).

Teknik Pengumpulan Data

Studi ini mengandalkan data sekunder yang dikumpulkan dari laporan keuangan tahunan perusahaan-perusahaan sektor transportasi yang termuat pada BEI dari 2020 hingga 2024. Pendekatan pengumpulan data yang dipergunakan ialah berbasis dokumentasi. Situs web resmi semua perusahaan yang terlibat, serta BEI (www.idx.co.id), disisir untuk mencari data sekunder. Jenis data yang dikumpulkan meliputi:

- Total aset perusahaan, sebagai indikator dari ukuran perusahaan.
- Nilai Return on Assets (ROA), sebagai indikator dari profitabilitas.
- Nilai Price to Book Value (PBV), sebagai indikator dari nilai perusahaan.

Dalam penelitian ini, data sekunder digunakan sesuai dengan pendekatan kuantitatif, karena memungkinkan dilakukan pengukuran dan analisis statistik terhadap variabel-variabel yang diteliti. Teknik dokumentasi dipilih karena praktis dan mampu menyediakan data historis yang relevan dengan periode waktu yang ditentukan.

Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan proses empat langkah untuk menganalisis data: analisis rute, uji efek antarvariabel, uji asumsi klasik, dan statistik deskriptif. Statistik deskriptif pertama-tama mengkarakterisasi data dengan menyatakan karakteristiknya, termasuk rentang nilai untuk setiap variabel penelitian serta rata-rata, deviasi standar, minimum, dan maksimumnya. Kedua, untuk memastikan data tersebut sesuai untuk regresi linier, dilakukan uji asumsi klasik. Uji ini meliputi:

- Uji normalitas, mempergunakan metode Kolmogorov-Smirnov, guna mengetahui apakah data berdistribusi normal.
- Uji autokorelasi, melalui nilai Durbin-Watson, untuk mendeteksi adanya hubungan antar residual.
- Uji multikolinearitas, dengan memperhatikan nilai Tolerance dan Variance Inflation Factor (VIF), guna melihat apakah antar variabel independen saling berkorelasi tinggi.
- Uji heteroskedastisitas, yang dilakukan dengan mengamati pola pada scatterplot, untuk mengetahui apakah terjadi penyebaran residual yang tidak konsisten.

Ketiga, dilakukan pengujian pengaruh antar variabel melalui dua model regresi:

Model Regresi 1: Profitabilitas $= \alpha + \beta_1 UP + e$

Model Regresi 2: Nilai Perusahaan $= \alpha + \beta_1 UP + \beta_2 PRO + e$

Keterangan:

α = konstanta

UP = Ukuran Perusahaan

PRO = Profitabilitas

NP = Nilai Perusahaan

e = error/residual

Setiap model menggunakan dua jenis uji statistik: satu yang menguji dampak semua variabel independen sekaligus (uji F) dan satu lagi yang menguji masing-masing variabel independen secara terpisah (uji t). Langkah keempat adalah menguji keterkaitan diantara variabel independen (nilai perusahaan beserta struktur modal) dan variabel mediasi (profitabilitas) menggunakan analisis jalur (Perdana & Adityaputra, 2024).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Uji Normalitas

Hasil uji normalitas disajikan pada Tabel 1 berikut:

Tabel 1. Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		33
Normal Parameters[a,b]	Mean	,0000000
	Std. Deviation	39,87286093
Most Extreme Differences	Absolute	,294
	Positive	,294
	Negative	-,132
Test Statistic		,294
Asymp. Sig. (2-tailed)		,000[c]

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

Hasil menunjukkan nilai signifikansi senilai 0,000 ($p < 0,05$), yang berarti data residual tidak berdistribusi normal. Pernyataan tersebut diperkuat dengan nilai statistik K-S senilai 0,294 yang cukup besar. Selain itu, dari grafik scatterplot terlihat pola yang tidak acak serta terkesan menyebar ke arah tertentu, yang juga menandakan adanya pelanggaran asumsi normalitas residual.

