

Pengaruh *Net Profit Margin* dan *Total Asset Turnover* terhadap Nilai Perusahaan, Dimoderasi oleh *Earning Per Share*

Santi Dwi Mulyati¹, Natalia Caroline², Aprildawati Sinaga³

Program Studi Magister Akuntansi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis,

Universitas Esa Unggul

santidwimulyatii@gmail.com , nataliiiiiaaa.carolineee@gmail.com,

april.sinaga22@gmail.com

ABSTRACT

This study investigates the effects of Net Profit Margin (NPM) and Total Asset Turnover (TATO) on firm value, with Earnings Per Share (EPS) as a moderating variable, in transportation and logistics companies listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX) during the 2020–2024 period. Firm value is measured using the Price-to-Book Value (PBV) ratio as a market-based indicator. A quantitative explanatory research design is employed using 120 observations from 24 companies over five years, using panel data regression with Moderated Regression Analysis (MRA) and robust standard errors. The results that NPM has a significant negative effect on PBV, whereas TATO has a significant positive effect. EPS does not have a significant direct effect on PBV, but it moderates the relationship between NPM and firm value. In contrast, EPS does not moderate the effect of TATO on PBV. These findings indicate that, in the transportation sector, investors place greater emphasis on asset utilization efficiency, while profit margins are more highly valued when they translate into higher earnings per share.

Keywords: *NPM, TATO, EPS, Firm Size, Transportation & Logistic Sector.*

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh *Net Profit Margin* dan *Total Asset Turnover* terhadap Nilai Perusahaan dimoderasi oleh *Earning Per Share* pada perusahaan Sektor transportasi dan logistik yang tercatat di Bursa Efek Indonesia (BEI) selama periode 2020-2024. Nilai perusahaan diprosikan menggunakan *Price to Book Value* (PBV) sebagai indikator berbasis pasar. Penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain explanatory dengan sampel penelitian berjumlah 120 observasi dari 24 perusahaan selama 5 tahun. Teknik analisis yang digunakan adalah regresi data panel dengan *Moderated Regression Analysis* (MRA) dan *robust standard errors*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa NPM berpengaruh negatif signifikan terhadap nilai perusahaan, TATO berpengaruh positif signifikan terhadap nilai perusahaan dan EPS tidak berpengaruh signifikan terhadap nilai perusahaan namun mampu memoderasi hubungan antara NPM terhadap nilai perusahaan. Sebaliknya EPS tidak mampu memoderasi hubungan antara TATO terhadap nilai perusahaan. Disimpulkan bahwa untuk sektor transportasi, pasar lebih menekankan efisiensi penggunaan aset dari pada margin laba yang dihasilkan, bahkan tanpa perlu diperkuat oleh EPS, sebaliknya margin laba akan diapresiasi jika memberikan dampak terhadap EPS.

Kata Kunci: *NPM, TATO, EPS, Ukuran Perusahaan, Sektor Transportasi dan logistik.*

PENDAHULUAN

Perkembangan sektor transportasi dan logistik memiliki peranan strategis dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional dan global. Sektor ini berfungsi sebagai tulang punggung distribusi barang dan jasa, sekaligus menjadi penghubung utama antara produsen dan konsumen. Dalam konteks pasar modal, perusahaan transportasi dan logistik menghadapi tantangan yang kompleks, seperti kebutuhan investasi aset yang besar, fluktuasi biaya operasional, serta persaingan yang ketat. Kondisi tersebut menjadikan kinerja keuangan sebagai faktor krusial yang diperhatikan oleh investor dalam menilai prospek dan nilai perusahaan.

Nilai perusahaan mencerminkan persepsi pasar terhadap kinerja, prospek pertumbuhan, dan risiko perusahaan di masa depan. Nilai perusahaan yang tinggi menunjukkan tingkat kepercayaan investor yang baik dan menjadi indikator keberhasilan manajemen dalam mengelola sumber daya perusahaan (Brealey et al., 2025). Dalam literatur keuangan, Price to Book Value (PBV) merupakan rasio pasar yang sering digunakan untuk mengukur nilai perusahaan karena menunjukkan sejauh mana pasar menghargai perusahaan dibandingkan dengan nilai bukunya. PBV yang tinggi umumnya mencerminkan kepercayaan investor terhadap prospek perusahaan dan potensi pertumbuhan di masa depan (Angga & Kustinah, 2025). Penelitian terbaru juga menunjukkan bahwa PBV berpengaruh positif terhadap harga saham di berbagai sektor industri di Bursa Efek Indonesia, termasuk sektor energi, teknologi, dan keuangan, yang memperkuat relevansi PBV sebagai proksi nilai perusahaan dalam penelitian keuangan kuantitatif (Indarto, 2025).

Salah satu faktor internal yang mempengaruhi nilai perusahaan adalah kinerja keuangan, khususnya yang tercermin dalam rasio profitabilitas dan aktivitas. *Net Profit Margin* (NPM) merupakan rasio profitabilitas yang mengukur kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih dari setiap rupiah penjualan, di mana nilai yang lebih tinggi menunjukkan kemampuan yang lebih baik dalam mengendalikan seluruh biaya operasional dan beban lain untuk menciptakan laba yang optimal. Rasio ini sering digunakan sebagai indikator efisiensi manajemen dan kinerja keuangan perusahaan dalam literatur corporate finance modern (Brealey et al., 2025). Rasio ini mencerminkan efisiensi seluruh bagian yaitu produksi, personalia, pemasaran, dan keuangan yang ada dalam perusahaan (Sudarmanto et al., 2024). Dalam sektor transportasi dan logistik, NPM menjadi indikator penting karena perusahaan umumnya menghadapi biaya operasional yang tinggi, seperti biaya bahan bakar, perawatan armada, dan biaya tenaga kerja.

Selain profitabilitas, efisiensi penggunaan aset juga menjadi perhatian utama investor. *Total Asset Turnover* (TATO) merupakan rasio aktivitas yang menggambarkan kemampuan perusahaan dalam memanfaatkan seluruh asetnya untuk menghasilkan penjualan. Rasio ini menunjukkan tingkat efisiensi sumber daya yang dimiliki perusahaan dalam mendukung kegiatan operasionalnya, di mana semakin tinggi rasio tersebut mencerminkan penggunaan aset yang lebih produktif dalam menghasilkan pendapatan (Blokdyk, 2021).

