

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum

Penelitian ini menggunakan perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2020–2025 sebagai objek penelitian. Sampel penelitian dipilih menggunakan teknik *purposive sampling* berdasarkan kriteria yang telah ditetapkan pada Bab III. Hasil proses pemilihan sampel disajikan pada Tabel 4.1.

Tabel 4. 1 Proses Seleksi Sampel Penelitian

No.	Kriteria Pemilihan Sampel	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1	Perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di BEI selama periode 2020-2025	28	29	32	37	37	39
2	Perusahaan yang menyajikan laporan keuangan dalam mata uang selain Rupiah	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)
3	Perusahaan yang tidak menerbitkan/menyajikan laporan keuangan pada tahun observasi	(1)					
4	Perusahaan yang mengalami suspensi pada tahun observasi		(1)		(1)	(1)	(1)
5	Perusahaan memiliki ekuitas negatif, karena ekuitas negatif menyebabkan nilai DER dan PBV tidak dapat diinterpretasikan secara wajar	(4)	(6)	(6)	(5)	(5)	(4)
	Jumlah Sampel per Tahun	20	19	23	28	28	31
Total Observasi (2020-2025)		149					

Sumber: Data diolah, 2026

Berdasarkan hasil proses *purposive sampling* pada Tabel 4.1 diperoleh sebanyak 149 observasi yang memenuhi kriteria penelitian. Daftar perusahaan yang digunakan sebagai sampel penelitian disajikan pada Tabel 4.2.

Tabel 4. 2 Daftar Perusahaan Sesuai Kriteria

KODE	NAMA PERUSAHAAN
AKSI	Mineral Sumberdaya Mandiri Tbk
ASSA	Adi Sarana Armada Tbk.
IMJS	Indomobil Multi Jasa Tbk.
LRNA	Eka Sari Lorena Transport Tbk.
MIRA	Mitra International Resources
MITI	Mitra Investindo Tbk.
NELY	Pelayaran Nelly Dwi Putri Tbk.
SAFE	Steady Safe Tbk
SDMU	Sidomulyo Selaras Tbk.
TMAS	Temas Tbk.
WEHA	WEHA Transportasi Indonesia Tb
HELI	Jaya Trishindo Tbk.
TRUK	Guna Timur Raya Tbk.
TNCA	Trimuda Nuansa Citra Tbk.
BPTR	Batavia Prosperindo Trans Tbk.
SAPX	Satria Antaran Prima Tbk.
DEAL	Dewata Freightinternational Tb
JAYA	Armada Berjaya Trans Tbk.
KJEN	Krida Jaringan Nusantara Tbk.
PURA	Putra Rajawali Kencana Tbk.
PPGL	Prima Globalindo Logistik Tbk.
TRJA	Transkon Jaya Tbk.
HAIS	Hasnur Internasional Shipping
HATM	Habco Trans Maritima Tbk.
RCCC	Utama Radar Cahaya Tbk.
ELPI	Pelayaran Nasional Ekalya Purn
LAJU	Jasa Berdikari Logistics Tbk.
GTRA	Grahaprima Suksesmandiri Tbk.
MPXL	MPX Logistics International Tb
KLAS	Pelayaran Kurnia Lautan Semest
LOPI	Logisticsplus International Tb
BLOG	Trimitra Trans Persada Tbk.
PJHB	Pelayaran Jaya Hidup Baru Tbk.

Sumber: idx.co.id

4.2 Analisis Statistika Deskriptif

Tabel 4. 3 Analisis Statistik Deskriptif

Variabel	Obs	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	Median
LNCR	149	-1,5208	3,0289	0,3221	0,8506	0,3620
LNDER	149	-3,7268	3,7292	-0,5221	1,2444	-0,6097
ROA	149	-0,3796	0,2761	0,0266	0,0826	0,0223
LNPBV	149	-3,5127	6,1686	0,2877	1,4721	0,0742

Sumber: Output Stata 17, diolah (2026)

