

FAKTOR - FAKTOR YANG MEMPENGARUHI BIAYA CSR PADA PERUSAHAAN *TRANSPORTATION & LOGISTIC*

Della Lucky^{1*}, Ira Grania Mustika², Juanda Astarani³

^{1,2,3}Universitas Tanjungpura, Jl. Prof. Dokter H. Hadari Nawawi Pontianak, Indonesia

*Korespondensi: b1034211001@student.untan.ac.id

Abstrak

Perusahaan transportasi merupakan salah satu dominan sektor penyumbang dampak negatif emisi gas rumah kaca terbesar di Indonesia. CSR dilakukan untuk menekan dampak negatif tersebut, tetapi dinamika ekonomi perusahaan menjadi pengaruh besarnya biaya yang dikeluarkan. Penelitian ini menguji faktor-faktor yang mempengaruhi biaya CSR sekaligus menambah literatur terkait variabel dependen yang masih sedikit. Metode penelitian ini adalah kuantitatif melalui dokumentasi. Peneliti menggunakan data sekunder dari laporan tahunan dan keberlanjutan perusahaan sektor *transportation & logistic* yang terdaftar di BEI periode 2020-2023. Teknik pengambilan sampel menggunakan *purposive sampling*. Analisis regresi linear berganda dilakukan melalui SPSS 26. Hasil penelitian ini adalah faktor profitabilitas, *leverage*, kapitalisasi pasar, dan ukuran perusahaan secara bersamaan mempengaruhi biaya CSR. Sedangkan secara terpisah, faktor profitabilitas tidak mempengaruhi, masing-masing faktor kapitalisasi pasar dan *leverage* mempengaruhi secara negatif, serta faktor ukuran perusahaan mempengaruhi secara positif terhadap biaya CSR.

Kata kunci: Biaya CSR, Kapitalisasi Pasar, *Leverage*, Profitabilitas, Ukuran Perusahaan

Abstract

Transportation companies are one of the dominant sectors contributing to the largest negative impact of greenhouse gas emissions in Indonesia. CSR is carried out to reduce these negative impacts, but the company's economic dynamics influence the costs incurred. This research examines the factors that influence CSR costs while adding to the limited literature related to dependent variables. This research method is quantitative through documentation. Researchers used secondary data from annual and sustainability reports of transportation & logistics sector companies listed on IDX for the 2020-2023 period. The sampling technique uses purposive sampling. Multiple linear regression analysis was carried out using SPSS 26. The research results are profitability, leverage, market capitalization and company size simultaneously influence CSR costs. Meanwhile, separately, the profitability does not have an influence, each of the market capitalization and leverage have a negative influence, and the company size has a positive influence on CSR costs.

Keywords: Company size, CSR expenditure, leverage, market capitalization, profitability

PENDAHULUAN

Perusahaan dari berbagai sektor yang beroperasi tentu secara tidak langsung bahkan langsung menciptakan dampak buruk terhadap lingkungan sekitarnya. Salah satu sektor perusahaan yang menghasilkan berbagai dampak negatif bagi lingkungan akibat dari kegiatan bisnisnya adalah transportasi. Dampak ini berupa emisi gas rumah kaca yang menciptakan perubahan iklim dan pemanasan global yang semakin cepat, polusi udara yang membahayakan kesehatan manusia, meningkatkan penggunaan lahan dan perubahan lingkungan, dan meningkatkan ketergantungan pada bahan bakar fosil yang dapat semakin mengurangi sumber daya alam tidak dapat diperbaharui.

Perusahaan sektor transportasi merupakan salah satu sektor penyumbang angka yang tinggi terhadap emisi CO₂ di Indonesia yang memiliki pengaruh signifikan dan positif, artinya apabila Produk Domestik Bruto (PDB) sub sektor transportasi meningkat, maka emisi CO₂ juga meningkat (Andarini et al., 2016). Di Indonesia, terdapat Laporan Climate Transparency pada tahun 2021 yang menyatakan bahwa emisi gas rumah kaca telah meningkat secara signifikan mulai dari tahun 1990 dan sektor transportasi berkontribusi emisi langsung sebesar 27,39% pada tahun 2020 karena didominasi oleh bahan bakar fosil.

Respon perusahaan terhadap dampak buruk adalah melaksanakan program *Corporate Social Responsibility (CSR)*. *CSR* merupakan upaya keterlibatan perusahaan dalam *Sustainable Development Goals (SDGs)* yang dilakukan dengan mengelola dampaknya guna menekan dampak negatif dan menciptakan dampak positif bagi *stakeholder* perusahaan (Rosidah et al., 2018). Pencapaian berkelanjutan bagi suatu perusahaan yang diciptakan dari *CSR* menekankan bahwa konsep ini memiliki peran yang cukup penting untuk dilaksanakan dan dipertanggungjawabkan kepada seluruh *stakeholder* yang memberikan harapan tertentu terhadap perusahaan.