Sebaliknya perputaran total aset yang rendah berarti perusahaan memiliki kelebihan total aset, dimana total aset yang ada belum dimanfaatkan secara maksimal untuk menciptakan penjualan (Astuti et al., 2021). Bagi perusahaan transportasi dan logistik yang memiliki proporsi aset tetap besar, seperti kendaraan, kapal, atau infrastruktur logistik, efisiensi pemanfaatan aset sangat menentukan kinerja operasional dan daya saing perusahaan.

Berbagai penelitian empiris menunjukkan bahwa NPM dan TATO memiliki hubungan dengan nilai perusahaan, namun hasilnya masih beragam. Beberapa studi di Indonesia menemukan bahwa NPM berpengaruh positif terhadap nilai perusahaan karena laba yang tinggi memberikan sinyal kinerja yang baik kepada investor (Anisa, 2023). Namun, penelitian lain menunjukkan bahwa NPM tidak selalu berpengaruh signifikan terhadap nilai perusahaan, terutama pada sektor dengan karakteristik biaya dan struktur aset tertentu (Rosita, 2024). Perbedaan hasil ini mengindikasikan adanya faktor lain yang dapat memperkuat atau memperlemah hubungan antara profitabilitas dan nilai perusahaan.

Hal serupa juga terjadi pada pengaruh TATO terhadap nilai perusahaan. Beberapa penelitian menemukan bahwa TATO berpengaruh positif terhadap nilai perusahaan karena efisiensi aset meningkatkan pendapatan dan laba perusahaan (Ningsih, 2024). Namun, penelitian empiris terbaru menunjukkan bahwa tingginya *Total Asset Turnover* (TATO) tidak selalu diikuti oleh peningkatan nilai perusahaan, khususnya ketika peningkatan penjualan tidak diimbangi dengan pertumbuhan laba bersih yang berkelanjutan. Kondisi tersebut menyebabkan efisiensi aset tidak sepenuhnya dipersepsikan sebagai sinyal positif oleh investor dalam menilai nilai perusahaan (Nguyen et al., 2021). Inkonsistensi temuan ini membuka peluang untuk memasukkan variabel lain sebagai variabel moderasi.

Salah satu variabel yang dianggap relevan dalam memperkuat atau memperlemah hubungan antara kinerja keuangan dan nilai perusahaan adalah *Earnings Per Share* (EPS). *Earnings Per Share* (EPS) mencerminkan besarnya laba bersih yang diperoleh pemegang saham untuk setiap lembar saham yang beredar, dan menjadi alat penting dalam penilaian profitabilitas serta potensi return investasi. Investor menggunakan EPS sebagai bagian dari analisis fundamental untuk menentukan apakah saham sebuah perusahaan layak dibeli berdasarkan kemampuan perusahaan menghasilkan laba per unit sahamnya (Brealey, Myers & Allen, 2025). EPS yang tinggi dan stabil dipersepsikan sebagai sinyal positif mengenai kinerja dan prospek perusahaan di masa depan.

Dalam perspektif teori sinyal (*signaling theory*), informasi laba dan *Earnings Per Share* (EPS) yang dipublikasikan perusahaan berfungsi sebagai sinyal bagi pasar untuk menilai kondisi kinerja dan prospek perusahaan di masa depan. Literatur kontemporer menyatakan bahwa indikator laba, khususnya EPS, merupakan salah satu sinyal keuangan utama yang digunakan investor dalam mengevaluasi kualitas kinerja dan potensi nilai perusahaan (Connelly et al., 2022; 2025). EPS yang tinggi dan stabil berpotensi memperkuat sinyal positif yang ditunjukkan oleh rasio profitabilitas dan aktivitas, seperti *Net Profit Margin* (NPM) dan *Total Asset Turnover* (TATO),

sehingga mendorong respon positif investor terhadap perusahaan (Bhattarai, 2021; Khan et al., 2020). Sebaliknya, EPS yang rendah atau berfluktuasi dapat melemahkan pengaruh NPM dan TATO terhadap nilai perusahaan karena menurunkan kredibilitas sinyal laba dan menimbulkan keraguan investor terhadap keberlanjutan kinerja keuangan perusahaan (Rahman et al., 2022; Sari and Nugroho, 2023).

Beberapa penelitian terdahulu menunjukkan bahwa EPS berperan penting dalam mempengaruhi nilai perusahaan dan bahkan dapat bertindak sebagai variabel moderasi. Mandasari (2025) menemukan bahwa EPS mampu memperkuat pengaruh kinerja keuangan terhadap nilai perusahaan pada perusahaan publik di Indonesia. Hasil serupa juga ditemukan oleh Pratiwi dan Santoso (2022) yang menyatakan bahwa EPS meningkatkan sensitivitas nilai perusahaan terhadap perubahan rasio profitabilitas. Namun, penelitian yang secara khusus menguji peran EPS sebagai variabel moderasi dalam hubungan antara NPM dan TATO terhadap nilai perusahaan, khususnya pada sektor transportasi dan logistik, masih relatif terbatas.

Sektor transportasi dan logistik memiliki karakteristik yang berbeda dibandingkan sektor lain, seperti kebutuhan modal yang besar, tingkat leverage yang tinggi, serta fluktuasi permintaan yang dipengaruhi oleh kondisi makroekonomi. Oleh karena itu, hasil penelitian pada sektor lain belum tentu dapat digeneralisasi pada sektor ini. Penelitian yang secara spesifik mengkaji pengaruh NPM dan TATO terhadap nilai perusahaan dengan EPS sebagai variabel moderasi pada sektor transportasi dan logistik menjadi penting untuk memberikan bukti empiris yang lebih kontekstual.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh *Net Profit Margin* (NPM) dan *Total Asset Turnover* (TATO) terhadap nilai perusahaan, serta menguji peran *Earnings Per Share* (EPS) sebagai variabel moderasi pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi teoritis dalam pengembangan literatur keuangan perusahaan, khususnya terkait peran EPS sebagai variabel moderasi, serta kontribusi praktis bagi manajemen dan investor dalam pengambilan keputusan keuangan dan investasi.