Berdasarkan Tabel 4.3 diketahui bahwa penelitian ini menggunakan 149 observasi. Variabel likuiditas (LNCR) memiliki nilai minimum sebesar -1,5208, nilai maksimum sebesar 3,0289, nilai rata-rata (mean) sebesar 0,3221, standar deviasi sebesar 0,8506, dan median sebesar 0,3620. Variabel *leverage* (LNDER) memiliki nilai minimum sebesar -3,7268, nilai maksimum sebesar 3,7292, nilai rata-rata sebesar -0,5221, standar deviasi sebesar 1,2444, dan median sebesar -0,6097. Variabel profitabilitas (ROA) memiliki nilai minimum sebesar -0,3796, nilai maksimum sebesar 0,2761, nilai rata-rata sebesar 0,0266, standar deviasi sebesar 0,0826, dan median sebesar 0,0223. Selanjutnya, variabel nilai perusahaan (LNPBV) memiliki nilai minimum sebesar -3,5127, nilai maksimum sebesar 6,1686, nilai rata-rata sebesar 0,2877, standar deviasi sebesar 1,4721, dan median sebesar 0,0742.

4.3 Analisis Data

Analisis data dilakukan untuk menguji pengaruh likuiditas dan *leverage* terhadap nilai perusahaan dengan profitabilitas sebagai variabel mediasi. Pengolahan data dalam penelitian ini menggunakan software Stata versi 17.

Tahapan analisis meliputi uji asumsi klasik, analisis regresi linear berganda, uji hipotesis, dan uji mediasi.

4.3.1 Uji Asumsi Klasik

4.3.1.1 Uji Normalitas

Hasil uji normalitas pada Model I dan Model II disajikan pada Tabel 4.4.

Tabel 4. 4 Hasil Uji Normalitas

Model	Adj Chi²	Prob > Chic²	Keterangan
Model I	35,72	0,0000	Tidak Berdistribusi Normal
Model II	21,97	0,0000	Tidak Berdistribusi Normal

Sumber: Output Stata 17, diolah (2026)

Berdasarkan Tabel 4.4 diketahui bahwa hasil uji normalitas menggunakan Skewness and Kurtosis Test menunjukkan residual Model I memiliki nilai Prob > Chi² sebesar 0,0000 dan residual Model II sebesar 0,0000. Nilai tersebut lebih kecil dari tingkat signifikansi 0,05 sehingga dapat disimpulkan bahwa residual pada kedua model belum berdistribusi normal. Sebelum dilakukan uji normalitas, peneliti telah melakukan transformasi data menggunakan logaritma natural (LN) pada variabel *Current ratio* (CR), *Debt to equity ratio* (DER), dan *Price to book value* (PBV), serta melakukan seleksi data berdasarkan kriteria penelitian sehingga diperoleh 149 observasi yang memenuhi kelayakan analisis. Meskipun demikian, residual pada kedua model tetap belum berdistribusi normal. Mengacu pada Gujarati & Porter (2009), pelanggaran asumsi normalitas pada jumlah observasi yang relatif besar tidak menyebabkan estimator Ordinary Least Squares (OLS) menjadi bias sehingga analisis regresi tetap dapat dilanjutkan.

4.3.1.2 Uji Multikolinearitas

Hasil Uji multikolinearitas pada Model I dan Model II disajikan pada Tabel 4.5.

Tabel 4. 5 Hasil Uji Multikolinearitas

Variable	VIF		Keterangan
	Model I	Model II	
LNCR	2,38	2,08	Tidak terjadi multikolinearitas
LNDER	2,10	2,08	Tidak terjadi multikolinearitas
ROA	1,20	-	Tidak terjadi multikolinearitas

Sumber: Output Stata 17, diolah (2026)

Berdasarkan Tabel 4.5 diketahui bahwa seluruh variabel independen pada Model I dan Model II memiliki nilai Variance Inflation Factor (VIF) kurang dari 10. Nilai Mean VIF pada Model I sebesar 1,89, sedangkan pada Model II sebesar 2,08. Hasil tersebut menunjukkan bahwa tidak terdapat gejala multikolinearitas pada kedua model regresi. Dengan demikian, variabel independen dalam penelitian ini tidak memiliki korelasi yang tinggi sehingga memenuhi asumsi multikolinearitas dan layak digunakan dalam analisis regresi.

4.3.1.3 Uji Heteroskedastisitas

Hasil Uji Heteroskedastisitas pada Model I dan Model II disajikan pada Tabel 4.6.

