



Department of Digital Business

Journal of Artificial Intelligence and Digital Business (RIGGS)

Homepage: <https://journal.ilmudata.co.id/index.php/RIGGS>

Vol. 5 No. 2 (2026) pp: 25715-25727

P-ISSN: 2963-9298, e-ISSN: 2963-914X

Determinan Nilai Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2020-2024

Haila Afra Alfaiza¹, Darto²

¹²Departemen Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Muhammadiyah Jakarta

¹hailaafra04@gmail.com, ²darto@umj.ac.id

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis determinan nilai perusahaan pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2020–2024. Variabel independen yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari keberagaman gender, struktur modal yang diprosikan dengan Debt to Asset Ratio (DAR), dan likuiditas yang diprosikan dengan Current Ratio (CR) terhadap nilai perusahaan pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2020–2024. Nilai perusahaan diprosikan menggunakan Tobin's Q. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan data sekunder yang diperoleh dari laporan keuangan dan laporan tahunan perusahaan yang dipublikasikan melalui Bursa Efek Indonesia serta situs resmi masing-masing perusahaan. Teknik pengambilan sampel menggunakan purposive sampling, sehingga diperoleh 11 perusahaan dengan total 55 observasi selama periode penelitian. Analisis data menggunakan regresi data panel dengan bantuan perangkat lunak EViews 10. Berdasarkan hasil uji pemilihan model, Random Effect Model (REM) merupakan model yang paling tepat digunakan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial keberagaman gender berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap nilai perusahaan, Debt to Asset Ratio (DAR) berpengaruh positif dan signifikan terhadap nilai perusahaan, sedangkan Current Ratio (CR) berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap nilai perusahaan. Secara simultan, keberagaman gender, Debt to Asset Ratio (DAR), dan Current Ratio (CR) berpengaruh signifikan terhadap nilai perusahaan. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi investor, manajemen perusahaan, dan peneliti selanjutnya dalam memahami faktor-faktor yang memengaruhi nilai perusahaan pada perusahaan sub sektor transportasi di Indonesia.

Kata Kunci: Keberagaman Gender, Debt to Asset Ratio (DAR), Current Ratio (CR), Nilai Perusahaan, Tobin's Q.

1. Latar Belakang

Sektor transportasi merupakan salah satu sektor vital dalam perekonomian karena berperan sebagai penggerak utama dalam distribusi barang dan mobilitas manusia. Keberadaan sektor ini sangat penting dalam mendukung aktivitas ekonomi, memperlancar arus perdagangan, serta meningkatkan konektivitas antarwilayah. Di Indonesia, perkembangan sektor transportasi mengalami pertumbuhan yang signifikan seiring dengan meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap layanan transportasi yang efisien, cepat, dan terjangkau.

Perusahaan-perusahaan transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia memiliki kontribusi penting dalam mencerminkan kondisi industri transportasi nasional. Kinerja perusahaan pada sektor ini menjadi perhatian investor karena memiliki tingkat sensitivitas yang tinggi terhadap perubahan kondisi ekonomi makro, seperti pertumbuhan ekonomi, harga bahan bakar, serta kebijakan pemerintah terkait infrastruktur dan mobilitas.

Menurut [1], transportasi merupakan sektor yang sangat penting dalam mendukung pembangunan dan perekonomian suatu negara. Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sehingga mempunyai nilai ekonomi yang lebih tinggi.

Memasuki masa transisi pasca-pandemi, sebelumnya seluruh perusahaan transportasi mengalami penurunan drastis akibat virus Covid-19. Namun, perusahaan transportasi di Indonesia mulai menunjukkan tanda-tanda pemulihan. Pemerintah dan operator transportasi melakukan berbagai penyesuaian, mulai dari penerapan protokol kesehatan, transformasi digital dalam pemesanan dan pembayaran tiket, hingga kebijakan insentif untuk mendorong kembali minat masyarakat menggunakan transportasi umum. Pemerintah juga mengeluarkan kebijakan terkait tarif, perizinan, infrastruktur, dan keselamatan yang mempunyai dampak yang cukup besar pada operasional dan profitabilitas perusahaan transportasi [2].

Pasca pandemi COVID-19, sektor transportasi di Indonesia menunjukkan tren pertumbuhan yang cukup signifikan. Hal ini tercermin dari peningkatan Produk Domestik Bruto (PDB) sektor transportasi yang terus mengalami kenaikan dari waktu ke waktu. Kondisi tersebut memberikan dampak terhadap kinerja perusahaan-perusahaan transportasi yang tercatat di Bursa Efek Indonesia. Pertumbuhan sektor transportasi tidak hanya menjadi indikator pemulihan ekonomi nasional, tetapi juga berperan sebagai faktor yang memengaruhi pergerakan harga saham. Sentimen positif dari meningkatnya kinerja sektor ini pada dasarnya mencerminkan adanya peningkatan kepercayaan investor terhadap prospek perusahaan transportasi.

Namun demikian, fenomena tersebut tidak sepenuhnya tercermin pada subsektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode pasca transisi pandemi. Meskipun secara umum sektor transportasi menunjukkan arah pemulihan yang seharusnya mendorong kenaikan harga saham, kenyataannya justru terjadi penurunan harga saham pada beberapa perusahaan di subsektor tersebut. Kondisi ini menunjukkan adanya ketidaksesuaian antara pertumbuhan kinerja sektor secara makro dengan respon pasar modal, sehingga menjadi fenomena yang menarik untuk dikaji lebih lanjut. Nilai Perusahaan dapat memberikan gambaran kepada pemegang saham terkait baik buruknya pengelolaan perusahaan. Dengan demikian, Nilai Perusahaan menjadi hal yang penting bagi perusahaan terkait citra baik perusahaan di masyarakat luas. Efektivitas dan efisiensi pengelolaan yang dilakukan oleh manajemen akan berdampak pada meningkatnya nilai yang dimiliki perusahaan tersebut. Adanya pelaporan keuangan menjadi hal yang penting karena memberikan informasi yang dapat digunakan untuk pengambilan keputusan. Laporan keuangan akan memberikan informasi mengenai profitabilitas, risiko, timing aliran kas, yang semuanya akan memengaruhi harapan pihak-pihak yang berkepentingan [3].

Menurut [4], nilai perusahaan merupakan cerminan terhadap tingkat keberhasilan manajemen dalam mengelola perusahaan yang dipercayakan kepadanya yang dikaitkan dengan harga saham. Semakin tinggi nilai perusahaan, semakin kaya memegang sahamnya. Secara tidak langsung hal ini dapat dilihat sebagai kemampuan untuk meningkatkan kesejahteraan pemegang saham yang merupakan tujuan perusahaan.

Untuk memberikan gambaran empiris mengenai kondisi nilai perusahaan pada perusahaan subsektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI), peneliti menggunakan Tobin's Q sebagai proksi nilai perusahaan. Data Tobin's Q diperoleh melalui pengolahan data sekunder yang bersumber dari laporan keuangan tahunan (annual report) dan laporan keuangan audit perusahaan subsektor transportasi yang terdaftar di BEI selama periode 2020–2024. Data yang digunakan meliputi harga saham penutupan akhir tahun, jumlah saham beredar, total liabilitas, dan total aset, yang diperoleh dari situs resmi Bursa Efek Indonesia (www.idx.co.id) serta situs resmi masing-masing perusahaan. Selanjutnya, data tersebut diolah menggunakan rumus Tobin's Q sehingga diperoleh nilai Tobin's Q masing-masing perusahaan pada setiap tahun. Nilai yang disajikan pada Tabel 1.1 merupakan hasil pengolahan peneliti terhadap data perusahaan selama periode pengamatan untuk menggambarkan perkembangan nilai perusahaan subsektor transportasi secara empiris.