METODE PENELITIAN

Desain dan Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain explanatory research, yang bertujuan menjelaskan hubungan kausal antara variabel independen terhadap variabel dependen serta menguji peran variabel moderasi. Pendekatan kuantitatif dipilih karena memungkinkan pengujian hipotesis secara objektif melalui analisis statistik berbasis data numerik (Hair et al., 2021).

Desain explanatory sesuai digunakan dalam penelitian keuangan karena fokus pada pengujian teori dan hubungan sebab-akibat antar variabel, khususnya hubungan antara rasio keuangan dan nilai perusahaan (Sekaran & Bougie, 2023).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Statistik Deskriptif

	Y	C	X1	X2	Z	X1_Z	X2_Z
Mean	1.467597	1.000000	2.399805	0.637273	7.583560	56.95936	6.433718
Median	0.700000	1.000000	0.042750	0.500350	0.925000	0.133750	0.223850
Maximum	22.25000	1.000000	97.40000	2.370000	277.6100	4909.258	277.6100
Minimum	-4.070000	1.000000	-4.863200	0.020000	-116.0300	-75.24500	-27.84720
Std. Dev.	2.724124	0.000000	12.83835	0.510065	41.48865	459.4968	31.34549
Skewness	4.447249	NA	6.555267	1.430240	3.943968	10.04740	6.890559
Kurtosis	30.99301	NA	47.11382	4.780299	25.19859	105.6420	55.37759
Jarque-Bera	4313.603	NA	10589.58	56.75906	2774.984	54695.96	14666.66
Probability	0.000000	NA	0.000000	0.000000	0.000000	0.000000	0.000000
Sum	176.1116	120.0000	287.9766	76.47270	910.0272	6835.124	772.0461
Sum Sq. Dev.	883.0812	0.000000	19613.97	30.95977	204835.7	25125337	116922.2
Observations	120	120	120	120	120	120	120

Sumber: Hasil Output Eviews 13

Berdasarkan hasil analisis statistik deskriptif terhadap 120 observasi, variabel nilai perusahaan (Y) memiliki nilai rata-rata sebesar 1,4676 dengan nilai median 0,7000. Nilai maksimum sebesar 22,2500 dan minimum sebesar -4,0700 menunjukkan adanya variasi nilai perusahaan yang cukup besar antar perusahaan dan antar periode pengamatan. Standar deviasi sebesar 2,7241 yang lebih besar dibandingkan nilai rata-ratanya mengindikasikan bahwa sebaran data nilai perusahaan relatif menyebar dan tidak terpusat pada nilai rata-rata. Kondisi ini mencerminkan adanya perbedaan karakteristik kinerja pasar antar perusahaan sektor transportasi dan logistik.

Net Profit Margin (X1) menunjukkan nilai rata-rata sebesar 2,3998 dengan standar deviasi sebesar 12,8384. Standar deviasi yang jauh lebih besar daripada nilai rata-rata menunjukkan tingkat variasi profitabilitas yang sangat tinggi antar perusahaan. Nilai maksimum NPM sebesar 97,4000 dan nilai minimum -4,8632 mengindikasikan bahwa terdapat perusahaan yang mampu menghasilkan margin laba sangat tinggi, namun terdapat pula perusahaan yang mengalami kerugian. Kondisi ini sejalan dengan karakteristik sektor transportasi dan logistik yang memiliki struktur biaya tinggi dan sensitif terhadap fluktuasi biaya operasional.

Total Asset Turnover (X2) memiliki nilai rata-rata sebesar 0,6373 dengan standar deviasi 0,5101. Nilai maksimum sebesar 2,3700 dan minimum 0,0200 menunjukkan bahwa efisiensi pemanfaatan aset antar perusahaan juga bervariasi, meskipun variasinya relatif lebih terkendali dibandingkan NPM. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar perusahaan masih memiliki tingkat perputaran aset yang moderat, sesuai dengan karakter sektor transportasi yang padat aset.

Earnings Per Share (Z) memiliki nilai rata-rata sebesar 7,5836 dengan standar deviasi 41,4887. Perbedaan yang sangat besar antara nilai rata-rata dan standar deviasi menunjukkan bahwa distribusi EPS sangat menyebar dan mengandung nilai ekstrem. Nilai maksimum EPS sebesar 277,6100 dan nilai minimum -116,0300 mengindikasikan adanya perusahaan dengan kinerja laba per saham yang sangat tinggi, namun juga terdapat perusahaan dengan EPS negatif. Hal ini mencerminkan

perbedaan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba yang dapat dinikmati pemegang saham.

Variabel interaksi NPM×EPS ($X1_Z$) dan TATO×EPS ($X2_Z$) menunjukkan standar deviasi yang sangat besar, masing-masing sebesar 459,4968 dan 31,3455, dengan nilai maksimum yang sangat tinggi. Kondisi ini wajar terjadi karena variabel interaksi merupakan hasil perkalian dua variabel yang masing-masing memiliki variasi besar. Variabilitas yang tinggi pada variabel interaksi menunjukkan bahwa efek moderasi EPS terhadap hubungan NPM dan TATO dengan nilai perusahaan berpotensi kuat, namun juga menimbulkan implikasi metodologis terhadap distribusi data.

Uji Asumsi Klasik

	Y	C	X1	X2	Z	X1_Z	X2_Z
Mean	1.467597	1.000000	2.399805	0.637273	7.583560	56.95936	6.433718
Median	0.700000	1.000000	0.042750	0.500350	0.925000	0.133750	0.223850
Maximum	22.25000	1.000000	97.40000	2.370000	277.6100	4909.258	277.6100
Minimum	-4.070000	1.000000	-4.863200	0.020000	-116.0300	-75.24500	-27.84720
Std. Dev.	2.724124	0.000000	12.83835	0.510065	41.48865	459.4968	31.34549
Skewness	4.447249	NA	6.555267	1.430240	3.943968	10.04740	6.890559
Kurtosis	30.99301	NA	47.11382	4.780299	25.19859	105.6420	55.37759
Jarque-Bera Probability	4313.603 0.000000	NA NA	10589.58 0.000000	56.75906 0.000000	2774.984 0.000000	54695.96 0.000000	14666.66 0.000000
Sum	176.1116	120.0000	287.9766	76.47270	910.0272	6835.124	772.0461
Sum Sq. Dev.	883.0812	0.000000	19613.97	30.95977	204835.7	25125337	116922.2
Observations	120	120	120	120	120	120	120