Tabel 4. 6 Hasil Uji Heteroskedastisitas

Model	Prob > Chi ²	Keterangan
Model I	0,0000	Terjadi Heteroskrdastisitas
Model II	0,0180	Terjadi Heteroskrdastisitas

Sumber: Output Stata 17, diolah (2026)

Berdasarkan Tabel 4.6 diketahui bahwa Model I memiliki nilai Prob > Chi² sebesar 0,0000, sedangkan Model II sebesar 0,0180. Nilai tersebut lebih kecil dari 0,05 sehingga dapat disimpulkan bahwa kedua model mengalami gejala heteroskedastisitas. Oleh karena itu, analisis regresi pada penelitian ini menggunakan robust standard errors sehingga pengujian hipotesis selanjutnya didasarkan pada hasil regresi robust.

Menurut Gujarati & Porter (2009), keberadaan heteroskedastisitas tidak menyebabkan koefisien regresi Ordinary Least Squares (OLS) menjadi bias, tetapi menyebabkan standar error yang dihasilkan menjadi tidak konsisten sehingga pengujian signifikansi menggunakan statistik t dan F dapat menghasilkan kesimpulan yang kurang tepat. Oleh karena itu, pengujian hipotesis pada Model I dan Model II dilakukan menggunakan metode *Huber–White Robust Standard Errors* ($vce(robust)$). Metode ini tidak mengubah nilai koefisien regresi, tetapi menghasilkan standar error yang lebih robust sehingga pengujian statistik menjadi lebih andal dalam kondisi terdapat heteroskedastisitas.

4.3.2 Analisis Regresi Linear Berganda

Hasil analisis regresi linear berganda pada penelitian ini menghasilkan dua model persamaan regresi, yaitu Model I dan Model II.

Model I

$$LNPBV = 0,4295 + 0,3708 LNCR + 0,3064 LNDER + 0,8755 ROA + e_2$$

Model II

$$ROA = 0,0157 + 0,0485 + e_1$$

4.3.3 Uji Hipotesis

4.3.3.1 Uji Signifikansi Simultan (Uji F)

Hasil uji simultan (Uji F) pada Model I dan Model II disajikan pada Tabel 4.7.

Tabel 4. 7 Hasil Uji Simultan (Uji Statistik F)

Model	F hitung	Prob > F	Keterangan
Model I	2,09	0,0369	Model regresi layak (fit)
Model II	14,77	0,0000	Model regresi layak (fit)

Sumber: Output Stata 17, diolah (2026)

Berdasarkan Tabel 4.7 diketahui bahwa Model I memiliki nilai F hitung sebesar 2,90 dengan Prob > F sebesar 0,0369, sedangkan Model II memiliki nilai F hitung sebesar 14,77 dengan Prob > F sebesar 0,0000. Nilai Prob > F pada kedua model lebih kecil dari 0,05 sehingga dapat disimpulkan bahwa Model I dan Model II layak (fit) digunakan untuk menjelaskan hubungan antara variabel independen dan variabel dependen secara simultan.

4.3.3.2 Koefisin Determinasi (R^2)

Tabel 4. 8 Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Model	(R^2)	Adjusted R^2
Model I	0,0554	0,0359
Model II	0,1699	0,1585

Sumber: Output Stata 17, diolah (2026)

Berdasarkan Tabel 4.8 diketahui bahwa nilai R^2 pada Model I sebesar 0,0554 dengan Adjusted R^2 sebesar 0,0359. Hal ini menunjukkan bahwa variabel likuiditas, *leverage*, dan profitabilitas mampu menjelaskan variasi nilai perusahaan sebesar 3,59%, sedangkan sisanya sebesar 96,41% dijelaskan oleh variabel lain di luar model penelitian.

Selanjutnya, nilai R^2 pada Model II sebesar 0,1699 dengan Adjusted R^2 sebesar 0,1585. Hal ini menunjukkan bahwa variabel likuiditas dan *leverage* mampu menjelaskan variasi profitabilitas sebesar 15,85%, sedangkan sisanya sebesar 84,15% dijelaskan oleh variabel lain di luar model penelitian.

4.3.3.3 Uji Signifikan Parsial (Uji t)

Hasil uji parsial (Uji t) pada Model I dan Model II disajikan pada Tabel 4.9.