Uji Multikolinearitas

Berikut hasil uji multikolinearitas yang diperoleh:

Tabel 2. Uji Multikolinearitas

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients B	Unstandardized Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.	Collinearity Statistics Tolerance	Collinearity Statistics VIF
1	(Constant)	-5,373	8,753		-,614	,544		
	DER	-3,679	3,238	-,250	-1,136	,265	,634	1,578
	PBV	4,824	2,974	,357	1,622	,115	,634	1,578

a. Dependent Variable: ROA

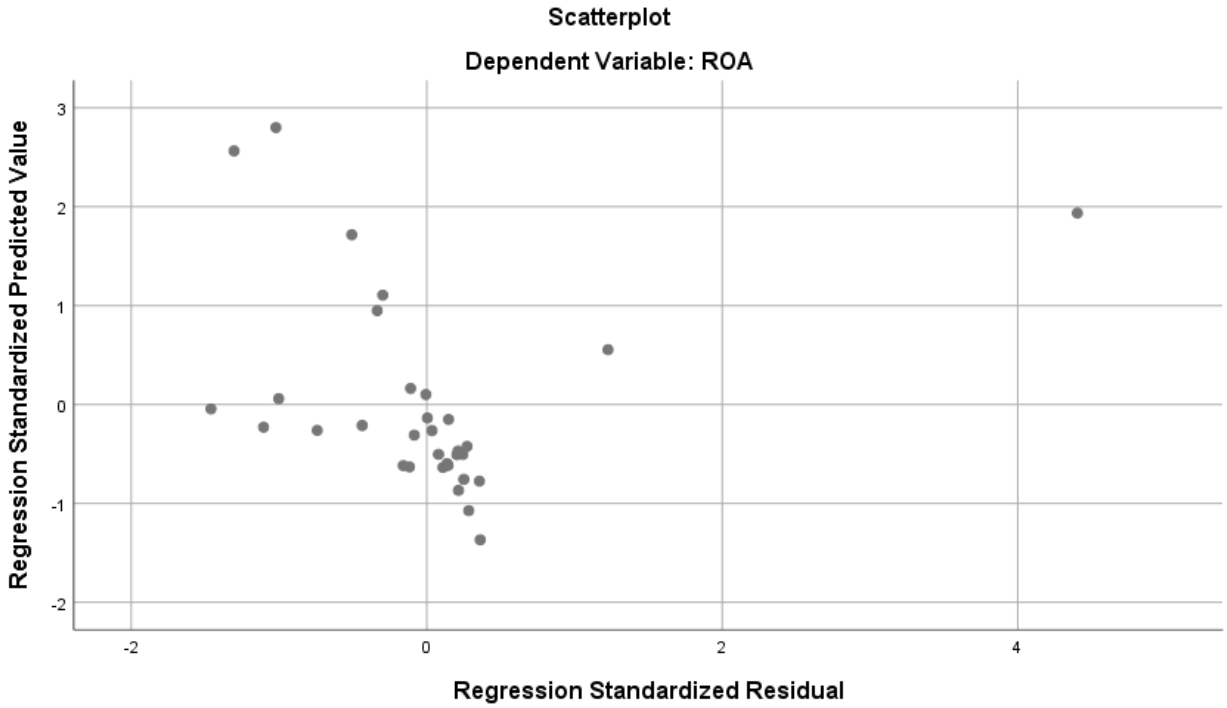
Nilai Toleransi dan Varians Inflation Factor (VIF) diperiksa untuk menguji multikolinearitas. Temuan memperlihatkan variabel DER beserta variabel PBV memiliki nilai Tolerance 0,634 serta memiliki nilai VIF 1,578. Nilai-nilai tersebut memperlihatkan tidak ditemukan multikolinearitas antar variabel independen, yang berada di bawah kriteria umum (VIF < 10 dan Toleransi > 0,10). Pernyataan tersebut memastikan variabel DER beserta PBV dapat secara bersama dimasukkan dengan aman ke dalam model regresi tanpa khawatir pengaruhnya berkorelasi linear.

Uji Heteroskedastisitas

Uji Heteroskedastisitas

Pada penelitian ini, uji heteroskedastisitas dilakukan dengan menganalisis pola pada grafik scatterplot antara nilai prediksi dengan residual, yang ditampilkan pada Gambar berikut:

Gambar 1. Uji Heteroskedastisitas



Melihat grafik scatterplot di atas, diperlihatkan titik-titik tidak menyebar secara acak atau merata di sekitar sumbu horizontal, melainkan menunjukkan pola yang mengarah ke suatu bentuk tertentu. Ini mengindikasikan kemungkinan adanya masalah heteroskedastisitas, yaitu varians residual yang tidak konstan. Estimasi koefisien beserta hasil uji statistik dapat dikatakan tidak valid ketika ditemukan heteroskedastisitas.