Sumber: Hasil Output Eviews 13

Uji Normalitas

Hasil uji normalitas menggunakan statistik Jarque–Bera menunjukkan bahwa seluruh variabel penelitian memiliki nilai probabilitas sebesar 0,0000, yang berarti secara statistik data tidak berdistribusi normal. Nilai skewness yang tinggi dan kurtosis yang jauh di atas nilai normal (3) pada hampir seluruh variabel, khususnya variabel Y, X1, Z, serta variabel interaksi, mengindikasikan adanya distribusi yang menceng ke kanan dan bersifat leptokurtic (memiliki puncak yang tajam dan ekor panjang).

Secara metodologis, kondisi ketidaknormalan data ini dapat dipahami mengingat data yang digunakan merupakan data keuangan perusahaan dengan karakteristik heterogen dan mengandung nilai ekstrim. Menurut Gujarati dan Porter (2021), pada data keuangan lintas perusahaan dan data panel, pelanggaran asumsi normalitas residual merupakan kondisi yang umum terjadi dan tidak selalu menjadi masalah serius, terutama ketika jumlah observasi relatif besar.

Dengan jumlah observasi sebanyak 120, penelitian ini memenuhi prinsip large sample, sehingga berdasarkan Central Limit Theorem, estimasi koefisien regresi tetap bersifat konsisten dan dapat diinterpretasikan secara valid meskipun residual tidak berdistribusi normal. Selain itu, penelitian ini menggunakan pendekatan regresi

yang menekankan pada signifikansi koefisien dan hubungan antar variabel, bukan pada distribusi individual variabel.

Namun demikian, untuk meminimalkan potensi bias akibat ketidaknormalan dan heteroskedastisitas yang mungkin menyertai data dengan sebaran ekstrem, penelitian ini mengadopsi pendekatan robust standard error dalam estimasi model regresi. Pendekatan ini memungkinkan estimasi koefisien regresi tetap efisien dan inferensi statistik tetap reliabel meskipun asumsi normalitas dan homoskedastisitas tidak sepenuhnya terpenuhi.

Uji Heteroskedastisitas

Panel Period Heteroskedasticity LR Test			
Equation: UNTITLED			
Specification: Y C X1 X2 Z X1 Z X2 Z			
Null hypothesis: Residuals are homoskedastic			
	Value	df	Probability
Likelihood ratio	87.85971	24	0.0000
LR test summary:			
	Value	df	
Restricted LogL	-284.6243	114	
Unrestricted LogL	-240.6944	114	

Sumber: Hasil Output Eviews 13

Berdasarkan hasil pengujian heteroskedastisitas menggunakan Panel Period Heteroskedasticity Likelihood Ratio (LR) Test, diperoleh nilai statistik LR sebesar 87,8597 dengan probabilitas sebesar 0,0000 ($p\text{-value} < 0,05$). Pengujian ini dilakukan dengan hipotesis nol (H_0) yang menyatakan bahwa residual bersifat homoskedastik.

Kondisi tersebut dapat dipahami mengingat data yang digunakan merupakan data panel perusahaan sektor transportasi dan logistik yang dipengaruhi oleh dinamika ekonomi, fluktuasi biaya operasional, serta perbedaan kinerja keuangan antar perusahaan dan antar tahun. Menurut literatur ekonometrika, heteroskedastisitas merupakan fenomena yang umum terjadi pada data keuangan perusahaan dan data panel karena adanya heterogenitas karakteristik antar unit observasi.

Uji Autokorelasi

Weighted Statistics			
R-squared	0.219977	Mean dependent var	2.096249
Adjusted R-squared	0.185766	S.D. dependent var	2.992892
S.E. of regression	2.696084	Akaike info criterion	4.111574
Sum squared resid	828.6510	Schwarz criterion	4.250948
Log likelihood	-240.6944	Hannan-Quinn criter.	4.168174
F-statistic	6.429922	Durbin-Watson stat	1.853538
Prob(F-statistic)	0.000027		

Sumber: Hasil Output Eviews 13

Hasil uji Durbin-Watson menunjukkan nilai sebesar 1,853 berada dalam rentang -2 hingga +2. Hal ini mengindikasikan bahwa tidak terdapat gejala autokorelasi dalam model regresi.

Hasil Analisis Regresi Data Panel (Panel Least Squares)

Dependent Variable: Y
 Method: Panel Least Squares
 Date: 01/21/26 Time: 05:20
 Sample: 2020 2024
 Periods included: 5
 Cross-sections included: 24
 Total panel (balanced) observations: 120
 White diagonal standard errors & covariance (d.f. corrected)

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.692068	0.388211	1.782712	0.0773
X1	-0.014282	0.006615	-2.158908	0.0330
X2	1.227260	0.369475	3.321628	0.0012
Z	-0.004818	0.010053	-0.479229	0.6327
X1_Z	0.001405	0.000355	3.952312	0.0001
X2_Z	-0.002453	0.011365	-0.215876	0.8295

Sumber: Hasil Output Eviews 13

Berdasarkan hasil estimasi regresi data panel menggunakan metode Panel Least Squares dengan White diagonal standard errors (d.f corrected), diperoleh hasil sebagai berikut:

Persamaan Regresi

$$Y = 0,692 + (-0,014)X1 + 1,227X2 - 0,004Z + 0,001(X1 \times Z) - 0,002(X2 \times Z)$$

$$PBV = 0,692 - 0,014 \text{ TATO} + 1,227 \text{ NPM} - 0,004 \text{ EPS} + 0,001 (\text{TATO} \times \text{EPS}) - 0,002 (\text{NPM} \times \text{EPS})$$

Uji Parsial (Uji t)

Hasil uji parsial menunjukkan bahwa variabel X1 memiliki nilai signifikansi sebesar 0,033 (< 0,05) dengan koefisien negatif sebesar -0,014, yang berarti X1 berpengaruh negatif signifikan terhadap Y. Peningkatan profitabilitas yang diukur dengan NPM tidak selalu direspons positif oleh pasar. Dalam konteks sektor transportasi dan logistik, margin laba yang tinggi dapat disebabkan oleh efisiensi jangka pendek, pengendalian biaya operasional, atau strategi harga tertentu yang belum tentu berkelanjutan. Investor cenderung lebih berhati-hati dalam menilai profitabilitas jika tidak diiringi dengan stabilitas laba per saham atau prospek pertumbuhan jangka panjang.