Tabel 4. 9 Hasil Uji Signifikansi Parsial (Uji Statistik t) Model I

Variabel	Variabel	Koefisien	t hitung	Prob.
Model I	LNCR	0,2327	1,11	0,269
	LNDER	0,3558	2,18	0,031
	ROA	1,5312	1,48	0,141
Model II	LNCR	0,0485	5,30	0,000
	LNDER	0,0090	1,29	0,201

Sumber: Output Stata 17, diolah (2026)

4.3.4 Uji Pengaruh Mediasi

Berdasarkan hasil uji t pada Tabel 4.9, dapat disimpulkan bahwa:

1. Variabel likuiditas pada Model I memiliki nilai Prob. sebesar $0,269 > 0,05$ dengan koefisien regresi 0,2327, yang menunjukkan bahwa likuiditas tidak berpengaruh terhadap nilai perusahaan.
2. Variabel *leverage* pada Model I memiliki nilai Prob. sebesar $0,031 < 0,05$ dengan koefisien regresi 0,3558, yang menunjukkan bahwa *leverage* berpengaruh positif terhadap nilai perusahaan.

3. Variabel profitabilitas pada Model I memiliki nilai Prob. sebesar $0,141 > 0,05$ dengan koefisien regresi 1,5312, yang menunjukkan bahwa profitabilitas tidak berpengaruh terhadap nilai perusahaan.
4. Variabel likuiditas pada Model II memiliki nilai Prob. sebesar $0,000 < 0,05$ dengan koefisien regresi 0,0485, yang menunjukkan bahwa likuiditas berpengaruh positif terhadap profitabilitas.
5. Variabel *leverage* pada Model II memiliki nilai Prob. sebesar $0,201 > 0,05$ dengan koefisien regresi 0,0090, yang menunjukkan bahwa *leverage* tidak berpengaruh terhadap profitabilitas.

4.3.4.1 Uji Sobel

Hasil uji mediasi menggunakan *Sobel test* disajikan pada Tabel 4.10.

Tabel 4. 10 Hasil Uji Mediasi (*Sobel test*)

Jalur Mediasi	Sobel z	Prob.	Keputusan
Likuiditas → Profitabilitas → Nilai Perusahaan	0,949	0,343	Tidak mampu memediasi
<i>Leverage</i> → Profitabilitas → Nilai Perusahaan	0.766	0,444	Tidak mampu memediasi

Sumber: Output Stata 17, diolah (2026)

Berdasarkan hasil uji Sobel pada Tabel 4.10, diketahui bahwa pengaruh likuiditas terhadap nilai perusahaan melalui profitabilitas memiliki nilai Sobel z sebesar 0,949 dengan nilai Prob. sebesar 0,343. Nilai probabilitas tersebut lebih

besar dari 0,05 sehingga menunjukkan bahwa profitabilitas tidak mampu memediasi pengaruh likuiditas terhadap nilai perusahaan.

Selanjutnya, pengaruh *leverage* terhadap nilai perusahaan melalui profitabilitas memiliki nilai Sobel z sebesar 0,766 dengan nilai Prob. sebesar 0,444. Nilai probabilitas tersebut lebih besar dari 0,05 sehingga menunjukkan bahwa profitabilitas tidak mampu memediasi pengaruh *leverage* terhadap nilai perusahaan. Dengan demikian, profitabilitas tidak berperan sebagai variabel mediasi dalam hubungan antara likuiditas dan *leverage* terhadap nilai perusahaan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang menjadi objek penelitian.

4.4 Pembahasan

Pembahasan dilakukan untuk menginterpretasikan hasil pengujian hipotesis dengan mengaitkannya pada *Signaling Theory* dan penelitian terdahulu yang relevan. Ringkasan hasil pengujian disajikan pada Tabel 4.11.

Tabel 4. 11 Ringkasan Hasil Pengujian Hipotesis

Hipotesis	Hasil	Kesimpulan
H1. Likuiditas berpengaruh positif terhadap Nilai Perusahaan	Positif dan tidak signifikan	Ditolak
H2. <i>Leverage</i> berpengaruh positif terhadap Nilai Perusahaan	Positif dan signifikan	Diterima
H3. Likuiditas berpengaruh positif terhadap Profitabilitas	Positif dan signifikan	Diterima
H4. <i>Leverage</i> berpengaruh positif terhadap Profitabilitas	Positif dan tidak signifikan	Ditolak
H5. Profitabilitas berpengaruh positif terhadap Nilai Perusahaan	Positif dan tidak signifikan	Ditolak
H6. Profitabilitas mampu memediasi pengaruh positif likuiditas terhadap nilai perusahaan	Tidak mampu memediasi	Ditolak
H7. Profitabilitas mampu memediasi pengaruh positif <i>leverage</i> terhadap nilai perusahaan	Tidak mampu memediasi	Ditolak

