

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Transportasi merupakan sebuah pengetahuan yang telah dikembangkan oleh manusia sejak mereka mengenal hidup menetap. Transportasi pada hakikatnya merupakan kegiatan pergerakan atau perpindahan barang dan manusia pada ruang dan suatu waktu melalui modal tertentu. (Saputri, 2020)

Berkembangnya tren kendaraan listrik sebagai alat transportasi masa depan. Permintaan energi fosil akan terus menyusut meskipun pengguna kendaraan berbahan bakar minyak secara global masih mendominasi. Tingkat pertumbuhan untuk kendaraan listrik diperkirakan akan tumbuh pesat. Secara global 99% atau sekitar 1,4 Miliar mobil yang mengaspal masih merupakan mobil konvensional bermesin pembakaran internal yang mengonsumsi bahan bakar minyak (BBM), sisanya adalah mobil listrik. (katadata.co.id, 2021)

Di dunia, Inggris yang pertama membangun bandara khusus untuk kendaraan mobil terbang berenergi listrik. Bandara ini dibangun sebagai perwujudan konsep hubungan tanpa emisi untuk moda berjalan masa depan kendaraan listrik yang digunakan dinilai rendah karbon dan sekaligus dapat mengurangi kemacetan saat orang melakukan perjalanan antar pusat kota. (Kompas.com, 2021)

Pemerintah Wuhan menerapkan *lockdown* pada Januari 2020. Pada tahap awal, Wuhan menerapkan kebijakan transportasi umum secara bertahap. Tahap awal penghentian layanan penerbangan dari Wuhan ke provinsi lain di China maupun keluar negeri. Kemudian Wuhan menghentikan layanan kereta dari Wuhan ke kota lainnya, disusul oleh layanan bus, kereta bawah tanah, dan kapal feri. Masyarakat sama sekali tidak boleh keluar tanpa izin otoritas setempat. Tetapi tidak semua Negara menghentikan 100% penggunaan transportasi, ada yang hanya 50% penumpang saja karena dibatasi dan harus dengan adanya izin dari otoritas Negeranya. (m.bisnis.com, 2020)

Awal Maret, pemerintah mengumumkan dua kasus pasien positif pertama Covid-19 di Indonesia. Provinsi pertama yang menerapkan kebijakan PSBB adalah DKI Jakarta. PSBB di ibu kota mulai berlaku sejak 10 April. Kebijakan PSBB lalu diikuti oleh beberapa kota/kabupaten lainnya di Indonesia karena kasus pasien positif Covid-19 mulai menyebar. PSBB membatasi aktivitas masyarakat di luar rumah termasuk penggunaan moda transportasi. Selama pemberlakuan PSBB, transportasi pribadi dan umum dibatasi jumlah penumpangnya. Kebijakan PSBB ditindaklanjuti dengan kebijakan lainnya seperti *work from home*, *school from home*, pembatasan kegiatan keagamaan, juga penutupan lokasi wisata yang berdampak pada pembatasan pergerakan masyarakat. (Kompas.com, 2021)

Imbauan pemerintah untuk tidak mudik pada Idul Fitri 1441H makin memukul bisnis transportasi. Kementerian Perhubungan mencatat terjadi penurunan pengguna transportasi 98,5 kali dibandingkan periode Idul Fitri tahun lalu. Penurunan terjadi di semua moda transportasi dengan penurunan terbesar terjadi pada moda kereta api yakni turun 99,95 kali. Angka penurunan yang sangat tajam tersebut tak dapat dipungkiri karena PT KAI sebagai perusahaan monopoli angkutan kereta melakukan pembatalan atau penghentian sementara hampir seluruh perjalanan kereta api penumpang, baik jarak jauh maupun lokal. Sementara itu, jumlah pengguna angkutan penyeberangan menurut Kemenhub turun 99,78 kali dibandingkan periode Lebaran 2019. Perusahaan transportasi penyeberangan plat merah, PT ASDP Indonesia Ferry mencatat capaian total penumpang yang menyeberang di sembilan lintasan yang menjadi fokus pantauan turun 94,47 kali. Berbanding terbalik dengan angkutan penumpang, trafik penyeberangan angkutan logistik memberi angin segar dengan terpantau naik sebesar 50,56 kali dibandingkan periode sama tahun lalu. Sama halnya dengan angkutan kereta api dan angkutan penyeberangan, Kemenhub juga mencatat penurunan penumpang angkutan udara dan angkutan laut masing-masing sebesar 98,2 kali dan 90,8 kali. (Kompas.com, 2021)

Terlihat bahwa keterkaitan antara permintaan, produksi, dan arus barang sangat erat. Ketika salah satu mengalami kemerosotan, aspek lain akan mengikuti. Dapat dipastikan kontraksi pertumbuhan cukup dalam yang dialami sektor

Transportasi pada Kuartal II - 2020 ini sangat beralasan. Baik angkutan penumpang maupun angkutan barang sama-sama menunjukkan penurunan signifikan yang secara garis besar disebabkan adanya pandemi Covid-19. Pandemi menimbulkan efek domino dari kesehatan menjadi masalah sosial dan ekonomi. Tidak hanya masyarakat yang terdampak, tetapi juga korporasi. Sebagian besar perusahaan transportasi, plat merah dan swasta, merugi sampai harus memutuskan hubungan kerja dengan karyawannya. (news.detik.com, 2021)

