

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Berkembangnya bidang usaha di Indonesia, maka perusahaan kini tidak hanya bergerak dibidang industri manufaktur, tetapi juga juga dibidang industri jasa yaitu salah satunya industri transportasi. Kondisi perekonomian saat ini yang membuat perusahaan satu dengan yang lainnya masuk kedalam suatu persaingan yang ketat diantaranya industri transportasi. Dalam kerangka makro ekonomi, transportasi adalah salah satu tulang punggung dan faktor pendukung, penggerak, dan pendorong untuk kelancaran dalam usaha. Kebutuhan transportasi merupakan kebutuhan turunan (*derived demand*) akibat aktivitas ekonomi, sosial, dan sebagainya.

Di Indonesia industri ini sangat berkembang dinamis, dan dituntut untuk mengikuti perkembangan jaman dan teknologi. Badan Pusat Statistik (BPS) (1 Februari 2017) menyatakan bahwa pengguna moda transportasi udara, laut, dan kereta api mengalami peningkatan sepanjang 2017, dengan peningkatan tertinggi terjadi pada pengguna angkutan laut sebesar 17,13 persen. Pada pelaksanaan Asien Games lalu, transportasi darat meningkat 90 persen, berbeda dari tahun-tahun sebelumnya hanya meningkat sekitar 65 persen sampai dengan 70 persen (Bisnis.com). Pemerintah mengembangkan teknologi transportasi didorong oleh kebutuhan manusia akan transportasi.

Dengan adanya transportasi dapat memberikan kemudahan bagi masyarakat Indonesia. Perkembangan transportasi ini berangsur-angsur menjadikan masyarakat Indonesia dalam suatu masyarakat dengan mobilitas yang cukup tinggi, sehingga dengan adanya fasilitas yang cukup diharapkan dapat memenuhi peningkatan mobilitas penduduk tersebut.

Dengan mobilitas yang tinggi, industri transportasi memiliki iklim persaingan yang sangat kuat, perusahaan satu dengan yang lain berusaha melakukan modifikasi untuk menjadi yang terbaik karena ini salah satu tuntutan masyarakat. Perusahaan dapat bersaing dalam memberikan fasilitas jasa yang terbaik maka perusahaan diindustri transportasi harus memiliki cukup modal yang sangat besar dan kuat untuk mendukung finansial perusahaan. Dengan keadaan seperti ini perusahaan harus meningkatkan nilai perusahaannya dan menjaga persentasinya tahun ketahun guna untuk menarik investor untuk menanam modal di dalam perusahaan.

Nilai perusahaan sangat penting karena mencerminkan kinerja perusahaan yang dapat mempengaruhi persepsi investor terhadap perusahaan. Nilai perusahaan merupakan nilai pasar dari suatu ekuitas perusahaan ditambah nilai pasar hutang. Dengan demikian, penambahan dari jumlah ekuitas perusahaan dengan hutang

perusahaan dapat mencerminkan nilai perusahaan. Nilai perusahaan dapat menggambarkan keadaan perusahaan yang dapat dilihat dan dinilai oleh seorang investor.

Tujuan perusahaan dapat dicapai melalui pelaksanaan fungsi manajemen keuangan dengan hati-hati dan tepat mengingat setiap keputusan keuangan yang diambil akan memengaruhi keputusan keuangan lainnya yang nantinya berdampak terhadap nilai perusahaan Fama dan French, (1998). Setiap keputusan yang diambil perusahaan tentunya bertujuan memaksimalkan nilai perusahaan.

Menurut Hasnawati (2005), keputusan perusahaan yang penting antara lain keputusan investasi, keputusan pendanaan, dan kebijakan dividen. Suatu kombinasi yang optimal atas ketiganya akan memaksimalkan nilai perusahaan yang selanjutnya akan meningkatkan kemakmuran kekayaan pemegang saham Wijaya dkk, (2010)