Adapun perkembangan nilai perusahaan yang diproksikan dengan Tobin's Q pada perusahaan subsektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia selama periode 2020–2024 disajikan pada Tabel 1. berikut:

Tabel 1. Data Nilai Perusahaan (Tobins'Q) Perusahaan Transportasi

No	Kode Saham	2020	2021	2022	2023	2024	Rata-Rata
1	ASSA	42.44	2.68	38.44	40.4	33.61	31.51
2	BIRD	0.73	0.74	0.74	0.85	0.77	0.77
3	BPTR	0.82	1.65	1.03	0.87	0.87	1.05
4	CMPP	1.8	2.39	2.66	2.51	2.85	2.44
5	GIAA	-0.16	-12.33	6.15	0.1	0.05	-1.24
6	HELI	1.13	1.43	1.79	2.37	1.91	1.73
7	IMJS	1	0.99	0.84	0.84	0.84	0.9
8	LRNA	0.45	0.49	0.53	0.32	0.3	0.42
9	SAFE	1.57	1.68	1.72	2.07	1.65	1.74
10	TAXI	4.4	5.78	7.15	7.59	1.28	5.24
11	WEHA	0.89	1.96	0.96	1.04	0.91	1.15
Rata-Rata		5.01	0.68	5.64	5.36	4.09	4.16

Sumber: Data diolah penulis (2026)

Tabel tersebut menyajikan perkembangan nilai Tobin's Q dari sebelas perusahaan sub sektor transportasi yang tercatat di Bursa Efek Indonesia selama periode 2020 hingga 2024, beserta rata-rata masing-masing perusahaan dan rata-rata industri secara keseluruhan. Secara umum, nilai Tobin's Q menunjukkan pola yang fluktuatif dengan pergerakan naik turun yang cukup signifikan antar tahun.

Berdasarkan rata-rata industri, pada tahun 2020 nilai Tobin's Q berada pada angka 5,01, kemudian mengalami penurunan tajam pada tahun 2021 menjadi 0,68. Selanjutnya, pada tahun 2022 terjadi peningkatan signifikan menjadi 5,64, dan relatif stabil pada tahun 2023 sebesar 5,36. Namun, pada tahun 2024 kembali mengalami penurunan menjadi 4,00. Secara keseluruhan, rata-rata Tobin's Q industri selama periode penelitian adalah sebesar 4,54, yang menunjukkan bahwa secara umum nilai pasar perusahaan masih berada di atas nilai asetnya, meskipun dengan tingkat fluktuasi yang tinggi.

Pada tingkat perusahaan, terdapat variasi yang cukup mencolok. Perusahaan ASSA memiliki nilai Tobin's Q yang sangat tinggi, yaitu 42,44 (2020), 2,68 (2021), 38,44 (2022), 40,40 (2023), dan 33,61 (2024) dengan rata-rata 31,51, sehingga menjadi kontributor utama tingginya rata-rata industri. Perusahaan TAXI juga menunjukkan nilai yang relatif tinggi, yaitu 4,40, 5,78, 7,15, 7,59, dan 1,28 dengan rata-rata 5,24.

Sementara itu, perusahaan seperti BIRD memiliki nilai yang relatif stabil yaitu 0,73–0,85 dengan rata-rata 0,77, dan IMJS berada pada kisaran 0,84–1,00 dengan rata-rata 0,90. LRNA juga menunjukkan kestabilan dengan nilai antara 0,30–0,53 dan rata-rata 0,42.

Di sisi lain, terdapat perusahaan yang mengalami fluktuasi cukup besar. BPTR bergerak dari 0,82 (2020) ke 1,65 (2021) lalu turun menjadi sekitar 0,87 (2023–2024) dengan rata-rata 1,05. HELI menunjukkan tren meningkat dari 1,13 (2020) hingga 2,37 (2023) sebelum turun ke 1,91 (2024) dengan rata-rata 1,73. CMPP juga mengalami peningkatan bertahap dari 1,80 (2020) menjadi 2,85 (2024) dengan rata-rata 2,44.

Perusahaan GIAA menunjukkan kondisi paling ekstrem, dengan nilai -0,16 (2020) dan -12,33 (2021), kemudian melonjak menjadi 6,15 (2022) sebelum kembali turun menjadi 0,10 (2023) dan 0,05 (2024), sehingga rata-ratanya menjadi -1,24. Hal ini menunjukkan adanya ketidakstabilan kinerja dan persepsi pasar yang sangat rendah pada periode tertentu.

Selain itu, SAFE menunjukkan tren meningkat dari 1,57 (2020) hingga 2,07 (2023) sebelum turun menjadi 1,65 (2024) dengan rata-rata 1,74, sedangkan WEHA bergerak dari 0,89 (2020) naik ke 1,96 (2021) dan kembali stabil di sekitar 0,91–1,04 dengan rata-rata 1,15.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa nilai Tobin's Q pada perusahaan transportasi selama periode penelitian tidak menunjukkan pola yang stabil, melainkan dipengaruhi oleh fluktuasi kinerja perusahaan dan dinamika pasar. Perusahaan dengan nilai ekstrem seperti ASSA dan GIAA memiliki pengaruh besar terhadap rata-rata industri, sehingga mencerminkan bahwa struktur valuasi sektor ini sangat heterogen dan sensitif terhadap perubahan kondisi ekonomi maupun internal perusahaan.

Pada dasarnya, ada cukup banyak faktor dalam menganalisis nilai perusahaan. Maka dari itu, penulis menentukan untuk menggunakan indikator keberagaman gender, struktur modal yang diukur dengan *Debt-to-Asset Ratio*, dan *Current Ratio* terhadap nilai perusahaan yang diukur dengan Tobin's Q.

Nilai perusahaan di setiap subsektor transportasi disebabkan oleh variabel keberagaman gender. Gender merupakan konsep sosial yang tidak semata-mata ditentukan oleh faktor biologis, melainkan dibentuk melalui interaksi sosial, budaya, dan institusi yang berkembang dalam masyarakat. Keragaman gender (*gender diversity*) merupakan salah satu aspek tata kelola perusahaan (*corporate governance*) yang semakin mendapat perhatian dalam penelitian manajemen dan keuangan. Keberagaman gender dalam jajaran dewan direksi diyakini mampu menghadirkan sudut pandang, pengalaman, dan gaya pengambilan keputusan yang lebih beragam sehingga dapat meningkatkan kualitas pengawasan, efektivitas strategi perusahaan, serta menciptakan nilai perusahaan yang lebih baik. Oleh karena itu, keberadaan perempuan dalam dewan direksi tidak hanya dipandang sebagai bentuk representasi, tetapi juga sebagai faktor yang dapat memengaruhi kinerja dan nilai perusahaan. Maretha et al. [5] menjelaskan bahwa gender berkaitan dengan pembagian peran dan tanggung jawab sosial antara laki-laki dan perempuan yang berkembang dalam kehidupan masyarakat. Dengan demikian, dalam konteks perusahaan, *gender diversity* mencerminkan tingkat keberagaman komposisi laki-laki dan perempuan yang terlibat dalam pengambilan keputusan strategis. Penelitian terdahulu menunjukkan bahwa *gender diversity* memiliki hubungan dengan nilai perusahaan. Prestiani [6], melalui studi meta-analisis, menemukan bahwa keberadaan perempuan dalam dewan direksi berpengaruh positif terhadap kinerja perusahaan. Di Indonesia, Trianto et al. [7] juga menjelaskan bahwa keberagaman gender dalam struktur pengelolaan perusahaan dapat meningkatkan kualitas tata kelola dan memperkuat kepercayaan investor terhadap perusahaan.