Variabel X2 memiliki nilai signifikansi sebesar 0,001 (< 0,05) dengan koefisien positif sebesar 1,227, sehingga X2 berpengaruh positif signifikan terhadap Y. Efisiensi pemanfaatan aset merupakan faktor yang sangat diperhatikan oleh investor pada perusahaan sektor transportasi dan logistik. Mengingat sektor ini bersifat padat aset, kemampuan perusahaan dalam mengoptimalkan aset untuk

menghasilkan pendapatan menjadi sinyal positif bagi pasar. Efisiensi aset yang tinggi mencerminkan efektivitas manajemen dalam mengelola sumber daya perusahaan, sehingga meningkatkan kepercayaan investor dan mendorong peningkatan nilai perusahaan.

Sementara itu, variabel Z memiliki nilai signifikansi sebesar 0,633 ($> 0,05$), yang menunjukkan bahwa Z tidak berpengaruh signifikan terhadap Y. Hasil ini mengindikasikan bahwa investor pada sektor transportasi dan logistik tidak hanya mempertimbangkan laba per saham, tetapi juga mempertimbangkan stabilitas laba, efisiensi operasional, dan prospek jangka panjang. EPS yang berfluktuasi tinggi, sebagaimana tercermin dalam statistik deskriptif, dapat menyebabkan investor kurang responsif terhadap perubahan EPS jangka pendek.

Variabel interaksi $X1 \times Z$ memiliki nilai signifikansi sebesar 0,000 ($< 0,05$) dengan koefisien positif, yang menunjukkan bahwa Z mampu memoderasi pengaruh $X1$ terhadap Y. NPM secara langsung berpengaruh negatif terhadap nilai perusahaan, keberadaan EPS yang tinggi mampu memperkuat pengaruh NPM terhadap nilai perusahaan. Dengan kata lain, profitabilitas yang tercermin dalam margin laba akan lebih dihargai oleh investor apabila laba tersebut benar-benar tercermin dalam laba per saham yang diterima pemegang saham. Hal ini sejalan dengan teori sinyal, di mana EPS berperan sebagai sinyal kualitas laba yang memperkuat informasi profitabilitas perusahaan.

Namun, variabel interaksi $X2 \times Z$ memiliki nilai signifikansi sebesar 0,829 ($> 0,05$), sehingga Z tidak memoderasi pengaruh $X2$ terhadap Y. Efisiensi penggunaan aset sudah cukup kuat dalam mempengaruhi nilai perusahaan tanpa perlu diperkuat oleh laba per saham. Investor menilai TATO sebagai indikator operasional yang berdiri sendiri, terutama pada sektor padat aset seperti transportasi dan logistik.

Uji Simultan (Uji F)

Weighted Statistics			
R-squared	0.219977	Mean dependent var	2.096249
Adjusted R-squared	0.185766	S.D. dependent var	2.992892
S.E. of regression	2.696084	Akaike info criterion	4.111574
Sum squared resid	828.6510	Schwarz criterion	4.250948
Log likelihood	-240.6944	Hannan-Quinn criter.	4.168174
F-statistic	6.429922	Durbin-Watson stat	1.853538
Prob(F-statistic)	0.000027		

Sumber: Hasil Output Eviews 13

Hasil uji simultan menunjukkan nilai F-statistic sebesar 6,430 dengan nilai probabilitas sebesar 0,000027 ($< 0,05$). Hal ini mengindikasikan bahwa variabel independen dan variabel moderasi yang dimasukkan ke dalam model secara simultan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap nilai perusahaan.

Koefisien Determinasi

Nilai R-squared sebesar 0,219977 dan Adjusted R-squared sebesar 0,185766. Nilai ini menunjukkan bahwa variabel independen *Net Profit Margin* (NPM), *Total Asset Turnover* (TATO), *Earnings Per Share* (EPS), serta variabel interaksi NPM×EPS dan TATO×EPS mampu menjelaskan sekitar 18% - 22% variasi nilai perusahaan yang diprosikan dengan Price to Book Value (PBV).

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis regresi data panel dan pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. *Net Profit Margin* (NPM) berpengaruh negatif dan signifikan terhadap nilai perusahaan (PBV). Hasil ini menunjukkan bahwa peningkatan margin laba tidak selalu direspons positif oleh pasar. Dalam konteks sektor transportasi dan logistik yang memiliki struktur biaya tinggi dan volatilitas operasional yang besar, margin laba yang tinggi dapat dipersepsikan sebagai hasil efisiensi jangka pendek atau kebijakan pengetatan biaya yang belum tentu berkelanjutan. Oleh karena itu, investor cenderung bersikap lebih hati-hati dalam menilai profitabilitas yang tidak disertai dengan stabilitas laba dan prospek jangka panjang.
2. *Total Asset Turnover* (TATO) berpengaruh positif dan signifikan terhadap nilai perusahaan (PBV). Temuan ini mengindikasikan bahwa efisiensi pemanfaatan aset merupakan faktor penting yang diperhatikan investor dalam menilai perusahaan sektor transportasi dan logistik. Mengingat karakteristik sektor yang padat aset, kemampuan perusahaan dalam mengoptimalkan aset untuk menghasilkan pendapatan dipersepsikan sebagai sinyal positif mengenai efektivitas operasional dan kualitas manajemen, sehingga mampu meningkatkan kepercayaan investor dan nilai perusahaan.
3. *Earnings Per Share* (EPS) tidak berpengaruh signifikan terhadap PBV. Hal ini menunjukkan bahwa informasi laba per saham belum sepenuhnya menjadi dasar utama investor dalam menilai nilai perusahaan selama periode penelitian, sehingga EPS secara langsung belum mampu mempengaruhi PBV.
4. EPS mampu memoderasi pengaruh NPM terhadap PBV. Menunjukkan bahwa laba per saham dapat memperkuat hubungan antara efektivitas penggunaan aset dan nilai perusahaan. Dengan kata lain, perusahaan dengan tingkat perputaran aset yang baik akan lebih diapresiasi oleh investor apabila didukung oleh EPS yang tinggi.
5. EPS tidak mampu memoderasi pengaruh TATO terhadap PBV. Hal ini mengindikasikan bahwa hubungan antara profitabilitas perusahaan dan nilai perusahaan tidak bergantung pada besarnya laba per saham, sehingga peran EPS sebagai variabel moderasi bersifat parsial dalam model penelitian ini.