Tabel 1.1
Data PER Perusahaan Industri Transportasi

No	Kode Saham	PRICE(Rp)				EPS(X)				PER (X)			
		2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018
1	ASSA	100	195	202	364	10,05	18,28	30,37	31,32	9,95	10,66	6,65	11,62
2	BIRD	1.700	3.000	3.460	3	329,33	202,74	169,80	133,76	5,16	14,79	20,37	0,02
3	BLTA	196	196	196	196	116,85	-9,01	-5,01	3,29	1,67	-21,75	-39,12	59,57
4	INDX	130	88	91	79	4,19	-40,83	-131,88	-2,00	31,02	-2,15	-0,69	-39,50
5	KARW	94	246	91	84	727,96	53,66	55,99	17,59	0,12	4,58	1,62	4,77
6	HITS	750	770	730	700	6,54	4,96	9,23	21,52	114,67	155,24	79,09	32,52
7	IATA	50	50	50	50	-17,43	-15,84	-9,83	-11,09	-2,86	-3,15	-5,08	-4,50
8	CASS	1.130	945	900	888	56,60	58,06	62,61	88,77	19,96	16,27	14,37	10,003
9	SMDR	253	281	390	310	725,54	1191,27	40,04	29,82	0,34	0,23	9,74	10,39
10	SOCI	475	334	236	131	84,97	40,35	41,40	14,40	5,59	8,27	5,70	9,09

Sumber : Bursa Efek Indonesia, 2019

Dari tabel 1.1 diatas nilai perusahaan yang dihitung dengan *Price Equity Ratio* (PER) dari tahun 2015 sampai dengan tahun 2017 menunjukkan rata-rata nilai PER dari tiap perusahaan berbeda-beda. Pada 10 perusahaan yang masuk dalam industri transportasi menunjukkan bahwa 6 perusahaan memiliki nilai perusahaan yang dikonfirmasi melalui PER bernilai positif karena PER lebih besar dari 1. Sedangkan dari 4 perusahaan lainnya menunjukkan bahwa nilai perusahaannya bernilai negatif karena PER lebih kecil dari 1. Semakin baik nilai perusahaan maka perusahaan akan dipandang baik oleh para calon investor, demikian pula sebaliknya nilai-nilai pemegang saham akan meningkat apabila nilai perusahaan meningkat yang ditandai dengan tingkat pengembalian investasi yang tinggi kepada pemegang saham. Beberapa perusahaan menghasilkan uang yang banyak namun peluang investasi sangat kecil. Perusahaan-perusahaan justru memiliki peluang investasi yang baik sekalipun tidak menghasilkan kas yang banyak namun menikmati laba dan harga saham yang meningkat, sehingga menyukai keuntungan modal.

Investasi modal merupakan salah satu aspek utama dalam keputusan investasi selain penentuan komposisi aset Wijaya dkk., (2010). Kegiatan investasi yang dilakukan oleh perusahaan diharapkan memberikan laba yang optimal yang

digunakan kembali untuk kegiatan investasi atau dibagikan kepada pemegang saham dalam bentuk dividen. *Signalling theory* menyatakan bahwa pengeluaran investasi memberikan sinyal positif mengenai pertumbuhan perusahaan di masa yang akan datang, sehingga dapat meningkatkan harga saham yang digunakan sebagai indikator nilai perusahaan Wahyudi dan Pawestri, (2010). Besarnya investasi yang dimiliki perusahaan dapat tercermin melalui proporsi *Fixed Asset* terhadap *Total Asset*. Berikut data *Fixed Asset* dan *Total Asset* dan Rasio FATA pada 10 perusahaan industri transportasi.

Tabel 1.2
Data FATA Industri Transportasi

No	Kode Saham	Fixed Asset (Jutaan Rupiah)				Total Asset (Jutaan Rupiah)			
		2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018
1	ASSA	2.537.852	2.631.183	116.622	3.045.962	2.892.967	3.029.807	3.307.397	3.702.641
2	BIRD	6.196.076	6.185.247	5.605.524	5.605.009	7.153.055	7.300.612	6.516.487	6.776.290
3	BLTA	428.996	437.194	407.509	407.697	1.481.911	1.362.048	1.071.663	1.107.918
4	INDX	103.486	97.765	54.478	52.025	181.025	162.413	109.924	101.122
5	KARW	294.332	266.468	246.308	2.723	334.162	330.411	34.442	385.221
6	HITS	1.346.323	1.545.058	1.698.452	2.198.336	2.109.294	2.218.111	2.378.470	2.868.953
7	IATA	1.196.987	1.020.508	6.368	802.715	1.589.385	1.266.981	1.053.429	1.046.030
8	CASS	246.571	423.653	690.329	285.228	1.279.507	1.647.455	1.907.035	2.117.557
9	SMDR	5.392.893	4.833.808	4.587.794	5.092.253	8.401.043	7.582.228	5.360.110	8.795.841
10	SOCI	6.516.732	6.504.326	6.879.934	6.765.747	7.517.541	7.475.151	7.947.841	9.759.550