Gambaran suram sektor transportasi sepanjang semester I 2020, Terutama saat pandemic Covid terlihat dari penurunan jumlah penumpang dari seluruh jenis transportasi pada Mei 2020. Kerugian terbesar dirasakan maskapai penerbangan, sebab jumlah penumpang 50% pada Mei 2020. Sebagai gambaran, pada Mei 2020 hanya terdapat 87,000 penumpang domestik dan 11,700 penumpang Internasional. Jumlah tersebut turun masing-masing 89,6% dan 55% dibandingkan April 2020. (Katadata.co.id, 2021)

Sektor transportasi merupakan salah satu subsektor dari sektor infrastruktur di Bursa Efek Indonesia (BEI). Infrastruktur merupakan salah satu faktor penentu pembangunan ekonomi yang sama pentingnya dengan faktor-faktor produksi umum lainnya seperti modal dan tenaga kerja. Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki luas wilayah dengan dominasi laut yang lebih besar daripada daratan. Keadaan ini menunjukkan bahwa sektor transportasi yang berkembang pesat tidak hanya transportasi darat, namun juga transportasi laut dan transportasi udara. Selama lebih dari 10 tahun sektor transportasi dan logistik Indonesia telah menikmati pertumbuhan dua digit. Menurut Frost & Sullivan, pertumbuhan di sektor ini tetap positif dan akan terus seperti ini hingga 2020. Diprediksi akan ada tingkat pertumbuhan tahunan gabungan sebesar 15.4% hingga 2020. Dana dari pemerintah Indonesia dan pemasukan yang meningkat serta bertumbuh pesatnya sektor *e-commerce* berkontribusi terhadap pertumbuhan industri transportasi dan logistik Indonesia.

Salah satu kasus pada lapangan usaha transportasi dan yang menarik perhatian, sektor transportasi dan pergudangan mengalami kontraksi pertumbuhan sangat besar hingga 30,84 kali *year on year* dan merupakan sektor dengan

kontraksi pertumbuhan tertinggi dibanding sektor lainnya. Padahal pada Q1 – 2020, sektor ini tumbuh positif kecil yaitu sebesar 1,29 kali. Factor yang memicu menyebabkan sektor ini tumbuh positif kecil yaitu sebesar 1,29 kali, factor yang menyebabkan sektor transportasi dan perdagangan Q2 – 2020 mengalami kontraksi pertumbuhan sedalam itu. (news.detik.com, 2021)

Laporan keuangan adalah laporan yang menunjukkan kondisi keuangan perusahaan saat ini atau dalam suatu periode tertentu. (Kasmir, 2018:7). Menilai perusahaan dapat dengan mudah dilakukan dengan melihat rasio perusahaan, salah satunya *price to book value*. *Price to book value* adalah rasio perbandingan harga saham dan nilai buku ekuitas perusahaan, yang mengukur nilai yang diberikan pasar kepada manajemen dan organisasi sebagai sebuah perusahaan yang terus tumbuh (Hery, 2020:145). Dengan mengetahui nilai *Price to Book Value*, calon investor potensial dapat mengetahui apakah harga sebuah saham tergolong wajar atau tidak (secara nyata) sesuai kondisi saat ini dan bukannya berdasarkan pada perkiraan masa mendatang.

Pada akhirnya, yang menjadi salah satu masalah utama dari perusahaan adalah bagaimana menghasilkan kinerja yang baik sehingga dapat memberikan output berupa laporan keuangan yang baik dan sehat agar mendapatkan kepercayaan dari investor. Pada umumnya, investor menilai kinerja sebuah perusahaan dari nilai perusahaan yang tercermin pada *price to book value*. Hal ini dikarenakan nilai perusahaan merupakan cerminan ketertarikan dan permintaan dari masyarakat atas perusahaan tersebut. (Khana,2020)