Sumber: Data diolah peneliti (2026)

4.4.1 Pengaruh Likuiditas terhadap Nilai Perusahaan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa likuiditas memiliki koefisien regresi positif sebesar 0,2327 terhadap nilai perusahaan. Koefisien positif tersebut menunjukkan bahwa peningkatan likuiditas cenderung diikuti oleh peningkatan nilai perusahaan. Berdasarkan hasil analisis statistik deskriptif, variabel likuiditas (LNCR) memiliki nilai mean sebesar 0,3221 dan median sebesar 0,3620. Nilai mean yang lebih rendah dibandingkan median menunjukkan bahwa tingkat likuiditas perusahaan sektor transportasi dan logistik selama periode 2020–2025 cenderung relatif rendah. Kondisi tersebut mengindikasikan bahwa sebagian perusahaan masih memiliki kemampuan yang terbatas dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya.

Rendahnya tingkat likuiditas dapat disebabkan oleh tingginya kebutuhan modal kerja dan biaya operasional pada perusahaan sektor transportasi dan logistik, seperti biaya bahan bakar, perawatan armada, dan kegiatan distribusi. Kondisi tersebut dapat memberikan sinyal yang kurang baik kepada investor karena kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek dinilai belum optimal.

Berdasarkan *Signaling Theory*, likuiditas yang tinggi merupakan sinyal positif bagi investor karena mencerminkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek sehingga dapat meningkatkan kepercayaan terhadap prospek perusahaan. Sebaliknya, tingkat likuiditas yang relatif rendah dapat menurunkan persepsi investor terhadap nilai perusahaan.

Hasil penelitian ini tidak mendukung adanya pengaruh likuiditas terhadap nilai perusahaan. Hasil tersebut sejalan dengan penelitian Triharto *et al.* (2026), Fakhrunnisa & Effendy (2026), serta Noviana & Afifah (2026) yang menyatakan bahwa likuiditas tidak berpengaruh terhadap nilai perusahaan. Namun, hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Tommy (2026), Kusuma & Mahroji (2024), serta Sulviana *et al.* (2024) yang menemukan bahwa likuiditas berpengaruh positif terhadap nilai perusahaan. Perbedaan hasil tersebut diduga dipengaruhi oleh perbedaan karakteristik sampel, sektor perusahaan, dan periode penelitian.

4.4.2 Pengaruh *Leverage* Terhadap Nilai Perusahaan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa likuiditas memiliki koefisien regresi positif sebesar 0,2327 terhadap nilai perusahaan. Koefisien positif tersebut menunjukkan bahwa peningkatan likuiditas cenderung diikuti oleh peningkatan nilai perusahaan. Berdasarkan hasil analisis statistik deskriptif, variabel likuiditas (LNCR) memiliki nilai mean sebesar 0,3221 dan median sebesar 0,3620. Nilai mean yang lebih rendah dibandingkan median menunjukkan bahwa tingkat likuiditas perusahaan sektor transportasi dan logistik selama periode 2020–2025 cenderung relatif rendah. Kondisi tersebut mengindikasikan bahwa sebagian perusahaan masih memiliki kemampuan yang terbatas dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya.

Rendahnya tingkat likuiditas dapat disebabkan oleh tingginya kebutuhan modal kerja dan biaya operasional pada perusahaan sektor transportasi dan logistik, seperti biaya bahan bakar, perawatan armada, dan kegiatan distribusi. Kondisi tersebut

dapat memberikan sinyal yang kurang baik kepada investor karena kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek dinilai belum optimal.

Berdasarkan *Signaling Theory*, likuiditas yang tinggi merupakan sinyal positif bagi investor karena mencerminkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek sehingga dapat meningkatkan kepercayaan terhadap prospek perusahaan. Sebaliknya, tingkat likuiditas yang relatif rendah dapat menurunkan persepsi investor terhadap nilai perusahaan.