CSR terus berkembang dari pilihan bagi perusahaan untuk melaksanakannya secara sukarela menjadi peraturan wajib sebagai pemenuhan persyaratan hukum. Dasar hukumnya sendiri terdapat dalam Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (UUPT) dan Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 2012 tentang Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan Perseroan Terbatas. Besaran dana yang harus dialokasikan pada program ini telah diatur yakni 2%-4% dari keuntungan tahunan perusahaan. Keterbukaan informasi terkait program yang telah dilaksanakan perusahaan dapat dituangkan dalam laporan tahunan, laporan keberlanjutan, maupun laporan lainnya yang menggambarkan terkait transparansi, akuntabilitas, dan tanggung jawab perusahaan kepada *stakeholders* (Pratiwi et al., 2022). Namun, adanya dinamika perekonomian tentu menyebabkan ketidakkonsistenan pengeluaran biaya *CSR* yang dilaporkan oleh perusahaan.

Masa Pandemi Covid-19 mengubah tatanan kehidupan sosial masyarakat. Mobilitas masyarakat untuk bepergian mengalami perubahan yang menurun drastis akibat dari adanya regulasi baru yakni Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM), sehingga perusahaan sektor transportasi mengalami penurunan pendapatan dan profit bahkan hingga kerugian yang besar (Kurniawati & Sucipto, 2023).

Pada kuartal dua tahun 2020, Badan Pusat Statistik (BPS) mendata keadaan ekonomi Indonesia menurun sebesar 5,32%, penurunan terdalam terjadi pada sektor transportasi dan perdagangan sebesar 3,57% PDB (Ningtias & Jaeni, 2022). Laju penurunan ekonomi di sektor yang sama terus terjadi hingga tahun 2020 mencapai sebesar 15,04% (BPS, 2021). Penurunan ekonomi sektor ini terjadi karena adanya dukungan dari harga saham yang bersamaan mengalami penurunan. Menurut hasil dari penelitian (Rafsyajani & Wuryani, 2021), perusahaan sektor transportasi yang terdaftar pada Bursa Efek Indonesia (BEI) terdampak dari masalah Covid-19 di Indonesia yaitu mengakibatkan penurunan harga saham yang signifikan sehingga menurunkan besar kapitalisasi pasarnya.

Keadaan berbanding terbalik terjadi di akhir masa pandemi, permasalahan yang ada berhasil diatasi, sehingga sektor transportasi kembali pulih dari keterpurukan. BPS mencatat pertumbuhan ekonomi Indonesia kembali terus tumbuh kisaran 4%-5% pada tahun 2022 dan 2023, hal ini beriringan dengan pertumbuhan pada sektor transportasi yakni tertinggi mencapai kisaran 15% (Kementerian Perhubungan RI, 2023). Kenaikan tersebut didukung oleh peningkatan pasar saham sektor ini. BEI mencatat per tanggal 4 Juli 2023 bahwa indeks sektor *transportation & logistic* berada di peringkat pertama di antara indeks sektoral lainnya yakni mengalami kenaikan signifikan sebesar 15,66% *year to date (YtD)* (CNBC Indonesia, 2023). Dengan demikian, faktor dari pertumbuhan ekonomi pada perusahaan dapat diukur melalui kinerja keuangannya, yaitu profitabilitas dan *leverage*. Kinerja keuangan yang menurun memberikan kontribusi buruk terhadap kapitalisasi pasar dan ukuran perusahaan.

Berbagai penelitian mengenai pengujian faktor profitabilitas, *leverage*, kapitalisasi pasar, ukuran perusahaan dan *CSR* telah dikembangkan oleh beberapa penelitian diantaranya (Indraswari & Astika, 2015) menunjukkan profitabilitas dan ukuran perusahaan memiliki pengaruh positif terhadap pengungkapan *CSR*. (Pertiwi et al., 2022) menunjukkan profitabilitas dan kapitalisasi pasar mempengaruhi secara positif terhadap pengungkapan *CSR*, tetapi ukuran perusahaan tidak mempengaruhi luasnya pengungkapan *CSR*. Penelitian (Purba & Candradewi, 2019) juga menunjukkan variabel profitabilitas, *leverage*, dan ukuran perusahaan mempengaruhi secara positif dan signifikan terhadap pengungkapan *CSR* dalam perusahaan manufaktur di BEI periode 2014-2016.