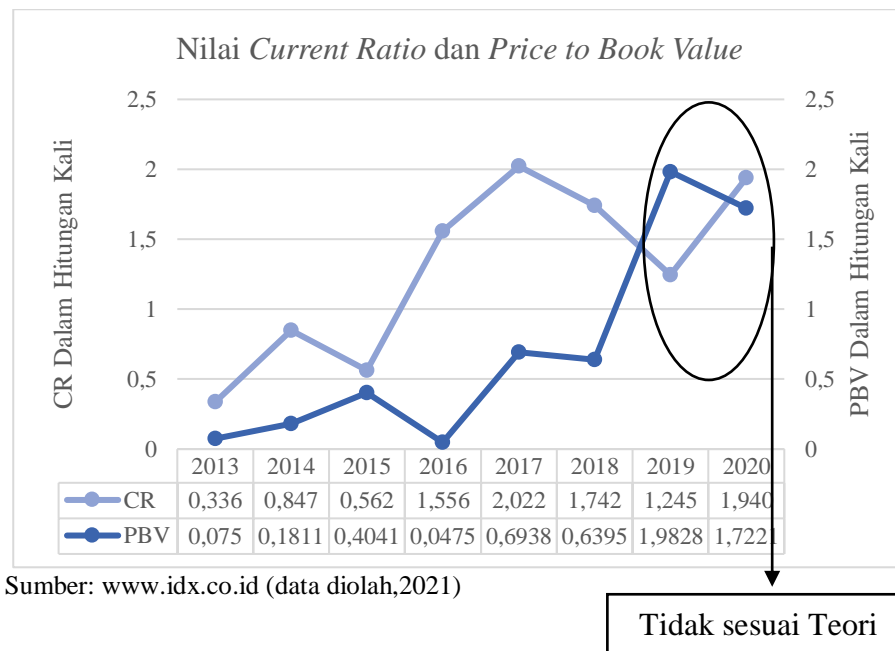
Pada umumnya perusahaan didirikan berdasarkan apa yang sering disebut dengan laba. Perusahaan akan di anggap baik jika perusahaan tersebut dapat di maksimalkan pada pencapaian keuntungan. Sebaliknya, perusahaan akan dipersepsikan sebagai perusahaan yang berkinerja buruk jika laba yang diperoleh terlalu kecil. (Adi, Putri, dan Permatasari, 2020)

Setiap perusahaan mengharapkan bisnisnya tumbuh dan akan membutuhkan dukungan kemampuan manajemen perusahaan dalam melakukan beberapa kebijaksanaan terhadap rencana keuangan. Masalah yang biasanya muncul adalah bagaimana perusahaan memperoleh dana dan menggunakan dana

tersebut sesuai dengan kebutuhannya. Ditambah dengan pertumbuhan ekonomi yang mengarah pada sistem ekonomi pasar bebas, dimana setiap perusahaan harus bersaing dan mencari cara untuk memenangkan persaingan ini. (Syahwildan, 2020)

Penelitian terdahulu mengaitkan faktor-faktor yang mempengaruhi terhadap *Price to book value* diantaranya pada *Current ratio*, *Return on Equity*, dan *Return on Asset*. Salah satu contoh yang dapat menyatakan bahwa *Current ratio* berpengaruh terhadap *Price to book value* dari hasil penelitian yang dilakukan oleh (Siddik & Chabachid,2017).

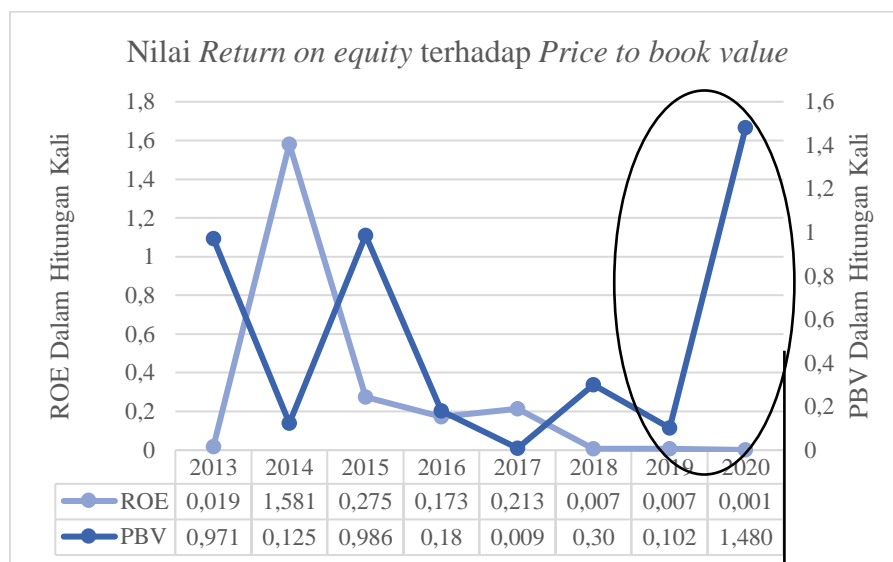
Berdasarkan penelitian sebelumnya, rasio-rasio yang biasanya dipakai untuk menganalisis dan diduga mempunyai pengaruh terhadap *Price to book value* dan *Debt to equity ratio* sebagai variabel *Intervening* pada perusahaan antara lain *Current ratio*, *Return On Equity*, dan *Return On Asset* yang akan digambarkan dalam grafik sebagai berikut:



**Gambar 1.1 Perbandingan *Current Ratio* terhadap *Price to Book Value* pada PT. Blue Bird Tbk (BIRD) yang terdaftar di BEI Tahun 2019-2020**

Berdasarkan gambar 1.1 PT. Blue Bird Tbk menunjukkan nilai *Current ratio* pada tahun 2020 mengalami kenaikan sebesar 0,695 kali menjadi 1,940 diikuti dengan nilai *Price to book value* pada tahun 2020 mengalami penurunan sebesar 0,2607 kali menjadi 1,7721 hal ini tidak sesuai dengan teori Surjarweni (2017:60) “*Current ratio* merupakan rasio yang digunakan untuk melihat tingkat likuiditas perusahaan. Sejauh mana perusahaan mampu melunasi hutang-hutang perusahaan sesuai waktu jatuh tempo”.