Uji Autokorelasi

Tabel 3. Uji Autokorelasi

Model Summary[b]

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,286[a]	,082	,021	41,18051	2,196

a. Predictors: (Constant), PBV, DER

b. Dependent Variable: ROA

Uji autokorelasi dilaksanakan melalui melihat nilai Durbin-Watson. Hasil menunjukkan nilai 2,196, yang berada dalam rentang 1,5 – 2,5. Nilai tersebut memperlihatkan tidak ditemukan autokorelasi dalam data (negatif ataupun positif). Dengan demikian, model regresi tidak mengalami gangguan akibat ketergantungan residual secara berurutan, sehingga asumsi independensi residual telah terpenuhi.

Uji Sobel

Tabel 4. Uji Sobel Koefesien Y terhadap X dan M

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients B	Unstandardized Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	-5,373	8,753		-,614	,544
	DER	-3,679	3,238	-,250	-1,136	,265
	PBV	4,824	2,974	,357	1,622	,115

a. Dependent Variable: ROA

Tabel 5. Uji Sobel Koefesien M terhadap X

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients B	Unstandardized Coefficients Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	1,679	,434		3,865	,001
	DER	,659	,156	,605	4,233	,000

a. Dependent Variable: PBV

Hasil Uji Sobel

$$Z = \frac{a * b}{\sqrt{(b^2 * SEa^2) + (a^2 * SEb^2)}}$$

$$Z = \frac{0{,}659 * 4{,}824}{\sqrt{(4{,}824^2 * 0{,}156^2) + (0{,}659^2 * 2{,}974^2)}}$$

$$Z = \frac{3{,}179}{2{,}0982} = 1{,}515$$

Uji Sobel dilakukan untuk mengetahui apakah variabel PBV memediasi hubungan antara DER terhadap ROA. Hasil perhitungan menghasilkan nilai Z = 1,515, < nilai kritis 1,96 pada tingkat signifikansi 5%. Artinya, pengaruh tidak langsung DER terhadap ROA melalui PBV tidak signifikan secara statistik. Akibatnya, diambil kesimpulan PBV sebagai variabel tidak mediasi keterkaitan diantara DER dengan ROA dalam model ini.

SIMPULAN

Kesimpulan

Tingkat profitabilitas tidak terpengaruh struktur modal, menurut analisis data serta percakapan yang melibatkan bisnis transportasi yang termuat pada BEI antara 2021 dan 2023. Temuan tersebut mengindikasikan strategi perusahaan dalam menentukan porsi pendanaan antara utang serta modal sendiri belum mampu memberikan dampak yang jelas dalam meningkatkan kinerja keuangannya, terutama dalam hal menghasilkan keuntungan. Dengan kata lain, tingginya penggunaan utang belum tentu membuat perusahaan menjadi lebih efisien secara operasional, yang seharusnya terlihat dari rasio Return on Assets (ROA). Selain itu, profitabilitas juga tidak terbukti memberikan kuatnya pengaruh kepada nilai perusahaan yang diukur dengan *Price to Book Value* (PBV). Walaupun secara teori, tingginya laba diyakini mampu mendatangkan minat investor serta meningkatkan nilai perusahaan, hasil kajian ini menunjukkan investor kemungkinan lebih mempertimbangkan aspek lain ketika melaksanakan penilaian kinerja serta prospek perusahaan transportasi.

Kemudian, struktur modal tidak secara signifikan memengaruhi nilai bisnis secara langsung, menurut penelitian tersebut. Rasio utang terhadap ekuitas masih terlalu rendah untuk memengaruhi opini investor tentang nilai perusahaan. Sederhananya, berutang tidak mengirimkan sinyal yang dapat meningkatkan kepercayaan pasar. Profitabilitas juga gagal memediasi keterkaitan diantara struktur modal dengan nilai perusahaan, menurut investigasi Sobel yang mengkaji peran mediasi tersebut. Hal tersebut memperlihatkan tidak ditemukan adanya pengaruh tidak langsung melalui profitabilitas yang membantu menentukan nilai bisnis.

Secara keseluruhan, penelitian ini menyimpulkan bahwa baik struktur modal maupun profitabilitas belum dapat dijadikan sebagai faktor utama dalam menentukan nilai perusahaan pada sektor transportasi selama periode yang dikaji. Hal ini memberikan indikasi bahwa mungkin ada faktor lain yang lebih berperan, seperti kondisi ekonomi secara umum, efisiensi dalam menjalankan operasional, penggunaan teknologi, kualitas manajemen perusahaan, atau persepsi pasar terhadap risiko di industri transportasi. Oleh karena itu, dibutuhkan studi lanjutan dengan pendekatan yang lebih menyeluruh agar dapat mengidentifikasi penyebab-penyebab lainnya yang berpengaruh lebih kepada nilai perusahaan di sektor ini.