Selanjutnya, faktor yang memengaruhi nilai perusahaan adalah struktur modal. Struktur modal merupakan suatu pendanaan yang dalam penggunaannya dilakukan dalam jangka panjang, berupa saham preferen maupun modal pemegang saham (investor). Meningkatnya struktur modal akan berdampak pada peningkatan nilai perusahaan

[8]. Objek dalam penelitian ini merupakan perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Struktur modal adalah komposisi antara sumber dana yang berasal dari utang dan ekuitas yang digunakan perusahaan untuk membiayai aktivitasnya. Menurut [9], struktur modal yang optimal dapat meminimalkan biaya modal dan memaksimalkan nilai perusahaan. Dalam sektor transportasi yang padat modal, struktur modal yang tepat sangat penting untuk menjaga likuiditas dan kelangsungan usaha. Struktur modal yang terlalu berat pada utang dapat meningkatkan risiko kebangkrutan, sedangkan ekuitas yang terlalu besar dapat mengurangi efisiensi penggunaan modal.

Selanjutnya, nilai perusahaan dapat diukur dengan *Current Ratio*, di mana terdapat aktiva lancar dan utang lancar dalam rasio ini. *Current Ratio* merupakan rasio yang mengukur kemampuan suatu perusahaan untuk membayar hutang jangka pendeknya dengan aset yang dimiliki.

Current Ratio (CR) merupakan rasio likuiditas yang digunakan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya menggunakan aset lancar [10]. Rasio ini diperoleh dengan membandingkan aset lancar dengan utang lancar yang dimiliki perusahaan. Semakin tinggi nilai *Current Ratio*, semakin besar kemampuan perusahaan dalam menjamin pembayaran kewajiban jangka pendek kepada kreditor. Sebaliknya, nilai rasio yang rendah menunjukkan bahwa perusahaan memiliki keterbatasan dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya.

Selain itu, *Current Ratio* juga mencerminkan tingkat likuiditas perusahaan dalam jangka pendek, yang menunjukkan seberapa jauh aset lancar mampu menutupi kewajiban lancar yang segera jatuh tempo. Dalam penelitian terbaru, *Current Ratio* dipandang sebagai indikator penting dalam menilai kesehatan keuangan perusahaan, terutama dalam kaitannya dengan risiko likuiditas dan kelangsungan operasional perusahaan [11]. Secara umum, *Current Ratio* mencerminkan tingkat keamanan (*margin of safety*) bagi kreditor dalam memberikan pinjaman jangka pendek. Oleh karena itu, rasio ini menjadi indikator penting dalam menilai kondisi likuiditas perusahaan serta risiko keuangan yang dihadapi dalam jangka pendek.

Dari beberapa faktor di atas, terdapat fenomena yang terjadi antara penelitian-penelitian mengenai pengaruh nilai perusahaan. Penelitian terkait objek kajian ini banyak dilakukan oleh para peneliti sebelumnya, hal tersebut dapat dibuktikan dengan table ringkasan Research Gap pada tabel 2. berikut :

Tabel 2. Research Gap		
Keterangan	Penelitian Terdahulu	Hasil Penelitian
Keberagaman Gender Terhadap Nilai Perusahaan	Anggraini & Lestari (2024); Post & Byron (2015); Syariati & Kadir (2019)	Positif Signifikan
	Alvina & Yurniwati (2024); Hariyani (2025)	Negatif Signifikan
Struktur Modal (DER) Terhadap Nilai Perusahaan	Syariati & Kadir (2019); Wulandari & Istiqomah (2024)	Positif Signifikan
	Ummah & Yuliana (2023); Vo & Ellis (2017)	Negatif Signifikan
<i>Current Ratio</i> (CR) Terhadap Nilai Perusahaan	Ummah & Yuliana (2023); Amidu (2017)	Positif Signifikan
	Widyakto et al. (2024)	Positif Tidak Signifikan

Sumber: Data Diolah (2026)

Berdasarkan uraian latar belakang, fenomena empiris yang menunjukkan fluktuasi nilai perusahaan pada subsektor transportasi, serta adanya ketidakkonsistenan hasil penelitian terdahulu mengenai pengaruh keragaman gender, profitabilitas, dan umur perusahaan terhadap nilai perusahaan, menunjukkan bahwa hubungan antarvariabel tersebut masih memerlukan pengujian lebih lanjut. Perbedaan hasil penelitian tersebut mengindikasikan adanya research gap yang belum dapat memberikan kesimpulan yang konsisten mengenai faktor-faktor yang memengaruhi nilai perusahaan, khususnya pada perusahaan subsektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Selain itu, perusahaan subsektor transportasi memiliki karakteristik yang berbeda dibandingkan sektor lainnya karena sangat dipengaruhi oleh kebutuhan modal yang besar, dinamika operasional, perkembangan teknologi, serta perubahan kondisi ekonomi. Kondisi tersebut dapat memengaruhi persepsi investor dalam menilai kinerja dan prospek perusahaan, sehingga penting untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang berperan dalam meningkatkan nilai perusahaan. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan bukti empiris mengenai pengaruh keragaman gender, profitabilitas, dan umur perusahaan terhadap nilai perusahaan, sekaligus memperkaya literatur di bidang manajemen keuangan dan tata kelola perusahaan.

Berdasarkan latar belakang, fenomena empiris, landasan teori, dan hasil penelitian terdahulu yang masih menunjukkan perbedaan temuan, penulis bertujuan untuk melakukan penelitian determinan nilai perusahaan pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2020–2024.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan asosiatif untuk menganalisis pengaruh keberagaman gender, struktur modal, dan *Current Ratio* terhadap nilai perusahaan pada perusahaan subsektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) periode 2020–2024. Data yang digunakan merupakan data sekunder yang diperoleh dari laporan keuangan tahunan (*annual report*) dan laporan keuangan perusahaan yang dipublikasikan melalui situs resmi BEI serta situs resmi masing-masing perusahaan. Teknik pengambilan sampel menggunakan purposive sampling, sehingga diperoleh 11 perusahaan yang memenuhi kriteria penelitian. Analisis data dilakukan menggunakan regresi data panel dengan bantuan perangkat lunak E-Views 12, melalui tahapan pemilihan model terbaik (Common Effect, Fixed Effect, atau Random Effect), pengujian asumsi model apabila diperlukan, pengujian koefisien determinasi (R^2), serta uji hipotesis (uji t) untuk mengetahui pengaruh masing-masing variabel independen terhadap nilai perusahaan.