Tidak Sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Siddik & Chabachib (2017) dengan hasil penelitian menunjukkan bahwa *current ratio* berpengaruh positif terhadap *price to book value*.



Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) (data diolah,2021)

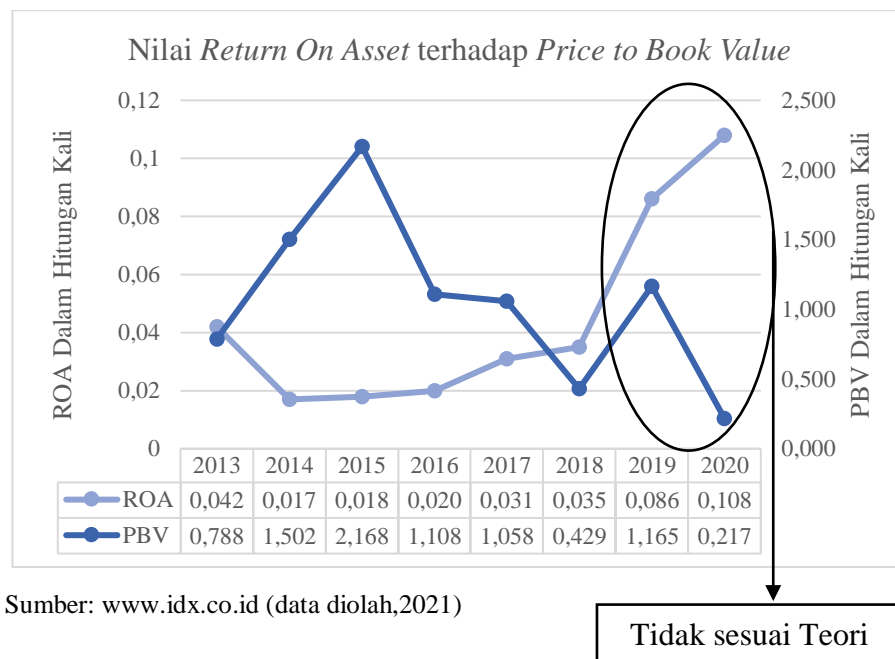
Tidak sesuai Teori

**Gambar 1.2 Perbandingan *Return On Equity* terhadap *Price to Book Value* pada PT. AirAsia Indonesia Tbk (CMPP) yang terdaftar di BEI Tahun 2019-2020**

Berdasarkan gambar 1.2 PT. AirAsia Indonesia Tbk menunjukkan nilai *Return on equity* pada tahun 2020 mengalami penurunan sebesar 0,006 kali menjadi 0,001 diikuti dengan nilai *Price to book value* pada tahun 2020 mengalami kenaikan sebesar 1,378 kali menjadi 1,480 hal ini tidak sesuai dengan

teori *Return on equity* Kasmir (2018:204) “*Return on equity* adalah rasio untuk mengukur laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri. Rasio ini menunjukkan daya untuk menghasilkan laba atas investasi berdasarkan nilai buku para pemegang saham. Semakin tinggi rasio ini, semakin baik, artinya posisi pemilik perusahaan semakin kuat”.

Tidak Sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Siddik & Chabachib (2017) Sondakh et all (2019) dengan hasil penelitian menunjukkan bahwa *Return on Equity* berpengaruh positif terhadap *price to book value*.



**Gambar 1.3 Perbandingan *Return On Asset* terhadap *Price to Book Value* pada PT. Adi Sarana Arma Tbk (ASSA) yang terdaftar di BEI Tahun 2019-2020**

Berdasarkan gambar 1.3 PT. Adi Sarana Arma Tbk menunjukkan nilai *Return on asset* pada tahun 2020 mengalami kenaikan sebesar 0,022 kali menjadi 0,108 diikuti dengan nilai *Price to book value* pada 2020 mengalami penurunan sebesar 0,948 kali menjadi 0,217 hal ini tidak sesuai dengan teori *Return on asset* Munawir (2014:94) “Semakin besar nilai *Return on Asset*, berarti semakin efisien penggunaan aktiva perusahaan atau dengan kata lain dengan jumlah aktiva yang

sama bisa dihasilkan laba yang lebih besar dan sebaliknya. Efisiensi perputaran asset dan atau semakin tinggi *Return on Asset* yang diperoleh perusahaan, hal ini akan berdampak pada nilai perusahaan.