Saran

Diharapkan peneliti selanjutnya dapat menambah rasio yang digunakan untuk menganalisis kinerja perusahaan agar lebih banyak informasi yang bagi kreditur bersama investor ketika menilai suatu perusahaan. Untuk peneliti selanjutnya juga diharapkan menambah jumlah sampel menjadi lebih banyak perusahaan ataupun lebih banyak tahun agar dapat memberikan hasil dan gambaran yang lebih bervariasi pada perusahaan. Untuk perusahaan, diharapkan mencantumkan fenomena yang memengaruhi naik turunnya hasil pada laporan keuangan tahunan perusahaan agar pihak luar dapat mengetahui kinerja perusahaan.

DAFTAR PUSTAKA

Adityaputra, S. A., & Perdana, D. (2024). PENGARUH STRUKTUR MODAL DAN UKURAN PERUSAHAAN TERHADAP NILAI PERUSAHAAN DENGAN PROFITABILITAS SEBAGAI VARIABEL MEDIASI. *Jesya*, *7*(1), 472–488. https://doi.org/10.36778/jesya.v7i1.1404

Alifianda, R., & Takarini, N. (2020). *ANALISIS PROFITABILITAS PADA PERUSAHAAN FOOD AND BEVERAGES YANG TERDAFTAR DI BURSA EFEK INDONESIA*. *1*(2), 76–83. https://doi.org/10.38076/ideijeb.v1i2.9

Aslindar, D. A., & Lestari, U. P. (2020). PENGARUH PROFITABILITAS, LIKUIDITAS DAN PELUANG PERTUMBUHAN TERHADAP NILAI PERUSAHAAN DENGAN STRUKTUR MODAL SEBAGAI VARIABEL INTERVENING. *Dinamika Akuntansi, Keuangan Dan Perbankan*, *9*(1), 91–106.

Christina Dewi Wulandari, & Tri Damayanti. (2022). Pengaruh Struktur Modal, Ukuran Perusahaan Dan Likuiditas Terhadap Nilai Perusahaan Dengan Profitabilitas Sebagai Variabel Intervening. *Jurnal Akuntansi Dan Manajemen Bisnis*, *2*(1), 01–18. https://doi.org/10.56127/jaman.v2i1.68

Dewi, D. A. intan Y. M., & Sudiartha, G. M. (2017). PERUSAHAAN Dewa Ayu Intan Yoga Maha Dewi 1 Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana , Bali , Indonesia Perusahaan yang memiliki permasalahan terhadap modal dapat mencari dananya pada pasar modal . Tandelilin (2010 : 26) pasar modal adalah tempat. *E-Jurnal Manajemen Unud*, *6*(4), 2222–2252.

Jati, G. (2023). Penggunaan Macam Moda Transportasi Indonesia Butuh Dorongan Kuat dari Pemerintah. In *Https://Iesr.or.Id/Penggunaan-Macam-Moda-Transportasi-Indonesia-Butuh-Dorongan-Kuat-Dari-Pemerintah*.

Lisda, R., & Kusmayanti, E. (2021). Pengaruh Struktur Modal Dan Profitabilitas Terhadap Nilai Perusahaan. *Land Journal*, *2*(1), 87–94. https://doi.org/10.47491/landjournal.v2i1.1102

Perdana, D., & Adityaputra, S. A. (2024). PENGARUH STRUKTUR MODAL DAN UKURAN PERUSAHAAN SEBAGAI VARIABEL MEDIASI (Studi Empiris pada Perusahaan Sektor Konstruksi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2018-2022). *Jurnal Ekonomi & Ekonomi Syariah*, *7*(1), 472–488.

Pratiwi, N. P. Y., Yudiatmaja, F., & Suwendra, I. W. (2016). PENGARUH STRUKTUR MODAL DAN UKURAN PERUSAHAAN TERHADAP NILAI PERUSAHAAN. *Jurnal Manajemen Indonesia*, *4*(1). https://ejournal.undiksha.ac.id/index.php/JMI/article/view/6739

Yovita Fransisca Mustikasari, M. (n.d.). *EARNINGS RESPONSE COEFFICIENT : ANALISIS BERDASAR AUDIT SWITCHING DAN KEPEMILIKAN ASING DALAM PERSPEKTIF TEORI SINYAL Yovita Fransisca Mustikasari*. *1991*.