3. Hasil dan Diskusi

a. Hasil Analisis Data

Pengujian instrumen data meliputi uji validitas dan uji reliabilitas, yang bertujuan untuk menilai sejauh mana instrumen yang digunakan dalam penelitian ini memenuhi kriteria validitas dan reliabilitas. Hasil dari kedua pengujian tersebut disajikan sebagai berikut:

1) Nilai Perusahaan Tobins'Q Subsektor Transportasi 2020-2024

Nilai Perusahaan merupakan tolak ukur atas prestasi kerja yang telah dicapai suatu perusahaan. Peningkatan nilai perusahaan merupakan peningkatan kinerja perusahaan. Secara tidak langsung hal tersebut merupakan sebagai suatu kemampuan untuk meningkatkan kemakmuran pemegang saham yang merupakan tujuan perusahaan.

Tabel 3. Nilai Perusahaan Tobins'q Sub Sektor Transportasi 2020-2024

Kode	Tahun	Harga Saham	Saham Beredar	Utang	Aset	Tobinsq	Rata-Rata
ASSA	2020	635	339,750,000,000	3,731,575,182,568	5,170,895,098,267	42.44	31.51
	2021	3,340	3,561,731,720	4,266,438,743,626	6,031,946,733,670	2.68	
	2022	770	356,639,456,000	4,797,579,648,309	7,268,436,910,723	38.44	
	2023	790	369,113,751,700	4,733,321,354,845	7,335,797,636,072	40.40	
	2024	690	369,113,751,700	4,941,577,997,202	7,724,162,674,965	33.61	
BIRD	2020	1,300	2,502,100,000	2,017,591,000,000	7,253,114,000,000	0.73	0.76
	2021	1,380	2,502,100,000	1,450,558,000,000	6,598,137,000,000	0.74	
	2022	1,410	2,502,100,000	1,542,469,000,000	6,893,160,000,000	0.74	
	2023	1,790	2,502,100,000	1,948,786,000,000	7,580,224,000,000	0.85	
	2024	1,610	2,502,100,000	2,445,967,000,000	8,440,955,000,000	0.77	
BPTR	2020	81	1,550,000,000	311,837,466,207	536,303,000,000	0.82	1.05
	2021	498	1,550,000,000	572,021,955,910	816,739,000,000	1.65	
	2022	193	1,550,000,000	976,752,484,348	1,243,695,808,964	1.03	
	2023	86	3,534,000,000	1,027,609,201,943	1,528,539,670,473	0.87	
	2024	82	3,534,000,000	1,502,666,000,000	2,062,459,000,000	0.87	
CMPP	2020	184	10,685,124,441	8,990,927,886,117	6,080,516,085,752	1.80	2.44
	2021	184	10,685,124,441	10,354,172,604,375	5,149,094,524,206	2.39	
	2022	192	10,685,124,441	12,172,269,741,814	5,356,962,889,162	2.66	

DOI: <https://doi.org/10.31004/riggs.v5i2.12682>

Lisensi: Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)

Kode	Tahun	Harga Saham	Saham Beredar	Utang	Aset	Tobinsq	Rata-Rata
GIAA	2023	125	10,685,124,441	14,018,410,448,757	6,116,294,571,351	2.51	-1.24
	2024	108	10,685,124,441	15,151,336,468,921	5,716,560,756,692	2.85	
	2020	402	25,886,576,254	(35,054,268,421,746!)	152,721,382,680,678	-0.16	
	2021	222	25,886,576,254	(59,490,002,955,920!)	4,357,345,975,823	-12.33	
	2022	204	91,480,783,837	58,506,915,284,880	12,544,066,014,938	6.15	
	2023	69	91,480,783,837	3,885,787,263,600	103,740,286,717,260	0.10	
HELI	2024	69	91,480,783,837	(1,132,818,701,315!)	107,453,213,567,135	0.05	1.73
	2020	216	819,000,005	203,647,000,000	335,776,000,000	1.13	
	2021	326	832,862,387	160,317,000,000	301,478,000,000	1.43	
	2022	280	832,862,387	171,960,000,000	226,862,000,000	1.79	
	2023	404	832,862,387	149,026,000,000	204,597,000,000	2.37	
IMJS	2024	270	832,862,387	115,627,000,000	178,309,000,000	1.91	0.90
	2020	410	8,654,325,000	20,035,511,464,172	23,639,879,332,158	1.00	
	2021	420	8,654,325,000	20,905,277,198,797	24,715,394,326,528	0.99	
	2022	316	694,894,629	22,506,427,524,373	26,929,459,012,147	0.84	
	2023	280	694,894,629	23,973,773,451,031	28,711,561,013,612	0.84	
LRNA	2024	149	694,894,629	24,713,690,000,000	29,410,622,000,000	0.84	0.42
	2020	200	350,000,022	52,352,752,945	270,508,602,770	0.45	
	2021	202	350,000,022	47,302,648,250	239,333,983,354	0.49	
	2022	188	350,000,022	53,996,429,050	224,704,254,718	0.53	
	2023	180	350,000,022	52,183,775,772	358,763,150,139	0.32	
SAFE	2024	163	350,000,022	44,737,487,313	334,609,464,584	0.30	1.74
	2020	188	615,145,012	391,040,622,213	322,122,601,640	1.57	
	2021	220	615,145,012	366,839,357,213	298,604,232,055	1.68	
	2022	222	615,145,012	328,634,650,706	270,842,050,371	1.72	
	2023	350	615,145,012	275,538,626,115	237,297,109,924	2.07	
TAXI	2024	198	615,145,012	215,379,322,187	204,404,324,268	1.65	5.24
	2020	50	6,145,600,000	763,628,958,365	243,302,337,798	4.40	
	2021	50	10,223,647,156	14,972,234,000	91,040,495,000	5.78	
	2022	50	10,223,647,156	11,664,497,000	73,091,558,000	7.15	
	2023	50	10,223,647,156	11,543,042,000	68,834,522,000	7.59	
WEHA	2024	7	10,223,647,156	3,658,298,000	58,924,171,000	1.28	1.15
	2020	63	1,460,554,819	121,787,883,668	239,784,904,490	0.89	
	2021	220	1,460,554,819	113,973,603,428	222,474,205,879	1.96	
	2022	127	1,460,554,819	94,883,000,000	291,613,000,000	0.96	
	2023	167	1,460,554,819	123,678,000,000	351,819,000,000	1.04	
	2024	147	1,460,554,819	130,659,000,000	377,884,000,000	0.91	

Sumber: www.idx.id dan data diolah

Berdasarkan Tabel 3, nilai perusahaan yang diprosikan dengan *Tobin's Q* pada perusahaan subsektor transportasi periode 2020–2024 menunjukkan kondisi yang berfluktuasi. Perusahaan dengan rata-rata nilai *Tobin's Q* tertinggi adalah PT Adi Sarana Armada Tbk (ASSA) sebesar 31,51, yang menunjukkan bahwa pasar memberikan penilaian yang sangat tinggi terhadap nilai perusahaan. Sebaliknya, PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk (GIAA) memiliki rata-rata *Tobin's Q* sebesar -1,24, yang mencerminkan kondisi nilai perusahaan yang kurang baik selama periode penelitian. Sementara itu, sebagian besar perusahaan memiliki nilai *Tobin's Q* di atas 1, seperti CMPP (2,44), HELI (1,73), SAFE (1,74), TAXI (5,24), dan WEHA (1,15), yang menunjukkan bahwa pasar menilai perusahaan memiliki prospek yang baik. Secara keseluruhan, rata-rata nilai *Tobin's Q* perusahaan subsektor transportasi sebesar 4,16, sehingga dapat disimpulkan bahwa nilai perusahaan pada subsektor transportasi selama periode 2020–2024 cenderung dinilai baik oleh investor, meskipun terdapat perbedaan yang cukup besar antarperusahaan.