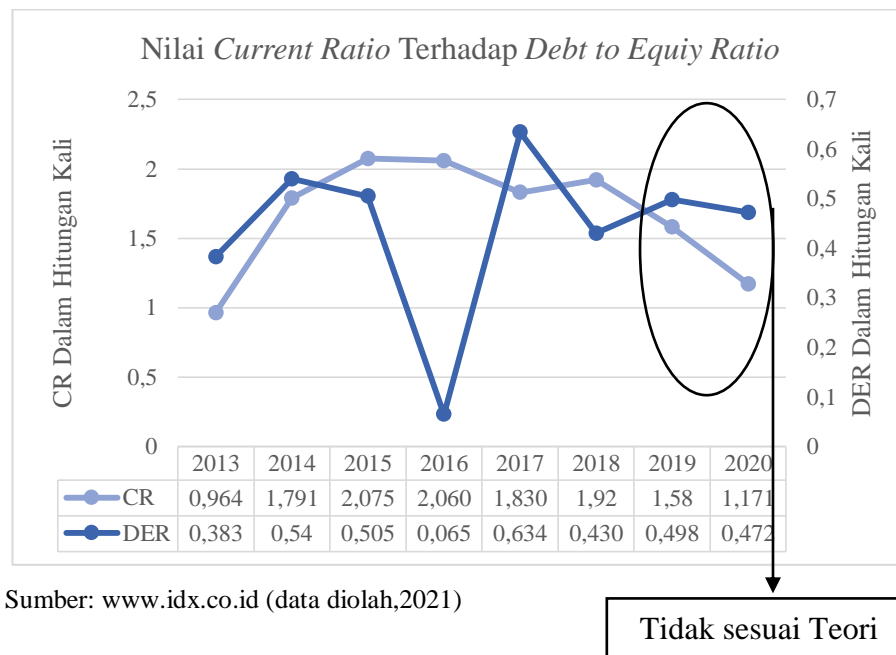
Tidak Sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Rahim (2015) dengan hasil penelitian menunjukkan bahwa *Return on Equity* berpengaruh positif terhadap *price to book value*.

Variabel *Intervening* adalah variabel yang secara teoritis mempengaruhi hubungan antara variabel independen dengan dependen menjadi hubungan yang tidak langsung dan tidak dapat diamati dan di ukur. Variabel ini merupakan variabel penyela atau antara yang terletak diantara variabel independen dan dependen, sehingga variabel independen tidak langsung mempengaruhi berubahnya atau timbulnya variabel dependen (Sugiyono, 2020:39). Tujuan peneliti menggunakan variabel intervening karena hasil peneliti terdahulu hasilnya inkonsistensi, yaitu ada yang berpengaruh, ada yang tidak berpengaruh, ada yang positif, dan ada yang negatif maka dari itu peneliti menambah variabel intervening. Dalam penelitian ini menggunakan *Debt to equity ratio* sebagai variabel intervening yang merupakan turunan dari solvabilitas. *Debt to equity ratio* diduga dapat mempengaruhi antara *Current ratio* terhadap *Price to book value*, *Return on equity* terhadap *Price to book value*, dan *Return on asset* terhadap *Price to book value*. Menurut Kasmir (2018:150) solvabilitas adalah:

“Rasio Solvabilitas merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai dengan utang dan untuk mengukur kemampuan perusahaan dalam membayar seluruh kewajibannya, baik jangka pendek maupun jangka panjang apabila perusahaan dilikuidasi (dibubarkan).”

Salah satu pengukuran rasio solvabilitas yang digunakan adalah *Debt to equity ratio*. *Debt to equity ratio* Kasmir (2018:157) adalah :

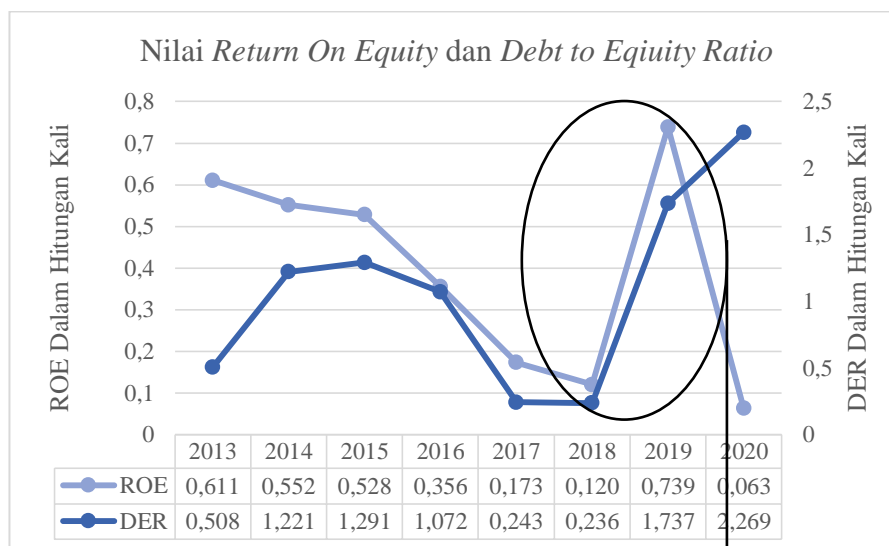
“Merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur besarnya proporsi utang terhadap modal. Rasio ini berguna untuk mengetahui besarnya perbandingan antara jumlah dana yang disediakan oleh kreditor dengan jumlah dana yang berasal dari pemilik perusahaan.”