Hasil penelitian ini mendukung adanya pengaruh positif *leverage* terhadap nilai perusahaan. Hasil tersebut sejalan dengan penelitian Prasetyo & Retnani (2026), Dananjaya & Rosyadi (2025), serta Kusuma & Mahroji (2024) yang menyatakan bahwa *leverage* berpengaruh positif terhadap nilai perusahaan. Namun, hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Tommy (2026), Triharto *et al.* (2026), serta Fakhrunnisa & Effendy (2026) yang menyatakan bahwa *leverage* tidak berpengaruh terhadap nilai perusahaan. Perbedaan hasil tersebut diduga dipengaruhi oleh perbedaan karakteristik perusahaan dan struktur pendanaan yang digunakan.

4.4.3 Pengaruh Likuiditas terhadap Profitabilitas

Hasil penelitian menunjukkan bahwa likuiditas memiliki koefisien regresi positif sebesar 0,0485 terhadap profitabilitas. Koefisien positif tersebut menunjukkan bahwa peningkatan likuiditas cenderung diikuti oleh peningkatan profitabilitas. Berdasarkan hasil analisis statistik deskriptif, variabel likuiditas (LNCR) memiliki nilai mean sebesar 0,3221 dan median sebesar 0,3620. Nilai mean yang lebih rendah dibandingkan median menunjukkan bahwa tingkat

likuiditas perusahaan sektor transportasi dan logistik selama periode 2020–2025 cenderung relatif rendah. Kondisi tersebut mengindikasikan bahwa sebagian perusahaan masih memiliki kemampuan yang terbatas dalam memenuhi kewajiban jangka pendeknya.

Meskipun demikian, perusahaan yang mampu menjaga tingkat likuiditasnya dengan baik memiliki fleksibilitas yang lebih besar dalam membiayai kegiatan operasional, memenuhi kewajiban jangka pendek tepat waktu, serta mengurangi risiko gangguan operasional. Kondisi tersebut dapat meningkatkan efisiensi penggunaan aset sehingga mendukung perusahaan dalam menghasilkan laba yang lebih optimal.

Berdasarkan *Signaling Theory*, kemampuan perusahaan dalam menjaga likuiditas merupakan sinyal positif mengenai kondisi keuangan perusahaan. Likuiditas yang baik menunjukkan bahwa perusahaan memiliki kemampuan memenuhi kewajiban jangka pendek tanpa mengganggu aktivitas operasional, sehingga dapat mendukung peningkatan kinerja perusahaan yang tercermin melalui profitabilitas.

Hasil penelitian ini mendukung adanya pengaruh positif likuiditas terhadap profitabilitas. Hasil tersebut sejalan dengan penelitian Ariastuti & Dewi (2026), Vania & Rosmiati (2022), serta Nuraini & Suwaidi (2022) yang menyatakan bahwa likuiditas berpengaruh positif terhadap profitabilitas. Namun, hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Amanah & Mudjijah (2024), Lorang *et al.* (2023), serta Aisyah & Sopian (2025) yang menyatakan bahwa likuiditas tidak berpengaruh terhadap profitabilitas.

4.4.4 Pengaruh *Leverage* terhadap Profitabilitas

Hasil penelitian menunjukkan bahwa *leverage* memiliki koefisien regresi positif sebesar 0,0090 terhadap profitabilitas. Koefisien positif tersebut menunjukkan bahwa peningkatan *leverage* cenderung diikuti oleh peningkatan profitabilitas. Berdasarkan hasil analisis statistik deskriptif, variabel *leverage* (LNDER) memiliki nilai mean sebesar -0,5221 dan median sebesar -0,6097. Nilai mean yang lebih tinggi dibandingkan median menunjukkan bahwa tingkat *leverage* perusahaan sektor transportasi dan logistik selama periode 2020–2025 cenderung berada pada tingkat yang relatif tinggi. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa perusahaan masih memanfaatkan pendanaan yang berasal dari utang untuk mendukung aktivitas operasional dan investasi.

Penggunaan utang yang tinggi belum tentu mampu meningkatkan profitabilitas apabila tidak diikuti dengan pengelolaan yang efisien. Beban bunga dan kewajiban pembayaran utang dapat mengurangi laba yang dihasilkan perusahaan, terutama pada sektor transportasi dan logistik yang membutuhkan investasi besar pada armada, infrastruktur, dan biaya operasional. Kondisi tersebut menyebabkan peningkatan *leverage* tidak selalu diikuti oleh peningkatan profitabilitas.