2) Statistik Deskriptif

Tabel 4. Deskriptif Variabel Penelitian

	TOBINSQ	KG	DAR	CR
Mean	4.155273	0.163455	0.926727	2.173455
Median	1.130000	0.000000	0.660000	0.710000
Maximum	42.44000	1.000000	9.700000	60.86000
Minimum	-12.33000	0.000000	0.000000	0.030000
Std. Dev.	10.12334	0.220271	1.375076	8.230007

Sumber: Eviews (data diolah)

Pada tabel 4, disajikan hasil uji statistik deskriptif dengan penjelasan sebagai berikut:

- Pada variabel Nilai perusahaan dilihat dari tabel 4.2 menunjukkan hasil Minimum sebesar -12,33000 dengan nilai maksimum 42,44000, nilai Mean sebesar 4,155273 dengan nilai median 1,130000 dan standar deviasi sebesar 10,12334.
- Pada variabel keberagaman gender dilihat dari tabel 4.2 menunjukkan hasil Minimum sebesar 0,000000 dengan nilai maksimum 1,000000, nilai Mean sebesar 0,163455 dengan nilai median 0,000000 dan standar deviasi sebesar 0,220271.
- Pada variabel struktur modal dilihat dari tabel 4.2 menunjukkan hasil Minimum sebesar 0,000000 dengan nilai maksimum 9,700000, nilai Mean sebesar 0,926727 dengan nilai median 0,660000 dan standar deviasi sebesar 1,375076.
- Pada variabel *Current Ratio* dilihat dari tabel 4.2 menunjukkan hasil Minimum sebesar 0,300000 dengan nilai maksimum 60,86000, nilai Mean sebesar 2,173455 dengan nilai median 0,710000 dan standar deviasi sebesar 8,230007.

3) Analisis Korelasi Antara Variabel

Tabel 5. Hasil Uji Korelasi

	TOBINSQ	KG	DAR	CR
TOBINSQ	1.000000	-0.210586	0.033255	-0.025376
KG	-0.210586	1.000000	0.025839	-0.138382
DAR	0.033255	0.025839	1.000000	-0.131510
CR	-0.025376	-0.138382	-0.131510	1.000000

Sumber: Eviews (data diolah) 2007), yaitu sebagai berikut:

Nilai korelasi berkisar -1 sampai 1. Adapun interpretasi korelasi seperti dinyatakan oleh Sugiyono (2007), yaitu sebagai berikut:

0.000-0.199 = Sangat rendah

0.200-0.399 = Rendah

0.400-0.599 = Sedang

0.600-0.799 = Kuat

0.800-1.000 = Sangat kuat

Kemudian nilai positif menunjukkan hubungan yang searah dan nilai negatif menunjukkan hubungan terbalik. Berdasarkan tabel 4.3 dapat dihasilkan sebagai berikut:

DOI: <https://doi.org/10.31004/riggs.v5i2.12682>

Lisensi: Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)

a) Korelasi antara Nilai Perusahaan (*Tobin's Q*) dengan Keberagaman Gender

Korelasi antara Variabel Nilai Perusahaan (*Tobin's Q*) dengan keberagaman gender memiliki hubungan yang sangat rendah yaitu sebesar -0.210586 Selanjutnya dengan arah yang negatif hal ini artinya bahwa perubahan antara satu variabel membuat berubahnya variabel lain ke arah yang berbeda atau terbalik.

b) Korelasi antara Nilai Perusahaan (*Tobin's Q*) dengan Struktur Modal (*Debt to Asset Ratio*)

Korelasi antara Variabel Nilai Perusahaan (*Tobin's Q*) dengan Struktur Modal (*Debt to Asset Ratio*) memiliki hubungan yang sangat rendah yaitu sebesar 0.033255. Selanjutnya dengan arah yang positif hal ini artinya bahwa perubahan antara satu variabel membuat berubahnya variabel lain ke arah yang sama atau searah.

c) Korelasi antara Nilai Perusahaan (*Tobin's Q*) dengan *Current Ratio*

Korelasi antara Variabel Nilai Perusahaan (*Tobin's Q*) dengan *Current Ratio* memiliki hubungan yang sangat rendah yaitu sebesar -0.025376 Selanjutnya dengan arah yang negatif hal ini artinya bahwa perubahan antara satu variabel membuat berubahnya variabel lain ke arah yang berbeda atau terbalik.

d) Korelasi antara Variabel Keberagaman Gender dengan Struktur Modal (*Debt to Asset Ratio*)

Korelasi antara Variabel Keberagaman Gender dengan Struktur Modal (*Debt to Asset Ratio*) memiliki hubungan yang sangat rendah yaitu sebesar 0.025839. Selanjutnya dengan arah yang positif hal ini artinya bahwa perubahan antara satu variabel membuat berubahnya variabel lain ke arah yang sama atau searah.

e) Korelasi antara variabel Keberagaman Gender dengan *Current Ratio*

Korelasi antara Variabel keberagaman gender dengan *Current Ratio* memiliki hubungan yang sangat rendah yaitu sebesar -0.138382. Selanjutnya dengan arah yang negatif hal ini artinya bahwa perubahan antara satu variabel membuat berubahnya variabel lain ke arah yang berbeda atau terbalik.

f) Korelasi antara variabel Struktur Modal (*Debt to Asset Ratio*) dengan *Current Ratio*

Korelasi antara Variabel Struktur Modal (*Debt to Asset Ratio*) dengan *Current Ratio* memiliki hubungan yang sangat rendah yaitu sebesar -0.131510. Selanjutnya dengan arah yang negatif hal ini artinya bahwa perubahan antara satu variabel membuat berubahnya variabel lain ke arah yang berbeda atau terbalik.

4) Metode Analisa Data

a) Uji Chow

Uji Chow dilakukan untuk menentukan model mana yang terbaik antara *Common Effect Model* atau *Fixed Effect Model* untuk digunakan dalam penelitian. Hal tersebut dapat dilakukan dengan membandingkan nilai *Cross Section F* dengan tingkat signifikansi ($\alpha = 0,05$). Table 6 menunjukkan bahwa nilai *cross section F* sebesar 0,0000 lebih kecil dibandingkan 0,05, artinya model terbaik untuk dipilih adalah *Fixed Effect Model*.

Tabel 6. Hasil Uji Chow

Effects Test	Statistic	d.f.	Prob.
Cross-section F	13.696139	(10,41)	0.0000
Cross-section Chi-square	80.739700	10	0.0000

Sumber: *Eviews* (data diolah)

b) Uji Hausman

Uji Hausman dilakukan untuk menentukan model mana yang terbaik antara *Random Effect Model* atau *Fixed Effect Model*. Hal tersebut dapat dilakukan dengan membandingkan nilai *Cross Section Random* dengan tingkat signifikansi ($\alpha = 0,05$). Tabel 7. menunjukkan bahwa nilai *Cross Section Random* sebesar 0,7975 lebih besar dibandingkan 0,05, maka model terbaik yang dipilih adalah *Random Effect Model*.