**Gambar 1.4 Perbandingan *Current Ratio* terhadap *Debt to Equity Ratio* pada PT. Mitra Internasional Resources Tbk (MIRA) yang terdaftar di BEI Tahun 2019-2020**

Berdasarkan gambar 1.4 PT. Mitra Internasional Resources Tbk menunjukkan nilai *Current Ratio* tahun 2020 mengalami penurunan sebesar 0,409 kali menjadi 1,171 diikuti dengan nilai *Debt to equity ratio* pada tahun 2020 mengalami penurunan sebesar 0,026 kali menjadi 0,472 hal ini tidak sesuai dengan teori Sujarweni (2017:60) “*Current ratio* menunjukkan keuangan perusahaan dimana apabila perusahaan membayar hutang-hutang perusahaan baik berasal dari modal sendiri ataupun hutang jangka panjang maka likuiditasnya tinggi. Aset lancar yang digunakan perusahaan memenuhi kegiatan operasional bisa berasal dari modal sendiri ataupun dari hutang perusahaan .”

Tidak Sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Chasanah & Satrio (2017) dengan hasil penelitian menunjukkan bahwa *Current Ratio* berpengaruh positif terhadap *Debt to Equity Ratio*.



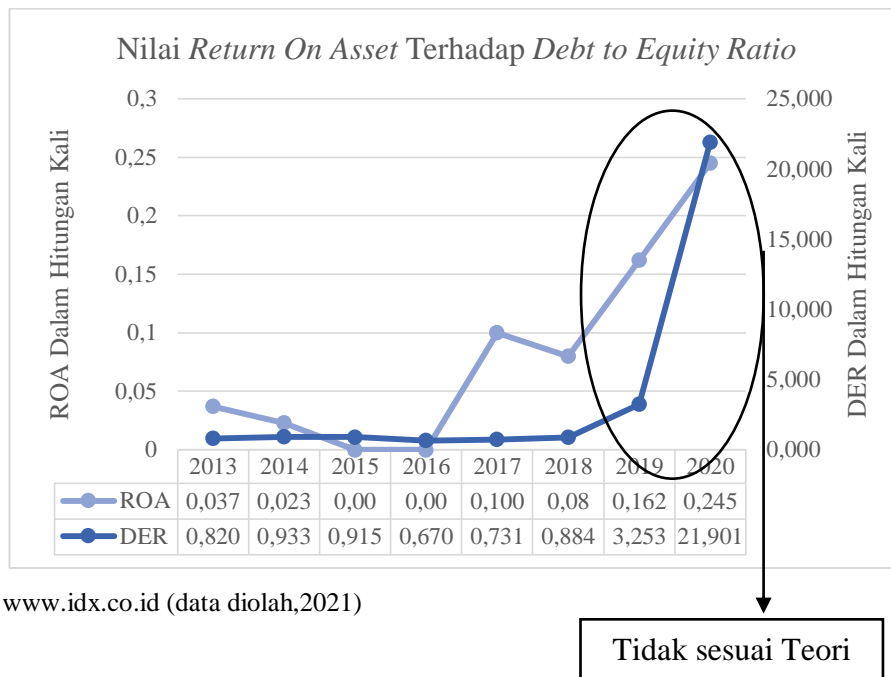
Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) (data diolah, 2021)

Tidak sesuai Teori

**Gambar 1.5 Perbandingan *Return on Equity* terhadap *Debt to Equity Ratio* pada PT. Cardig Aero Services Tbk (CASS) yang terdaftar di BEI Tahun 2018-2019**

Berdasarkan gambar 1.5 pada PT. Cardig Aero Services Tbk menunjukkan nilai *Return on equity* tahun 2019 mengalami kenaikan sebesar 0,619 kali menjadi 0,739 diikuti dengan nilai *Debt to equity ratio* pada tahun 2019 mengalami kenaikan sebesar 1,501 kali menjadi 1,737 hal ini tidak sesuai dengan teori Kasmir (2018:204) "Rasio untuk mengukur laba bersih sesudah pajak dengan modal sendiri. Rasio ini menunjukkan daya untuk menghasilkan laba atas investasi berdasarkan nilai buku para pemegang saham. Semakin tinggi rasio ini, semakin baik, artinya posisi pemilik perusahaan semakin kuat. Maka jika nilai *Return on Equity* naik nilai *Debt to Equity Ratio* turun. Rasio yang paling penting adalah pengembalian atas ekuitas (*Return on Equity*), yang merupakan laba bersih bagi pemegang saham di bagi dengan total ekuitas pemegang saham dinyatakan oleh." (Brigham & Houston, 2018:149)

Tidak Sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Dewiningrat & Mustanda (2018) dengan hasil penelitian menunjukkan bahwa *Return on Equity* tidak berpengaruh terhadap *Debt to Equity Ratio*.