Berdasarkan *Signaling Theory*, penggunaan utang dapat menjadi sinyal positif apabila mampu dimanfaatkan secara produktif untuk meningkatkan kinerja perusahaan. Namun, apabila utang tidak dikelola secara optimal dan hanya meningkatkan beban keuangan, maka informasi tersebut tidak cukup memberikan sinyal positif terhadap kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba.

Hasil penelitian ini tidak mendukung adanya pengaruh *leverage* terhadap profitabilitas. Hasil tersebut sejalan dengan penelitian Yuristiawan *et al.* 2026),

Fathimah *et al.* (2026), serta Aisyah & Sopian (2025) yang menyatakan bahwa *leverage* tidak berpengaruh terhadap profitabilitas. Namun, hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Ariastuti & Dewi, (2026), Lorang *et al.* (2023), serta William (2023) yang menemukan bahwa *leverage* berpengaruh positif terhadap profitabilitas.

4.4.5 Pengaruh Profitabilitas terhadap Nilai Perusahaan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa profitabilitas memiliki koefisien regresi positif sebesar 1,5312 terhadap nilai perusahaan. Koefisien positif tersebut menunjukkan bahwa peningkatan profitabilitas cenderung diikuti oleh peningkatan nilai perusahaan. Berdasarkan hasil analisis statistik deskriptif, variabel profitabilitas (ROA) memiliki nilai mean sebesar 0,0266 dan median sebesar 0,0223. Nilai mean yang lebih tinggi dibandingkan median menunjukkan bahwa tingkat profitabilitas perusahaan sektor transportasi dan logistik selama periode 2020–2025 cenderung berada pada tingkat yang relatif tinggi. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa perusahaan secara umum mampu menghasilkan laba dari aset yang dimiliki, meskipun tingkat profitabilitasnya masih bervariasi antarperusahaan.

Perbedaan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dipengaruhi oleh efisiensi pengelolaan aset, struktur biaya operasional, serta kondisi persaingan di sektor transportasi dan logistik. Perusahaan yang mampu mengelola aset secara efektif akan memperoleh laba yang lebih baik sehingga berpotensi meningkatkan penilaian investor terhadap perusahaan. Sebaliknya, perusahaan dengan tingkat efisiensi yang rendah cenderung menghasilkan laba yang lebih kecil sehingga belum mampu meningkatkan nilai perusahaan secara optimal.

Berdasarkan *Signaling Theory*, profitabilitas merupakan salah satu indikator yang memberikan sinyal mengenai prospek perusahaan kepada investor. Tingkat profitabilitas yang tinggi mencerminkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba dari aset yang dimiliki sehingga dapat meningkatkan kepercayaan investor terhadap prospek perusahaan. Kepercayaan tersebut pada akhirnya dapat mendorong peningkatan nilai perusahaan.

Hasil penelitian ini tidak mendukung adanya pengaruh profitabilitas terhadap nilai perusahaan. Hasil tersebut sejalan dengan penelitian Triharto *et al.* (2026), Fakhrunnisa & Effendy (2026), serta Pranataliya & Rahmawati (2025) yang menyatakan bahwa profitabilitas tidak berpengaruh terhadap nilai perusahaan. Namun, hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Prasetyo & Retnani (2026), Trisnayanti *et al.* (2025), serta Putri & Wardani (2025) yang menyatakan bahwa profitabilitas berpengaruh positif terhadap nilai perusahaan.

4.4.6 Pengaruh Likuiditas terhadap Nilai Perusahaan melalui Profitabilitas

Hasil uji mediasi menunjukkan bahwa profitabilitas belum mampu memediasi pengaruh likuiditas terhadap nilai perusahaan. Hal tersebut terlihat dari koefisien hubungan langsung likuiditas terhadap nilai perusahaan sebesar 0,2327, sedangkan koefisien hubungan likuiditas terhadap profitabilitas sebesar 0,0485 dan koefisien profitabilitas terhadap nilai perusahaan sebesar 1,5312. Meskipun seluruh koefisien menunjukkan arah hubungan positif, peningkatan likuiditas melalui profitabilitas belum mampu meningkatkan nilai perusahaan secara tidak langsung.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek belum tentu diikuti dengan peningkatan

profitabilitas yang mampu mendorong kenaikan nilai perusahaan. Pada perusahaan sektor transportasi dan logistik, likuiditas yang tinggi lebih banyak digunakan untuk menjaga kelancaran operasional dan memenuhi kebutuhan modal kerja dibandingkan untuk menghasilkan laba yang dapat meningkatkan penilaian investor terhadap perusahaan.