Tabel Sambungan 1.2

No	Kode Saham	Ratio (X)				Size (LnTA)			
		2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018
1	ASSA	0,88	0,87	0,04	0,82	14,9	14,9	15	15,12
2	BIRD	0,87	0,85	0,86	0,83	15,8	15,8	15,7	15,73
3	BLTA	0,29	0,32	0,38	0,37	14,2	14,1	13,9	13,92
4	INDX	0,57	0,60	0,50	0,51	12,1	12,2	11,6	9,22
5	KARW	0,09	0,18	0,23	0,25	12,7	12,7	10,5	12,86
6	HITS	0,64	0,7	0,71	0,77	14,6	14,6	14,7	14,87
7	IATA	0,75	0,81	0,01	0,77	14,3	14,1	13,9	13,86
8	CASS	0,19	0,26	0,36	0,34	14,1	14,3	14,5	12,06
9	SMDR	0,64	0,64	0,86	0,58	15,9	15,8	15,5	15,99
10	SOCI	0,87	0,87	0,87	0,69	15,8	15,8	15,9	16,09

Sumber : Bursa Efek Indonesia, 2019

Dari tabel 1.2 dapat dilihat *ratio* FATA cenderung turun karena keputusan investasi pada aset tetap lebih kecil, sedangkan menurut Salim dan Moeljadi (2001) dalam Sartini dan Purbawangsa (2014) Investasi merupakan tindakan untuk menanamkan dana yang dimiliki saat ini ke dalam bentuk aktiva lancar maupun aktiva tetap dengan harapan untuk memperoleh keuntungan di masa yang akan datang.

Implementasi keputusan investasi sangat dipengaruhi oleh ketersediaan dana perusahaan yang berasal dari sumber pendanaan internal (*internal financing*) dan

sumber pendanaan eksternal (*external financing*). Efni dkk. (2011) menyatakan bahwa pendanaan internal merupakan pendanaan yang berasal dari dalam perusahaan berupa laba ditahan sedangkan pendanaan eksternal yaitu pendanaan hutang, ekuitas, dan *hybrid securities*. Keputusan pendanaan berkaitan dengan keputusan perusahaan dalam mencari dana untuk membiayai investasi dan menentukan komposisi sumber pendanaan, Kumar et al., (2012).

Keputusan pendanaan dapat dikonfirmasi melalui *Debt to Equity Ratio* (DER), dimana rasio ini menunjukkan perbandingan antara pembiayaan dan pendanaan melalui hutang dengan pembiayaan atau pendanaan melalui ekuitas. Keputusan pendanaan yang menggunakan pendanaan melalui ekuitas lebih banyak daripada pendanaan melalui hutang karena dengan menggunakan pendanaan melalui ekuitas lebih banyak dapat meningkatkan nilai perusahaan, Wijaya dan Wibawa (2010).

Menurut Umi Mardiaty (2012) dalam Pratiwi (2017) Dengan adanya hutang, semakin tinggi proporsi hutang maka semakin tinggi harga saham perusahaan tersebut. Namun pada titik tertentu peningkatan utang akan menurunkan nilai perusahaan karena manfaat yang diperoleh dari penggunaan utang lebih kecil daripada biaya yang ditimbulkannya. Menurut Perdana (2012) dalam Pratiwi (2017) Kebijakan hutang perlu dikelola karena yang terlampau tinggi dapat menurunkan nilai perusahaan. Para pemilik perusahaan lebih suka perusahaan menciptakan hutang pada tingkat tertentu untuk menaikkan nilai perusahaan.