Saran

Berdasarkan kesimpulan dan keterbatasan penelitian yang telah diidentifikasi, maka saran yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

1. Bagi peneliti selanjutnya, disarankan untuk menambahkan variabel lain yang berpotensi mempengaruhi nilai perusahaan, seperti ukuran perusahaan, leverage, kebijakan dividen, maupun variabel makroekonomi, guna meningkatkan daya jelaskan model penelitian.
2. Penelitian selanjutnya juga diharapkan dapat memperpanjang periode pengamatan atau memperluas objek penelitian agar hasil yang diperoleh lebih komprehensif dan mampu menggambarkan kondisi perusahaan secara lebih menyeluruh.
3. Bagi manajemen perusahaan, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan strategis, khususnya dalam mengelola aset dan meningkatkan profitabilitas agar dapat memberikan sinyal positif kepada investor dan meningkatkan nilai perusahaan.
4. Bagi investor, disarankan untuk tidak hanya mempertimbangkan rasio aktivitas, tetapi juga memperhatikan rasio profitabilitas dan indikator keuangan lainnya dalam menilai kinerja dan prospek perusahaan sebelum mengambil keputusan investasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Anisa, N. (2023). Pengaruh *Total Asset Turnover* dan *Net Profit Margin* terhadap nilai perusahaan. *Jurnal Akuntansi dan Manajemen*, 18(2), 45–58.
- Astadewi, N. P. N. N., Suaryana, I. G. N. A. G., & partners. (2025). *The effect of profitability, company growth, and capital structure on firm value (PBV)*. *International Journal of Economics, Management and Accounting (IJEMA)*, 2(3). <https://doi.org/10.61132/ijema.v2i3.735>
- Brealey, R. A., Myers, S. C., & Allen, F. (2025). *Principles of Corporate Finance* (13th ed.). McGraw-Hill Education.
- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2022). *Fundamentals of financial management* (16th ed.). Cengage Learning.
- Connelly, B. L., Certo, S. T., Reutzell, C. R., DesJardine, M. R., & Zhou, Y. S. (2025). *Signaling theory: State of the theory and its future*. *Journal of Management*, 51(1), 24–61.
- Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2023). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches* (6th ed.). SAGE Publications.
- Ghozali, I., & Ratmono, D. (2023). *Analisis multivariat dan ekonometrika: Teori, konsep, dan aplikasi dengan EViews 12*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Gujarati, D. N., & Porter, D. C. (2021). *Basic econometrics* (6th ed.). McGraw-Hill Education.
- Hair, J. F., Hult, G. T. M., Ringle, C. M., & Sarstedt, M. (2021). *A primer on partial least squares structural equation modeling (PLS-SEM)* (3rd ed.). SAGE Publications.

- Hayes, A. F. (2022). *Introduction to mediation, moderation, and conditional process analysis* (3rd ed.). Guilford Press.
- Hery. (2021). *Analisis laporan keuangan*. Grasindo.
- Indarto, M. R. (2025). *The effect of price to earning ratio and price to book value ratio on stock price in selected sectors on the Indonesia Stock Exchange*. *Journal of Accounting & Finance Management (JAFM)*, 6(4), 1890–1902.
- Kasmir. (2022). *Analisis laporan keuangan*. Rajagrafindo Persada.
- Mandasari, R. (2025). *Earnings Per Share sebagai variabel moderasi dalam hubungan kinerja keuangan dan nilai perusahaan*. *Jurnal Akuntansi Keberlanjutan*, 4(1), 1–15.
- Ningsih, V. V. (2024). *Pengaruh rasio keuangan terhadap nilai perusahaan*. *Jurnal Akuntansi*, 16(1), 23–35.
- Putra, A. A., & Lestari, P. V. (2016). *Pengaruh kebijakan dividen, profitabilitas, dan likuiditas terhadap nilai perusahaan*. *E-Jurnal Manajemen*, 5(7), 4044–4070.
- Putri, A. A., Rusliyawati, & Karpriana, A. P. (2025). *Liquidity Moderating in the Relationship Between Tax Planning and Leverage on Firm Size*. *COSTING: Journal of Economic, Business and Accounting*, 8(4), 505–518.
- Putri, S. K. (2025). *Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas dan Leverage terhadap Nilai Perusahaan dengan Ukuran Perusahaan sebagai Variabel Moderasi*. *Jurnal Ilmu Dan Riset Manajemen*, 14(3), 2–24.
- Rosita, Y. (2024). *Net Profit Margin dan nilai perusahaan pada sektor farmasi*. *Jurnal Akuntansi Indonesia*, 13(2), 89–102.
- Ross, S. A., Westerfield, R., & Jaffe, J. (2019). *Corporate finance* (12th ed.). McGraw-Hill Education.
- Sari, K., Akhmadi, & Ichwanudin, W. (2023). *Leverage and Liquidity to Firm Value Moderated by Firm Size: A Signaling Theory Approach*. *Enrichment: Journal of Management*, 13(3), 2074–2082.
- Sekaran, U., & Bougie, R. (2023). *Research methods for business: A skill-building approach* (9th ed.). Wiley.
- Silitonga, J. E., Nabila, T., Luthfi, M. K., & Sihombing, D. O. (2023). *Factors Affecting Firm Value*. *AAEM: Journal of Applied Economics and Management*, 2(3), 550–? <https://doi.org/10.47134/aaem.v2i3.550>
- Sudarmanto, E., Saraswati, A. M., Suryaningsih, M., Yaumi, S., Junaidi, A., Sugihyanto, T., Nuha, S. U., Esha, D., Khikmah, S. N., Hanif, A., Rismawati, Rusli, A., & Yahawi, S. H. (2024). *Analisis laporan keuangan*. Minhaj Pustaka.
- Sugiyono. (2022). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Spence, M. (1973). *Job market signaling*. *The Quarterly Journal of Economics*, 87(3), 355–374.
- Wulandari, W. (2025). *Pengaruh Net Profit Margin, Market Share, dan Total Asset Turnover terhadap Nilai Perusahaan*. *Jurnal Akuntansi & Keuangan*