Tabel 7. Hasil Uji Hausman

Test Summary	Chi-Sq. Statistic	Chi-Sq. d.f.	Prob.
Cross-section random	1.015404	3	0.7975

Sumber: *Eviews* (data diolah)

c) Uji Lagrange Multiplier (Uji LM)

Uji Lagrange Multiplier dilakukan untuk menentukan model mana yang terbaik antara *Common Effect Model* atau *Random Effect Model*. Hal tersebut dapat dilakukan dengan membandingkan nilai *Breusch-Pagan* dengan tingkat signifikansi ($\alpha = 0,05$). Tabel 8, menunjukkan bahwa nilai *Breusch-Pagan* sebesar 0,0000 lebih kecil dibandingkan 0,05, maka model terbaik yang dipilih adalah *Random Effect Model*.

Tabel 8. Hasil Uji LM

	Test Hypothesis		
	Cross-section	Time	Both
Breusch-Pagan	51.57496	0.846920	52.42188
	(0.0000)	(0.3574)	(0.0000)

Sumber: *Eviews* (data diolah)

d) Model Regresi

Tabel 9. Kesimpulan Model Regresi

NO	Metode	Hasil	Kesimpulan
1.	Uji Chow	0,0000	<i>Fixed Effect Model</i>
2.	Uji Haussman	0,7975	<i>Random Effect Model</i>
3.	Uji LM	0,0000	<i>Random Effect Model</i>

Sumber: *Eviews* (data diolah)

Setelah melalui uji chow uji hausman dan uji lagrange Multiplier maka model terbaik yang dipilih untuk regresi data panel adalah *Random Effect Model*.

e) Uji Multikolinearitas

Uji Multikolinearitas dilakukan dengan melihat nilai VIF masing-masing variabel. Model regresi yang dinyatakan terbebas dari kasus multikolinearitas jika nilai VIF masing-masing variabel < 10. Hasil uji multikolinearitas pada tabel 10, menunjukkan bahwa seluruh variabel memiliki nilai VIF < 10 yang artinya model regresi terbebas dari kasus multikolinearitas.

Tabel 10. Uji Multikolinearitas

Variable	Coefficient	Uncentered	Centered
	Variance	VIF	VIF
KG	41.78191	1.591422	1.019585
DAR	1.070112	1.488446	1.017661
CR	0.030436	1.110488	1.036837
C	4.318576	2.212229	NA

Sumber: *Eviews* (data diolah)

f) Uji Heteroskedastisitas

Pengujian heteroskedastisitas pada penelitian ini dilakukan dengan metode Glejser, dengan meregresikan absolut *residual* pada variabel independen. Jika hasil pengujian menghasilkan nilai signifikansi yang lebih besar dari alfa 5% (0,05), maka model penelitian dipastikan tidak terdistorsi oleh heteroskedastisitas.

Tabel 11. Uji Heteroskedastisitas

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	6.378102	2.711267	2.352443	0.0225
KG	-3.724709	5.496793	-0.677615	0.5011
DAR	-0.258625	0.567701	-0.455566	0.6506
CR	-0.044500	0.098699	-0.450872	0.6540

Sumber: *Eviews* (data diolah)

Merujuk pada hasil pengujian melalui metode Glejser yang tersaji dalam tabel 11 bahwa nilai signifikansi keberagaman gender yaitu 0,5011, struktur modal sebesar 0,6506, dan *Current Ratio* sebesar 0,6540 dimana nilai setiap variabel melebihi 0,05. Maka dapat disimpulkan model regresi panel tidak mengandung heteroskedastisitas

g) Persamaan Regresi Data Panel

Tabel 12. Hasil Regresi Data Panel

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	3.724810	3.349277	1.112124	0.2713
KG	-1.496801	6.153650	-0.243238	0.8088

DAR	0.873111	0.624370	1.398386	0.0080
CR	-0.061659	0.108643	-0.567542	0.5728

Sumber: Eviews (data diolah)

Dari tabel 12 diatas menunjukkan hasil regresi data panel menggunakan Eviews, maka diperoleh persamaan regresi data sebagai berikut:

$$Y = 3.724810 - 1.496801 X1 + 0.873111 X2 - 0.061659 X3 + \varepsilon$$

Koefisien-koefisien persamaan regresi diatas dapat diartikan sebagai berikut:

$\alpha = 3,72480$ artinya jika nilai X keberagaman gender, struktur modal (*Debt to Asset Ratio*), dan *Current Ratio* 0 (nol), maka nilai Y (Nilai Perusahaan (*Tobin's Q*)) akan menunjukkan tingkat sebesar 3,73480 atau dalam arti lain jika tidak ada keberagaman gender, struktur modal (*Debt to Asset Ratio*), dan *Current Ratio* maka Nilai Perusahaan (*Tobin's Q*) 3,72480.

$\beta_1 = -1,496801$ menunjukkan nilai koefisien regresi variabel keberagaman gender memiliki arah regresi negatif, artinya setiap kenaikan satu poin pada nilai X1 keberagaman gender maka nilai Y Nilai Perusahaan (*Tobin's Q*) akan menurun -1,496801 poin.

$\beta_2 = 0.873111$ menunjukkan nilai koefisien regresi variabel struktur modal (*Debt to Asset Ratio*) memiliki arah regresi positif, artinya setiap kenaikan satu poin pada nilai X2 Leverage (*Debt to Asset Ratio*) maka nilai Y Nilai Perusahaan (*Tobin's Q*) akan menaik 0.873111 poin.

$\beta_3 = -0.061659$ menunjukkan nilai koefisien regresi variabel *Current Ratio* memiliki arah regresi negatif, artinya setiap kenaikan satu poin pada nilai X3 *Current Ratio* maka nilai Y Nilai Perusahaan (*Tobin's Q*) akan menurun -0.061659 poin.

h) Koefisien Determinasi (R²)

Koefisien determinasi bertujuan untuk mengukur seberapa besar kemampuan variabel bebas dalam menerangkan variasi variabel terikat secara statistik. Nilai koefisien determinasi pada hasil regresi adalah sebesar 0,049017, artinya bahwa kontribusi seluruh variabel bebas dalam menerangkan variabel terikat adalah sebesar 4,9017% dan sisa nya 95,0983% (100%-4,9017%) dijelaskan oleh variabel lain diluar model penelitian

i) Uji Parsial (Uji t)

Uji t bertujuan untuk menguji adanya pengaruh pada setiap variabel independent terhadap variabel dependen. Dengan nilai probabilitas < 0,05 maka hasil signifikan artinya terdapat pengaruh dari variabel independen secara individu terhadap variabel dependen.

Tabel 13. Hasil Uji t

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	3.724810	3.349277	1.112124	0.2713
KG	-1.496801	6.153650	-0.243238	0.8088
DAR	0.873111	0.624370	1.398386	0.0080
CR	-0.061659	0.108643	-0.567542	0.5728

Sumber: Eviews (data diolah)

Berdasarkan tabel 13. menunjukkan hasil uji hipotesis t sebagai berikut:

Hasil uji t pada variabel keberagaman gender menunjukkan t-hitung sebesar -0,243238 < t-tabel 2,0057460. dan nilai probabilitas sebesar 0,8088 > 0.05 maka dinyatakan Ho ditolak Ha diterima artinya keberagaman gender berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap nilai Perusahaan.

Hasil uji t pada variabel struktur modal menunjukkan t-hitung sebesar 1,398386 < t-tabel 2,0057460. dan nilai probabilitas sebesar 0,0080 > 0.05 maka dinyatakan Ho diterima Ha ditolak artinya struktur modal berpengaruh Positif dan signifikan terhadap nilai Perusahaan.