Tabel 1.3
Data DER Industri Transportasi

No	Kode Saham	Total Kewajiban (Jutaan Rp)				Total Ekuitas (Jutaan Rp)				DER (X)			
		2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018
1	ASSA	2.038.423	2.126.179	2.321.587	2.600.080	2.892.967	3.029.807	3.251.470	3.702.641	0,705	0,702	0,707	0,707
2	BIRD	2.824.936	2.637.932	1.585.562	1.636.825	7.153.055	7.300.612	6.746.040	1.636.830	0,395	0,361	0,287	1,000
3	BLTA	942.372	717.765	671.224	65.614	1.481.911	1.362.048	1.340.272	517.392	0,636	0,527	0,486	0,127
4	INDX	2.029	1.369	1.505	1.567	181.025	162.413	150.946	101.221	0,011	0,008	0,011	0,015
5	KARW	905.937	823.211	806.952	884.586	-480.838	330.410	344.420	385.221	-0,189	2,491	2,343	2,296
6	HITS	1.807.115	1.747.651	1.816.019	2.110.858	2.109.294	2.218.110	2.378.470	2.868.952	0,857	0,788	0,764	0,736
7	IATA	738.152	676.662	455.902	474.048	1.589.386	1.266.981	1.053.981	1.046.029	0,464	0,534	0,433	0,453
8	CASS	72.109	852.433	1.108.203	1.067.182	630.526	1.647.455	1.907.035	2.117.557	0,114	0,517	0,581	0,575
9	SMDR	4.111.503	3.601.622	3.831.436	4.307.396	8.401.043	7.582.228	7.976.895	8.795.841	0,489	0,475	0,480	0,490
10	SOCI	3.433.014	3.506.580	3.685.760	4.975.743	7.517.541	7.475.151	7.947.841	9.759.551	0,457	0,469	0,464	0,510

Sumber : Bursa Efek Indonesia, 2019

Berdasarkan Tabel 1.3 dapat dilihat bahwa rata-rata kebijakan hutang pada perusahaan transportasi selama periode 2015 sampai dengan 2017 bergerak fluktuatif Sedangkan Ekuitas negative seperti pada perusahaan PT ICTSI Jasa Prima, Tbk (dahulu PT Karwell Indonesia, Tbk), (Perseroan), hal ini disebabkan oleh *cumulative loss* yang cenderung menggunakan pendanaan utang lebih tinggi untuk operasionalnya. Peningkatan hutang yang tinggi dikarenakan perusahaan lebih banyak menggunakan dana dari hutang untuk aktivitas operasionalnya

daripada modal sendiri sehingga mengakibatkan risiko yang dihadapi perusahaan juga meningkat.

Dalam keputusan struktur modal perusahaan transportasi, hutang jangka pendek merupakan sumber pembiayaan perusahaan yang jatuh temponya kurang dari atau sama dengan satu tahun. Hutang tersebut biasanya digunakan untuk mendanai kegiatan operasional perusahaan. Sedangkan, hutang jangka panjang merupakan salah satu sumber modal eksternal yang digunakan untuk membiayai kegiatan investasi guna mendapatkan keuntungan dimasa mendatang. Hutang jangka pendek merupakan sumber pembiayaan perusahaan yang jatuh temponya kurang dari atau sama dengan satu tahun dan biasanya digunakan untuk mendanai kegiatan operasional perusahaan. Walaupun jumlahnya tidak sebesar hutang jangka panjang, tetapi perusahaan harus tetap berhati-hati. Hal tersebut dapat diartikan perusahaan dapat menggunakan hutang sebanyakbanyaknya karena dapat meningkatkan profitabilitas dengan cara penghematan pajak. Menurut *trade-off theory* yang diungkapkan oleh Myers (2001), perusahaan akan berutang sampai pada tingkat hutang tertentu atau optimal, dimana penghematan pajak dari tambahan hutang sama dengan biaya kesulitan keuangan.

Perusahaan-perusahaan yang profitabilitasnya tinggi tentu akan berusaha mengurangi pajaknya dengan cara meningkatkan rasio utangnya, sehingga bunga hutang tersebut akan mengurangi pajak. Total hutang adalah gabungan hutang jangka pendek dan hutang jangka panjang. Dengan gabungan hutang jangka pendek dan jangka panjang tersebut maka akan membuat beban perusahaan semakin tinggi. Tetapi tingginya beban tersebut dapat digunakan untuk menurunkan pajak perusahaan, hal tersebut yang menjadikan keuntungan. Tetapi tingginya beban bunga yang akan ditanggung oleh perusahaan selain mengganggu profitabilitas akibat beban yang tinggi, juga dapat menimbulkan resiko yang cukup besar bagi perusahaan ketika perusahaan tidak mampu membayar kewajiban tersebut pada saat jatuh tempo, sehingga akan mengganggu kontinuitas operasi perusahaan tahun berikutnya.