LAMPIRAN

Tahun	Kode	NPM (X1)	TATO (X2)	EPS (Z)	PBV (Y)	X1*Z	X2*Z
2020	NELY	0.1900	0.4100	-9.9900	0.5600	-1.8981	-4.0959
2021	NELY	0.2500	0.3600	14.5700	1.1200	3.6425	5.2452
2022	NELY	0.4000	0.4700	42.1500	1.3300	16.8600	19.8105
2023	NELY	0.4300	0.6300	49.5200	1.3800	21.2936	31.1976
2024	NELY	0.4900	0.4500	46.6700	1.0700	22.8683	21.0015
2020	BLTA	-0.0445	0.4800	-0.0047	0.2800	0.0002	-0.0023
2021	BLTA	0.2998	0.4700	0.0340	0.3200	0.0102	0.0160
2022	BLTA	0.3836	0.2500	0.0038	0.4600	0.0015	0.0010
2023	BLTA	0.3969	0.3700	0.0900	0.5551	0.0357	0.0333
2024	BLTA	0.0876	0.2700	0.0200	0.4933	0.0018	0.0054
2020	SAPX	0.0700	2.1500	-4.7300	6.8246	-0.3311	10.1695
2021	SAPX	0.0800	2.3500	-1.5500	4.6652	-0.1240	-3.6425
2022	SAPX	0.0014	2.3700	0.9973	3.8385	0.0014	2.3637
2023	SAPX	0.0019	1.9200	1.3866	4.1003	0.0026	2.6622
2024	SAPX	0.0150	1.7700	1.1787	1.5056	0.0177	2.0862
2020	BIRD	-0.0800	0.2600	-0.6400	0.3760	0.0512	-0.1664
2021	BIRD	0.0039	0.3200	0.0300	0.8336	0.0001	0.0096
2022	BIRD	0.1000	0.5500	1.4300	1.0568	0.1430	0.7865
2023	BIRD	0.1100	0.6000	1.8100	0.7220	0.1991	1.0860
2024	BIRD	0.1200	0.6300	2.3400	0.7972	0.2808	1.4742
2020	SMDR	-0.0047	0.8500	-14.0900	0.1414	0.0662	11.9765
2021	SMDR	0.2067	0.8100	221.3900	0.3111	45.7613	179.3259
2022	SMDR	0.2841	1.0000	277.6100	0.6128	78.8690	277.6100
2023	SMDR	0.1424	0.6100	66.8300	0.5064	9.5166	40.7663
2024	SMDR	0.1044	0.5700	60.9900	0.4747	6.3674	34.7643
2020	GIAA	-1.9972	0.1254	-0.0800	0.1923	0.1598	-0.0100
2021	GIAA	-4.8632	0.1637	-0.1500	0.1461	0.7295	-0.0245
2022	GIAA	3.1131	0.2958	0.0400	0.2422	0.1245	0.0118
2023	GIAA	0.1156	0.4155	-1.0000	0.2870	-0.1156	-0.4155
2024	GIAA	-0.0133	0.5007	-0.7240	0.2932	0.0097	-0.3625

2020	SDMU	0.5000	0.5000	-21.6100	9.8300	-10.8050	10.8050
2021	SDMU	0.1200	0.4900	8.4800	4.0700	1.0176	4.1552
2022	SDMU	0.0300	0.5700	2.5100	22.2500	0.0753	1.4307
2023	SDMU	0.3500	0.6170	-5.6200	0	-1.9670	-3.4675
2024	SDMU	0.0200	0.6570	1.3300	0.9000	0.0266	0.8738
2020	CMPP	-1.7100	0.2700	-1.1500	-	1.9665	-0.3105
2021	CMPP	-2.3400	0.1200	-0.9800	0.5543	2.2932	-0.1176
2022	CMPP	-0.4400	0.7100	-0.6900	-	0.3036	-0.4899
2023	CMPP	-0.1600	1.0800	-0.4500	0.0919	0.0720	-0.4860
2024	CMPP	-0.1900	1.3900	-0.6400	-	0.1216	-0.8896
2020	PURA	0.0705	0.3890	1.2900	0.6400	0.0909	0.5018
2021	PURA	0.0696	0.2500	1.4300	0.6700	0.0995	0.3575
2022	PURA	0.0530	0.2200	1.0300	0.6400	0.0546	0.2266
2023	PURA	0.0215	0.3300	0.6700	0.6300	0.0144	0.2211
2024	PURA	0.0205	0.4600	0.9100	0.6300	0.0187	0.4186
2020	TRUK	-0.2200	0.5000	-23.1200	1.1700	5.0864	11.5600
2021	TRUK	-0.1200	0.5200	-15.8700	0.6900	1.9044	-8.2524
2022	TRUK	-0.1100	0.5500	9.8100	0.6400	-1.0791	5.3955
2023	TRUK	-0.0800	0.6600	7.9600	0.6100	-0.6368	5.2536
2024	TRUK	-0.0900	0.8700	-6.4200	0.6600	0.5778	-5.5854
2020	LRNA	-0.6615	0.2400	116.0300	0.3200	76.7538	27.8472
2021	LRNA	-0.3700	0.2900	-70.9500	0.3700	26.2515	20.5755
2022	LRNA	-0.2200	0.4100	-25.4800	0.2100	5.6056	10.4468
2023	LRNA	-0.0084	0.2500	-14.7200	0.2000	0.1236	-3.6800
2024	LRNA	-0.2000	0.2400	-9.2100	0.5300	1.8420	-2.2104
2020	WEHA	0.4800	0.2900	-15.6800	0.5300	-7.5264	-4.5472
2021	WEHA	0.1000	0.4200	-4.9500	1.5400	-0.4950	-2.0790
2022	WEHA	0.1100	0.6290	2.9600	0.9700	0.3256	1.8618
2023	WEHA	0.1200	0.7600	6.4000	0.7100	0.7680	4.8640
2024	WEHA	0.0900	0.8100	5.7700	0.5600	0.5193	4.6737