Hasil uji t pada *Current Ratio* menunjukkan t-hitung sebesar -0,567542 < t-tabel 2.0057460. dan nilai probabilitas sebesar 0,5728 > 0.05 maka dinyatakan Ho ditolak Ha diterima artinya *Current Ratio* berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap nilai Perusahaan.

b. Pembahasan

1) Pengaruh Keberagaman Gender terhadap Nilai Perusahaan

Berdasarkan hasil regresi linier berganda hal ini menunjukkan bahwa keberagaman gender berpengaruh tidak signifikan terhadap nilai perusahaan. nilai koefisien keberagaman gender sebesar -1.496801. Hasil ini menunjukkan bahwa keberagaman gender berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap nilai perusahaan. Variabel keberagaman gender menunjukkan hasil negatif dan tidak signifikan terhadap nilai perusahaan. Artinya, posisi perempuan dalam kedudukan direksi pada subsektor perbankan tahun 2018-2022 tidak dapat meningkatkan nilai pada perusahaannya.

Hal ini bertentangan dengan anggapan bahwa wanita mempunyai sikap kehati-hatian dan ketelitian tinggi sebagai pemimpin perusahaan. Hasil penelitian ini sejalan dengan [12] dan [13] yang menyatakan bahwa keberagaman gender berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap nilai perusahaan. Akan tetapi, hasil penelitian ini tidak sejalan dengan [14] dan [15] yang menyatakan bahwa keberagaman gender berpengaruh positif terhadap nilai perusahaan.

2) Pengaruh Struktur Modal terhadap Nilai Perusahaan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai pengaruh Struktur Modal yang diukur dengan *Debt-to-Asset Ratio* (DAR) terhadap Nilai Perusahaan diperoleh nilai koefisien regresi sebesar 0.873111 dengan nilai probabilitas sebesar 0.0080, yang lebih kecil dari 0,05. Hal ini menunjukkan bahwa struktur modal berpengaruh positif dan signifikan terhadap nilai perusahaan.

Hasil tersebut mengindikasikan bahwa semakin tinggi tingkat utang perusahaan dalam batas wajar yang tercermin dari meningkatnya DAR, maka nilai perusahaan justru akan mengalami kenaikan. Berdasarkan sudut pandang Teori Trade-off (*Trade-off Theory*), penambahan utang dapat memberikan insentif berupa perlindungan pajak (*tax shield*) karena biaya bunga utang dapat mengurangi beban pajak pendapatan perusahaan. Efisiensi biaya modal ini pada akhirnya berkontribusi meningkatkan profitabilitas dan nilai pasar perusahaan.

Selain itu, dari sudut pandang Teori Sinyal (*Signaling Theory*), peningkatan DAR dalam proporsi yang aman dapat diinterpretasikan sebagai sinyal positif oleh investor. Keputusan manajemen untuk menggunakan pendanaan eksternal mencerminkan rasa percaya diri dan optimisme yang tinggi bahwa perusahaan memiliki proyek masa depan yang sangat prospektif. Investor memandang bahwa manajemen sanggup mengelola utang tersebut untuk menghasilkan laba yang lebih besar dibandingkan dengan biaya bunganya, sehingga meningkatkan daya tarik investasi dan mendorong kenaikan harga saham serta nilai perusahaan.

Penelitian ini didukung oleh [10] yang mengatakan bahwa *Debt to Asset Ratio* (DAR) merupakan perbandingan utang dengan total aset perusahaan. Maka, berdasarkan pendapatan yang telah dikemukakan di atas dapat disimpulkan bahwa *Debt to Asset Ratio* merupakan rasio yang mengukur sejauh mana perusahaan dibiayai oleh hutang dibandingkan dengan aset yang dimiliki. Semakin tinggi rasio ini, maka semakin besar risiko yang ditanggung perusahaan.

Penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian [16] yang menyimpulkan bahwa *Debt to Assets Ratio* berpengaruh signifikan terhadap Nilai Perusahaan. Tetapi penelitian ini tidak didukung atau tidak sejalan dengan penelitian [17], [18] menyimpulkan bahwa *Debt To Assets Ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap Nilai Perusahaan.

3) Pengaruh *Current Ratio* terhadap Nilai Perusahaan

Koefisien *Current Ratio* sebesar -0.061659 yang menunjukkan adanya arah negatif terhadap nilai perusahaan. Namun demikian, nilai probabilitas *Current Ratio* sebesar 0,5728 yang melebihi batas signifikansi 0.05, mengindikasikan bahwa pengaruh tersebut tidak signifikan. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa *Current Ratio* memiliki pengaruh negatif tetapi tidak signifikan terhadap nilai perusahaan. Temuan ini sejalan dengan penelitian [19] yang juga menyatakan bahwa *Current Ratio* berpengaruh positif namun tidak signifikan terhadap nilai perusahaan.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa *Current Ratio* tidak memberikan pengaruh yang signifikan terhadap Nilai Perusahaan. Temuan tersebut berbeda dengan hasil penelitian [20] yang menyimpulkan bahwa *Current Ratio* berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap nilai perusahaan.

Berdasarkan pengujian pengaruh variabel *Current Ratio* terhadap nilai perusahaan yang di proksi dengan PBV, diperoleh hasil bahwa hipotesis pertama H1 ditolak. Hal ini mengindikasikan bahwa *Current Ratio* tidak berpengaruh signifikan terhadap nilai perusahaan. Tingginya *Current Ratio* dapat mencerminkan adanya dana yang tidak dimanfaatkan secara optimal, sehingga berpotensi menurunkan tingkat laba karena sebagian aset digunakan untuk memenuhi kewajiban jangka pendek dan bukan untuk kegiatan investasi yang produktif. Oleh sebab itu, *Current Ratio* tidak menjadi faktor utama penentu dalam meningkatkan nilai perusahaan.

4) Refleksi Tauhid

Berdasarkan kajian dalam perspektif Islam, konsep tauhid menegaskan bahwa seluruh aktivitas ekonomi dan pengelolaan perusahaan merupakan bentuk amanah yang harus dilaksanakan sesuai dengan nilai-nilai syariah. Nilai perusahaan harus dibangun melalui kejujuran, tanggung jawab, dan tata kelola yang baik sehingga mampu menjaga kepercayaan para pemangku kepentingan. Keberagaman gender dipandang sebagai bentuk kesetaraan hak dan kesempatan, di mana laki-laki maupun perempuan memiliki kedudukan yang sama di hadapan Allah SWT berdasarkan ketakwaan dan kualitas amalnya. Pengelolaan struktur modal harus dilakukan secara adil, transparan, dan proporsional agar tidak menimbulkan mudarat bagi pihak lain, sedangkan kemampuan perusahaan memenuhi kewajiban jangka pendek (*Current Ratio*) mencerminkan sikap amanah, akuntabilitas, dan komitmen dalam memenuhi hak-hak pihak yang berkepentingan. Dengan demikian, penerapan prinsip tauhid dalam pengelolaan perusahaan tidak hanya berorientasi pada pencapaian keuntungan, tetapi juga pada terciptanya keberkahan, keadilan, dan kemaslahatan bagi seluruh pihak.