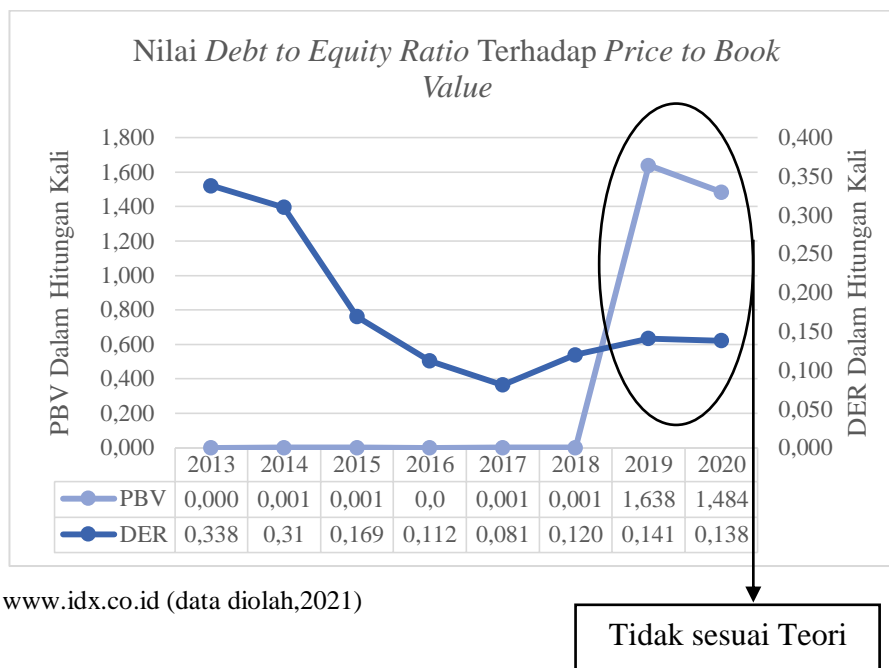


Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) (data diolah,2021)

**Gambar 1.6 Perbandingan *Return on Asset* terhadap *Debt to Equity Ratio* pada PT. Sidomulyo Selaras Tbk (SDMU) yang terdaftar di BEI Tahun 2019-2020**

Berdasarkan gambar 1.6 pada PT. Sidomulyo Selaras Tbk menunjukkan nilai *Return on asset* tahun 2020 mengalami kenaikan menjadi 0,083 menjadi 0,245 diikuti dengan nilai *Debt to equity ratio* pada tahun 2020 mengalami kenaikan sebesar 26,648 kali menjadi 21,901 hal ini tidak sesuai dengan teori Munawir (2014:94) “*Return on asset* mencerminkan kemampuan perusahaan menghasilkan laba berdasarkan aset yang dimiliki. Profit yang tinggi dalam suatu perusahaan diindikasikan perusahaan tersebut memiliki prospek yang baik hal tersebut akan berdampak pada naiknya harga saham sehingga dapat meningkatkan juga nilai perusahaan. *Return on Asset* juga digunakan dalam melihat tingkat suatu efisiensi perusahaan secara keseluruhan, dan jika nilai *Return on Equity* naik nilai *Debt to Equity* turun.”

Tidak Sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Gultom et all. (2020) menunjukkan bahwa *Return on Equity* berpengaruh positif terhadap *Debt to Equity ratio*.



Sumber: [www.idx.co.id](http://www.idx.co.id) (data diolah,2021)

**Gambar 1.7 Perbandingan *Debt to equity ratio* terhadap *Price to book value* pada PT. Pelayaran Nelly Dwi Kencana Tbk (NELY) yang terdaftar di BEI Tahun 2019-2020**

Berdasarkan gambar 1.7 PT. pelayaran nelly dwi kencana Tbk menunjukkan nilai *Debt to equity ratio* tahun 2020 mengalami penurunan 0,154 kali menjadi 1,484 diikuti dengan nilai *Price to book value* pada tahun 2020 mengalami penurunan sebesar 0,003 kali menjadi 0,138 hal ini tidak sesuai dengan teori Kasmir (2018:157) “Ratio merupakan rasio yang digunakan untuk menilai hutang dengan ekuitas. *Debt to equity ratio* mencermintakan kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajibannya yang ditunjukkan oleh beberapa bagian dari modal sendiri atau ekuitas yang digunakan untuk membayar hutang. ”

Tidak Sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Siddik & Chabachib (2017) dengan hasil penelitian menunjukkan bahwa *Debt to Equity Ratio* berpengaruh positif terhadap *Price to Book Value*.

Berdasarkan fenomena dan masalah-masalah yang telah dituturkan diatas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai Pengaruh *Current Ratio*, *Return On Equity*, dan *Return On Asset* Terhadap *Price To Book Value*

dengan *Debt To Equity Ratio* Sebagai Variabel *Intervening* Pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang Terdaftar di BEI Periode 2013-2020.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang penelitian, penulis mengidentifikasi masalah sebagai berikut

1. Bagaimana *Price to Book value* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013-2020?
2. Bagaimana *Debt to Equity Ratio* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013-2020?
3. Bagaimana *Current Ratio* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013-2020?
4. Bagaimana *Return On Equity* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013-2020?
5. Bagaimana *Return On Asset* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013-2020?
6. Bagaimana pengaruh *Debt to Equity Ratio* Terhadap *Price to Book Value* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013-2020?
7. Bagaimana pengaruh *Current Ratio*, *Return On Equity*, dan *Return On Asset* terhadap *Price to Book Value Ratio* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013-2020 secara parsial?
8. Bagaimana pengaruh *Current Ratio*, *Return on Equity*, dan *Return on Asset* terhadap *Price to Book Value* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013 2020 secara simultan?
9. Bagaimana pengaruh *Current Ratio*, *Return On Equity*, dan *Return on Asset* terhadap *Debt to Equity* sebagai variabel *Intervening* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013 2020 secara Parsial?