2020	IMJS	-0.0270	0.1750	-8.5200	0.7200	0.2300	-1.4910
2021	IMJS	-0.0200	0.1630	-0.7100	0.9300	0.0142	-0.1157
2022	IMJS	0.0190	0.1790	-3.9400	0.5900	-0.0749	-0.7053
2023	IMJS	0.0520	0.1800	4.9700	0.4900	0.2584	0.8946
2024	IMJS	0.0240	0.1840	7.5000	0.2700	0.1800	1.3800
2020	TAXI	0.0500	0.0900	-53.1300	1.2630	-2.6565	-4.7817
2021	TAXI	26.0300	0.0800	188.6000	6.7200	4909.2580	15.0880
2022	TAXI	5.0500	0.0400	-14.9000	8.3218	-75.2450	-0.5960
2023	TAXI	-0.0200	0.0700	-4.0500	0.3569	0.0810	-0.2835
2024	TAXI	-0.0600	0.0700	-1.7700	1.2949	0.1062	-0.1239
2020	AKSI	0.0100	1.7500	4.1900	4.1400	0.0419	7.3325
2021	AKSI	0.0500	1.7400	1.5600	5.9800	0.0780	2.7144
2022	AKSI	0.1000	1.3200	2.1900	2.9000	0.2190	2.8908
2023	AKSI	0.0300	1.3400	2.9700	1.5600	0.0891	3.9798
2024	AKSI	-0.0500	1.4100	2.7100	2.7300	-0.1355	3.8211
2020	ASSA	0.0200	0.5900	-10.9300	0.8800	-0.2186	-6.4487
2021	ASSA	0.0300	0.8400	41.2100	1.0100	1.2363	34.6164
2022	ASSA	0.0006	0.8100	5.6700	0.5100	0.0034	4.5927
2023	ASSA	0.0455	0.6100	28.6800	0.4500	1.3049	17.4948
2024	ASSA	0.0700	0.6400	66.0400	0.4800	4.6228	42.2656
2020	KJEN	-0.1278	0.1799	-3.3624	9.5372	0.4297	-0.6049
2021	KJEN	-0.2179	0.1222	-3.6806	1.0122	0.8020	-0.4498
2022	KJEN	-0.0112	0.1239	-0.1882	1.3252	0.0021	-0.0233
2023	KJEN	0.0029	0.1171	0.0457	0.4978	0.0001	0.0054
2024	KJEN	0.0172	0.0946	0.2170	1.0018	0.0037	0.0205
2020	PPGL	0.0300	0.4200	2.2900	1.3400	0.0687	0.9618
2021	PPGL	0.0800	0.8200	5.9700	0.6100	0.4776	4.8954
2022	PPGL	0.0900	0.9000	7.4600	0.7300	0.6714	6.7140
2023	PPGL	0.1000	0.4700	6.6800	0.7200	0.6680	3.1396
2024	PPGL	11.5000	1.9700	6.8400	0.7200	78.6600	13.4748
2020	TMAS	0.0300	0.7000	11.0000	0.1700	0.3300	7.7000
2021	TMAS	0.3000	0.8300	12.2000	1.1400	3.6600	10.1260
2022	TMAS	0.3400	1.0200	24.0000	0.7700	8.1600	24.4800
2023	TMAS	0.2100	1.0600	14.0000	3.6700	2.9400	14.8400
2024	TMAS	0.2000	0.9900	12.0000	2.5100	2.4000	11.8800
2020	BPTR	13.7000	0.3100	2.3100	0.2400	31.6470	0.7161
2021	BPTR	26.0000	0.2200	3.0900	0.2900	80.3400	0.6798
2022	BPTR	93.5000	0.2400	12.2200	0.4400	1142.5700	2.9328
2023	BPTR	97.4000	0.0200	2.6900	0.3200	262.0060	0.0538
2024	BPTR	18.1000	0.1900	3.3700	0.3300	60.9970	0.6403

2020	SAFE	-0.1200	0.4500	-0.0800	0.2400	0.0096	-0.0360
2021	SAFE	0.0050	0.5400	0.0040	0.2200	0.0000	0.0022
2022	SAFE	0.0400	0.9400	0.0500	0.2000	0.0020	0.0470
2023	SAFE	0.0800	1.0200	0.0900	0.1900	0.0072	0.0918
2024	SAFE	0.1200	1.1400	0.1300	0.1800	0.0156	0.1482
2020	TRJA	0.0759	0.6646	11.8400	0.9400	0.8992	7.8693
2021	TRJA	0.1142	0.6229	20.2700	1.0200	2.3156	12.6252
2022	TRJA	0.0755	0.5530	24.1600	1.5500	1.8248	13.3601
2023	TRJA	0.0146	0.5434	5.8200	0.7400	0.0847	3.1626
2024	TRJA	0.0465	0.6830	18.3500	0.5800	0.8542	12.5339
2020	TNCA	-0.0400	1.4300	-7.5500	4.4600	0.3020	10.7965
2021	TNCA	0.0100	1.4600	2.7700	3.8300	0.0277	4.0442
2022	TNCA	0.0100	1.3500	1.7500	2.1000	0.0175	2.3625
2023	TNCA	0.0064	1.2800	0.0400	1.8700	0.0003	0.0512
2024	TNCA	0.0500	1.3400	0.9400	1.8900	0.0470	1.2596
2020	MIRA	-0.2094	0.2740	-4.6000	2.3000	0.9632	-1.2604
2021	MIRA	-0.1542	0.2840	-3.3300	2.4400	0.5135	-0.9457
2022	MIRA	-0.3714	0.3150	-7.9100	2.8700	2.9378	-2.4917
2023	MIRA	0.0703	0.3360	-1.4500	3.0600	-0.1019	-0.4872
2024	MIRA	-0.1228	0.2550	-1.8700	3.2300	0.2296	-0.4769