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, diperoleh bahwa keberagaman gender dewan komisaris berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap nilai perusahaan. Sementara itu, struktur modal berpengaruh positif dan signifikan terhadap nilai perusahaan, yang menunjukkan bahwa pengelolaan struktur modal yang tepat dapat meningkatkan nilai perusahaan. Di sisi lain, *Current Ratio* berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap nilai perusahaan, sehingga tingkat likuiditas perusahaan belum mampu memberikan pengaruh yang berarti terhadap peningkatan nilai perusahaan pada perusahaan subsektor transportasi yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Referensi

- [1] F. Dotulong, S. Murni, and I. W. J. Ogi, "Analisis Pengaruh Likuiditas, Profitabilitas Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Nilai Perusahaan Sub Sektor Transportasi Di Bursa Efek Indonesia," *Jurnal EMBA : Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis dan Akuntansi*, vol. 11, no. 1, pp. 953–963, Mar. 2023, doi: 10.35794/emba.v11i1.46655.
- [2] A. D. Kusuma, R. Rahmadani, and S. M. Yanti, "Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi Terbuka Di Indonesia Sebelum, Selama, Dan Setelah Pandemi Covid-19," *Akuntabilitas: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Ekonomi*, vol. 17, no. 1, pp. 64–74, Jan. 2026, doi: 10.35457/21x42y49.
- [3] M. I. Modjo, "Memetakan Jalan Penguatan Ekonomi Pasca Pandemi," *The Indonesian Journal of Development Planning*, vol. 4, no. 2, pp. 103–116, 2020.
- [4] S. Indrarini, *Nilai Perusahaan Melalui Kualitas Laba (Good Corporate & Kebijakan Perusahaan)*, 1st ed. Surabaya: Scopindo Media Pustaka, 2019.
- [5] C. H. Maretha, D. S. Muklis, A. Tabina, Najwa, and M. A. Sarita, "Perspektif dan Narasi Perempuan Mengenai Peran dalam Peningkatan Kesetaraan Gender di Dunia Kerja : Studi Kasus dalam Pembangunan Berkelanjutan," *Jurnal Pengabdian Masyarakat dan Riset Pendidikan*, vol. 4, no. 1, pp. 269–278, Jul. 2025, doi: 10.31004/jerkin.v4i1.1574.
- [6] T. S. Prestiani, M. I. E. Mujtaba, R. D. Primasatya, and L. Lorensa, "Keberagaman Gender Dewan Direksi Terhadap Kinerja Organisasi," *Owner*, vol. 8, no. 4, pp. 4935–4947, Oct. 2024, doi: 10.33395/owner.v8i4.2257.
- [7] M. A. Trianto and M. Anggraini, "Gender Dalam Tata Kelola Perusahaan : Akankah Mempersingkat Audit Delay?," *Jurnal Ilmiah Manajemen, Ekonomi, & Akuntansi (MEA)*, vol. 9, no. 2, pp. 2059–2071, Aug. 2025, doi: 10.31955/mea.v9i2.5815.
- [8] H. T. Mahanani and A. Kartika, "Pengaruh struktur modal, likuiditas, ukuran perusahaan, dan profitabilitas terhadap nilai perusahaan," *Fair Value: Jurnal Ilmiah Akuntansi dan Keuangan*, vol. 5, no. 1, pp. 360–372, Aug. 2022, doi: 10.32670/fairvalue.v5i1.2280.
- [9] E. F. Brigham and M. C. Ehrhardt, *Financial management: theory & practice*. Cengage Learning, 2019.
- [10] Kasmir, *Analisis Laporan Keuangan*. PT. Raja Grafindo Persada, 2019.
- [11] T. Aprilia, A. T. Ramdhani, I. F. I. Fitriya, M. D. E. Fernanda, and L. Hanifah, "Analisis Rasio Likuiditas PT. Sepeda Bersama Indonesia dan PT. Gaya Abadi Sempurna dalam Memenuhi Kewajiban Jangka Pendek Tahun 2020-2022," *Journal of Sharia Economics, Banking and Accounting*, vol. 2, no. 1, pp. 27–48, Jan. 2025, doi: 10.52620/jseba.v2i1.120.
- [12] N. B. Bangun, "Pengaruh Diversitas Dewan Direksi Terhadap Pengungkapan Sustainability Report Dan Nilai Perusahaan (Studi Empiris Pada Perusahaan Industri Perbankan yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2016-2018)," *FIRM Journal of Management Studies*, vol. 6, no. 1, p. 62, Mar. 2021, doi: 10.33021/firm.v6i1.1281.
- [13] N. Syarisma, R. Anshari, and M. I. Pribadi, "Keberagaman Gender dan Ukuran Direksi terhadap Nilai Perusahaan Properti," *Jurnal Manajemen Bisnis Kewirausahaan*, vol. 4, no. 2, pp. 494–503, 2025.
- [14] N. L. P. P. Yogiswari and I. D. N. Badera, "Pengaruh Board Diversity Pada Nilai Perusahaan Dalam Perspektif Corporate Governance," *EJurnal Akuntansi Universitas Udayana*, vol. 26, no. 3, pp. 2070–2097, 2019.
- [15] D. L. Ramdhanita, E. Yulia, and F. M. Leon, "Pengaruh Gender Diversity Dewan Direksi dan CEO terhadap Nilai Perusahaan Sektor Property, Real Estate dan Pembangunan Di Indonesia," *Jurnal Wacana Ekonomi*, vol. 19, no. 2, pp. 082–094, May 2020, doi: 10.52434/jwe.v19i2.891.
- [16] J. Joseline, S. Frandy, and S. Pangestu, "Pengaruh Koneksi Politik terhadap Nilai Perusahaan Non-Keuangan," *Studi Akuntansi dan Keuangan Indonesia*, vol. 4, no. 1, pp. 68–77, Nov. 2021, doi: 10.21632/saki.4.1.68-77.
- [17] W. W. R. Putri and N. Tartilla, "Determinan Nilai Perusahaan Dengan Struktur Modal Sebagai Variabel Moderating Pada Perusahaan Industri Sektor Consumer Goods Bursa Efek Indonesia," *Jurnal Ilmiah Akuntansi Kesatuan*, vol. 11, no. 2, Jul. 2023, doi: 10.37641/jiakes.v11i2.1753.

- [18] R. Darmawan and C. M. Firdausy, "Pengaruh Return On Assets, Debt To Asset Ratio, Current Ratio, Ukuran Perusahaan, Dividend Payout Ratio Terhadap Nilai Perusahaan Manufaktur Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia ,” *Jurnal Manajemen Bisnis Dan Kewirausahaan*/, vol. 5, no. 6, pp. 655–660, 2021.
- [19] I. Listyawati and I. Kristiana, "Pengaruh Return on Equity, Current Ratio, Size Company dan Debt to Equity Ratio Terhadap Nilai Perusahaan,” *MAKSIMUM*, vol. 10, no. 2, p. 47, Jan. 2021, doi: 10.26714/mki.10.2.2020.47-57.
- [20] M. S. Devina and M. Purnama, "Analisis Pengaruh Current Ratio, Return On Asset, Debt Ratio, Dan Inventory Turnover Terhadap Nilai Perusahaan Pada Perusahaan Sektor Property And Real Estate Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode Tahun 2016-2020 ,” *Nikamabi : Jurnal Ekonomi & Bisnis*, vol. 1, no. 2, pp. 1–6, 2022.