10. Bagaimana pengaruh *Current Ratio*, *Return On Equity*, dan *Return On Asset* terhadap *Debt to Equity* sebagai variable *Intervening* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013 2020 secara simultan?
11. Bagaimana pengaruh *Current Ratio*, *Return On Equity*, dan *Return On Asset* terhadap *Price to Book Value* melalui *Debt To Equity Ratio* sebagai variable *intervening* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013 2020 secara simultan?

### 1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini dimaksudkan untuk menganalisis data serta informasi yang berkaitan dengan pengaruh *current ratio*, *return on equity*, dan *return on asset* terhadap *price to book value* dan *debt on equity ratio* sebagai variabel *intervening*. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui pengaruh *Price to Book value* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013-2020.
2. Untuk mengetahui pengaruh *Debt to Equity Ratio* sebagai variabel *intervening* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013-2020.
3. Untuk mengetahui pengaruh *Current Ratio* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013-2020.
4. Untuk mengetahui pengaruh *Return On Equity* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013-2020.
5. Untuk mengetahui pengaruh *Return On Asset* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013-2020.
6. Untuk mengetahui pengaruh *Debt to Equity Ratio* Terhadap *Price to Book Value* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013-2020.
7. Untuk mengetahui pengaruh *Current Ratio*, *Return On Equity*, dan *Return On Asset* terhadap *Price to Book Value Ratio* pada perusahaan sub sektor

transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013-2020 secara parsial.

8. Untuk mengetahui pengaruh *Current Ratio*, *Return on Equity*, dan *Return on Asset* terhadap *Price to Book Value Ratio* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013-2020 secara simultan.
9. Untuk mengetahui pengaruh *Current Ratio*, *Return On Equity*, dan *Return on Asset* terhadap *Debt to Equity* sebagai variable *Intervening* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013-2020 secara Parsial.
10. Untuk mengetahui pengaruh *Current Ratio*, *Return On Equity*, dan *Return On Asset* terhadap *Debt to Equity* sebagai variable *Intervening* pada perusahaan sub sektor transportasi yang terdaftar di bursa efek Indonesia periode 2013-2020 secara simultan.
11. Untuk mengetahui pengaruh *Current ratio*, *Return on equity*, dan *Return on asset* terhadap *Price to book value* dengan *Debt on equity* sebagai variabel *Intervening* pada Perusahaan Sub Sektor Transportasi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia 2013-2020 secara simultan.

#### **1.4 Kegunaan Penelitian**

Adapun hasil penelitian yang dilakukan diharapkan mampu memberikan manfaat baik secara langsung maupun tidak langsung. Manfaat tersebut terkait dengan aspek kegunaan praktis maupun kegunaan akademis.

##### **1.4.1 Aspek Teoritis**

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan bisa menambah pengetahuan dan wawasan ilmu akuntansi terutama mengenai *current ratio*, *retrunt on equity*, dan *retrunt on asset* terhadap *price to book value* dan *debt on equity ratio* sebagai variable *intervening*.

- a. Bagi Penulis

Penelitian ini adalah sebagai sarana untuk menambah ilmu pengetahuan dan wawasan dalam hal pengetahuan mengenai akuntansi serta sebagai sarana untuk mengaplikasikan teori teori akuntansi yang telah diperoleh selama perkuliahan, sehingga dapat diterapkan dalam kehidupan masyarakat.

b. Bagi Universitas Inaba

Diharapkan dapat menambah kepustakaan untuk Universitas Inaba serta dapat dijadikan referensi bagi para peneliti selanjutnya serta menambah data dan informasi sebagai masukan mata kuliah khususnya mengenai ilmu akuntansi keuangan perihal topik yang serupa, yaitu pengaruh *Current ratio*, *Return on equity*, dan *Return on asset* terhadap *Price to book value* dengan *Debt to equity ratio* sebagai variabel *intervening*.

c. Bagi Masyarakat Umum dan Perusahaan

Dapat mengungkap berbagai informasi mengenai kinerja keuangan perusahaan dan nilai perusahaan supaya di kemudian hari dapat meningkatkan nilai saham perusahaan.

#### 1.4.2 Aspek Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memecahkan masalah sebagaimana yang ada dalam fenomena dan tambahan informasi mengenai *Current ratio*, *Return on equity*, dan *Return on asset* terhadap *Price to book value* dengan *Debt to equity ratio* sebagai variabel *intervening* yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

#### 1.5 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada perusahaan manufaktur yang terdapat di bursa efek Indonesia yang laporan keuangannya audited telah dipublikasikan pada website bursa efek Indonesia. Adapun waktu pelaksanaan penelitian yaitu pada bulan November 2021. Rincian jadwal pelaksanaan penelitian ini dijelaskan ke dalam tabel 1.1 yaitu sebagai berikut.