Berdasarkan *Signaling Theory*, likuiditas yang baik dan kemampuan menghasilkan laba seharusnya menjadi sinyal positif bagi investor terhadap prospek perusahaan. Namun, pada penelitian ini profitabilitas belum mampu menjadi mekanisme yang menjembatani pengaruh likuiditas terhadap nilai perusahaan. Hal tersebut menunjukkan bahwa investor tidak hanya mempertimbangkan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek dan menghasilkan laba, tetapi juga memperhatikan faktor lain yang dapat memengaruhi nilai perusahaan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Noviana & Afifah (2026), Oppusunggu & Chalil (2025), serta Fei & Wirianata (2026) yang menyatakan bahwa profitabilitas tidak mampu memediasi pengaruh likuiditas terhadap nilai perusahaan. Namun, hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Hanum & Chalil (2025), Wulandari & Damayanti (2022), serta Hoke *et al.* (2025) yang menyatakan bahwa profitabilitas mampu memediasi pengaruh likuiditas terhadap nilai perusahaan. Perbedaan hasil tersebut diduga dipengaruhi oleh perbedaan karakteristik sampel, sektor perusahaan, periode penelitian, serta kondisi ekonomi yang memengaruhi hubungan antara likuiditas, profitabilitas, dan nilai perusahaan.

4.4.7 Pengaruh *Leverage* terhadap Nilai Perusahaan melalui Profitabilitas

Hasil uji mediasi menunjukkan bahwa profitabilitas belum mampu memediasi pengaruh *leverage* terhadap nilai perusahaan. Hal tersebut terlihat dari koefisien hubungan langsung *leverage* terhadap nilai perusahaan sebesar 0,3558, sedangkan koefisien hubungan *leverage* terhadap profitabilitas sebesar 0,0090 dan koefisien profitabilitas terhadap nilai perusahaan sebesar 1,5312. Meskipun koefisien hubungan menunjukkan arah positif, profitabilitas belum mampu menjadi variabel yang menjembatani pengaruh *leverage* terhadap nilai perusahaan.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa penggunaan utang oleh perusahaan sektor transportasi dan logistik belum sepenuhnya mampu meningkatkan profitabilitas yang pada akhirnya berdampak pada peningkatan nilai perusahaan. Besarnya kebutuhan pendanaan untuk investasi aset tetap, pengembangan armada, dan aktivitas operasional menyebabkan penggunaan utang lebih diarahkan untuk mendukung kegiatan usaha dibandingkan meningkatkan laba perusahaan dalam jangka pendek.

Berdasarkan *Signaling Theory*, penggunaan utang yang dikelola secara efektif dapat menjadi sinyal positif mengenai prospek perusahaan. Namun, pada penelitian ini profitabilitas belum mampu menjadi mekanisme yang menjelaskan hubungan antara *leverage* dan nilai perusahaan. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa investor tidak hanya mempertimbangkan tingkat penggunaan utang, tetapi juga memperhatikan faktor lain dalam menilai prospek dan nilai perusahaan.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Oppusunggu & Chalil (2025), Lamba & Atahau (2022), seta Khasanah *et al.* (2024) yang menyatakan bahwa profitabilitas tidak mampu memediasi pengaruh *leverage* terhadap nilai perusahaan.

Namun, hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian penelitian Hanum & Chalil (2025), Adelia *et al.*, (2024), serta Harap *et al.*, (2022) yang menyatakan bahwa profitabilitas mampu memediasi pengaruh *leverage* terhadap nilai perusahaan. Perbedaan hasil tersebut diduga dipengaruhi oleh perbedaan karakteristik sampel, sektor perusahaan, periode penelitian, serta kondisi ekonomi yang memengaruhi hubungan antara *leverage*, profitabilitas, dan nilai perusahaan.