Faktor lain yang dianggap mempunyai pengaruh terhadap nilai perusahaan yaitu kebijakan dividen. Kebijakan dividen merupakan keputusan mengenai pembagian laba atau menahannya guna diinvestasikan kembali di dalam perusahaan, Weston dan Brigham (1989). Berdasarkan perspektif manajerial, inti dari fungsi pendanaan adalah bagaimana perusahaan menentukan sumber dana yang optimal untuk mendanai berbagai alternatif investasi, sehingga dapat memaksimalkan nilai perusahaan yang tercermin pada harga sahamnya, sedangkan kebijakan dividen berkaitan dengan kebijakan mengenai seberapa besar laba yang diperoleh perusahaan akan didistribusikan kepada pemegang saham, Sofyaningsih dan Hardiningsih, (2011).

Menurut teori sinyal (*signaling theory*) dividen akan mengurangi ketimpangan informasi (*asymmetric of information*) antara manajemen dan pemegang saham dengan menyiratkan informasi privat tentang prospek masa depan perusahaan, Bhattacharya dan william (1985). Teori sinyal dividen (*dividend signaling theory*) dikembangkan dengan anggapan bahwa orang dalam perusahaan (*corporate insiders*) lebih terinformasi tentang kinerja perusahaan saat ini dan prospek masa depannya dari pihak luar.

Hal ini mengindikasikan bahwa pasar menganggap dividen dan pembelian kembali saham perusahaan (*stock repurchase*) sebagai sinyal tentang pandangan manajemen berkenaan dengan prospek masa depan perusahaan dan harga saham akan bereaksi mengikuti arah sinyal yang ada Gumanti, (2013). Menurut hipotesis sinyal, investor dapat menduga informasi tentang laba mendatang perusahaan melalui sinyal yang muncul dari pengumuman dividen, baik dalam hal stabilitas maupun perubahan dividen. Dalam Teori Sinyal menjelaskan bahwa kenaikan dalam rasio pembayaran dividen (DPR) dapat diinterpretasikan sebagai informasi bahwa perusahaan memiliki profitabilitas masa depan yang baik, dan karenanya harga saham perusahaan akan bereaksi positif (naik). Demikian juga halnya, pengurangan dividen atau pemotongan dividen mungkin dianggap sebagai sinyal bahwa profitabilitas perusahaan dimasa depan tidak baik atau buruk, dan karenanya harga saham akan cenderung turun. Oleh karena itu, tidak mengherankan jika kita menemukan bahwa manajer akan enggan untuk mengumumkan pengurangan dividen, Gumanti, (2013).

Dividen dapat digunakan untuk mengurangi *agency problem* dalam perusahaan, Subiri et al., (2012). Kebijakan dividen akan berdampak terhadap besarnya laba ditahan perusahaan yang merupakan sumber pendanaan internal perusahaan yang akan digunakan untuk mengembangkan perusahaan di masa yang akan datang, Sartini (2014).

Tabel 1.4
Data DPR Industri Transportasi

No	Kode Saham	DPS (Rp)				EPS(Rp)				DPR(%)			
		2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018
1	ASSA	4,00	7,00	12,00	0	10,05	18,28	30,37	31,32	39,80	38,29	39,51	0
2	BIRD	66,00	61,00	51,00	0	329,33	202,74	169,80	133,76	20,04	30,09	30,03	0
3	BLTA	0	0	0	0	116,85	- 9,01	- 5,01	3,29	0	0	0	0
4	INDX	0	0	0	0	4,19	- 40,83	- 131,88	- 2,00	0	0	0	0
5	KARW	0	0	0	0	727,96	53,66	55,99	17,59	0	0	0	0
6	HITS	0	2,55	3,00	0	6,54	4,96	13,36	21,52	0	51,39	22,45	0
7	IATA	0	0	0	0	- 17,43	- 15,84	- 9,83	- 11,09	0	0	0	0
8	CASS	11,32	5,81	5,81	0	56,60	58,06	62,61	88,77	20,00	10,01	24,99	0
9	SMDR	380,00	500,00	20,00	20,00	725,54	1.191,27	40,04	29,82	52,38	41,97	49,95	44,95
10	SOCI	7,50	4,00	2,00	2,00	84,97	40,35	41,40	14,40	8,83	9,91	4,83	3,81

Sumber : Bursa Efek Indonesia, 2019

Dari tabel 1.4 menunjukkan perusahaan transportasi hanya lima perusahaan yang membagikan dividen hal ini menunjukkan bahwa terdapat 5 (lima) dari 10 (sepuluh) perusahaan yang terdaftar pada sektor transportasi lebih memilih untuk menahan dividennya hal ini menandakan bahwa pihak manajemen lebih memilih untuk ekspansi atau menambah jumlah armadanya dan untuk membayar kewajiban utang perusahaan. Sedangkan perusahaan yang membagikan dividennya hal ini merupakan sinyal bagi pemegang saham bahwa perusahaan berkinerja bagus.

Fenomena di atas menunjukkan bahwa tidak semua kenaikan nilai perusahaan akan diikuti dengan pembagian dividen yang positif dan tidak semua penurunan nilai perusahaan akan diikuti oleh pembagian dividen yang negatif. Hal ini mengindikasikan bahwa dalam menilai perusahaan memang membutuhkan informasi tentang kondisi keuangan perusahaan tetapi tidak hanya informasi tentang pembagian dividen saja tetapi juga membutuhkan banyak informasi lainnya. Penelitian akan melakukan pengujian empiris teori *signaling* terhadap nilai perusahaan transportasi di Indonesia.

1.2 Identifikasi Masalah dan Batasan Masalah

1.2.1 Identifikasi Masalah

Dari beberapa uraian yang dikemukakan pada latar belakang, maka dapat diidentifikasi masalah-masalah sebagai berikut :

1. Tingkat nilai perusahaan yang diukur dengan PER industri transportasi yang terdaftar di Bursa Efek, pada periode 2014-2018 bergerak fluktuatif.
2. Keputusan investasi pada aset lebih kecil menyebabkan rasio FATA cenderung menurun.
3. Struktur modal perusahaan banyak dibiayai oleh hutang sehingga resiko perusahaan meningkat.
4. Tingkat keputusan investasi yang diukur dengan DPR pada industri transportasi yang terdaftar di bursa efek pada periode 2014-2018 sangat bervariasi.

1.2.2 Pembatasan masalah

Pembatasan suatu masalah digunakan untuk menghindari adanya penyimpangan maupun pelebaran pokok masalah agar penelitian tersebut lebih terarah maka batasan dalam penelitian ini adalah:

Perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) yang mengumumkan laporan keuangan selama tahun 2014-2018. Variabel yang diteliti adalah variabel keputusan investasi, keputusan pendanaan, kebijakan dividen terhadap nilai perusahaan.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian tersebut diatas maka yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah terdapat pengaruh keputusan investasi terhadap nilai perusahaan?
2. Apakah terdapat pengaruh keputusan pendanaan terhadap nilai perusahaan?
3. Apakah terdapat pengaruh kebijakan dividen terhadap nilai perusahaan?
4. Apakah keputusan Investasi, keputusan Pendanaan, kebijakan dividen berpengaruh terhadap nilai perusahaan?

1.4 Tujuan penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, maka dapat diketahui tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui pengaruh keputusan Investasi, keputusan pendanaan, kebijakan dividen terhadap nilai perusahaan terhadap nilai perusahaan secara parsial.
2. Peneliti ingin mengetahui variabel yang paling berpengaruh terhadap nilai perusahaan.

1.5 Manfaat penelitian

Manfaat penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi beberapa pihak antara lain:

1. Manfaat empiris
Dapat memberikan masukan bagi perusahaan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi nilai perusahaan.
Penelitian ini memberikan masukan bagi para investor mengenai nilai perusahaan transportasi sebagai alternatif investasi.
2. Manfaat teoritis
Penelitian ini diharapkan dapat menambah referensi penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan nilai perusahaan di masa mendatang.