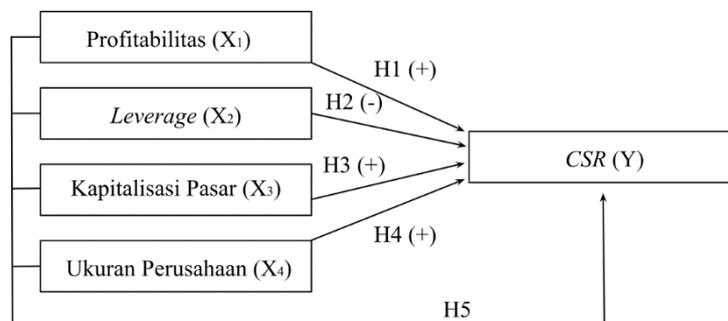
Inkonsistensi ditemukan dari berbagai penelitian lainnya, (Indraswari & Mimba, 2017) menemukan profitabilitas tidak memiliki pengaruh terhadap pengungkapan *CSR*, akan tetapi

ditemukan kapitalisasi pasar mempengaruhi secara positif terhadap pengungkapan *CSR*. (Istiqomah & Amanah, 2021) menunjukkan *ROA* dan kapitalisasi pasar tidak mempengaruhi pengungkapan *CSR*, tetapi ukuran perusahaan mempengaruhi pengungkapan *CSR*. (Dipasti & Sulistyowati, 2022) menunjukkan profitabilitas dan *leverage* tidak berdampak terhadap pengungkapan *CSR*. (Zalfa et al., 2024) menunjukkan profitabilitas dan *leverage* berpengaruh negatif terhadap pengungkapan *CSR*. (Dewi & Suaryana, 2015) menemukan profitabilitas tidak mempengaruhi pengungkapan *CSR* karena skor tinggi tidak pasti mengindikasikan kegiatan *CSR* dalam biaya yang lebih besar. Oleh karena itu, terdapat penelitian selanjutnya dilakukan oleh (Wulandari & Zulhaimi, 2017) yang menggunakan biaya *CSR* dengan hasil menunjukkan profitabilitas memiliki pengaruh positif terhadap biaya *CSR* pada perusahaan manufaktur & jasa di BEI periode 2012, 2013, 2014 dan 2015.

Penggunaan variabel biaya *CSR* dan objek penelitian perusahaan sektor *transportation & logistic* yang masih sedikit dalam penelitian menjadi *research gap* dalam penelitian ini. Maka dari itu, peneliti memutuskan untuk menggunakan biaya *CSR* agar dapat menambah literatur dan mengembangkan pengujian yang dipengaruhi oleh faktor profitabilitas, *leverage*, kapitalisasi pasar, dan ukuran perusahaan pada perusahaan sektor *transportation & logistic* terdaftar di BEI dengan penggunaan data empiris terbaru yaitu tahun 2020, 2021, 2022, dan 2023 yang mana pada masa tersebut perusahaan berada dalam perekonomian yang berubah-ubah akibat pandemi. Pengujian dilakukan untuk mengetahui bagaimana faktor profitabilitas, *leverage*, kapitalisasi pasar, dan ukuran perusahaan mempengaruhi biaya *CSR* secara parsial dan simultan.

Penelitian ini bermanfaat untuk menambah pengetahuan dan pengembangan bagi penulis, pembaca, serta peneliti selanjutnya terkait pengaruh profitabilitas, *leverage*, kapitalisasi pasar, dan ukuran perusahaan terhadap biaya *CSR* pada perusahaan sektor *transportation & logistic* terdaftar di BEI. Selain itu, penelitian ini memberikan wawasan yang penting diperhatikan bagi perusahaan untuk mengelola keuangan dan tanggung jawab sosial yang baik sehingga diharapkan dapat meminimalisir sekecil mungkin dampak buruk yang timbul akibat dari operasi perusahaan.

METODE PENELITIAN



Gambar 1. Kerangka Berpikir

Sumber: dirancang oleh peneliti (2024)

Penelitian ini adalah kuantitatif dengan menguji hipotesis yang terdapat pada gambar 1. Teknik pengumpulan data dengan dokumentasi berupa data sekunder yakni laporan tahunan & keberlanjutan perusahaan sektor *transportation & logistic* terdaftar di BEI periode 2020-2023. Adapun teknik pengambilan sampel adalah *purposive sampling* dengan berbagai ketentuan seperti yang tertulis di dalam tabel 1.

Berdasarkan tabel 1 di bawah, populasi penelitian ini berjumlah 37 perusahaan dengan sampel 9 selama 4 tahun, sehingga jumlah data pada penelitian ini adalah 36. Analisis regresi linear berganda digunakan sebagai teknik penelitian ini. Alat ukur menggunakan SPSS versi 26. Pengujian data yang pertama pada penelitian ini adalah uji asumsi klasik yang meliputi uji normalitas, multikolinearitas, heteroskedastisitas, dan autokorelasi. Selanjutnya, pengujian kedua adalah uji hipotesis yang meliputi uji regresi linear berganda, t, F, dan koefisien determinasi.

Tabel 1. Ketentuan Pemilihan Sampel Penelitian

No	Ketentuan Sampel	Jumlah
1.	Perusahaan sektor <i>transportation & logistic</i> terdaftar di BEI	37
2.	Perusahaan sudah <i>listing</i> di BEI paling lambat tahun 2020	(9)
3.	Perusahaan memiliki saham yang diperdagangkan berturut-turut pada tahun 2020-2023	(1)
3.	Perusahaan mempublikasikan laporan tahunan berturut-turut pada tahun 2020-2023	(10)
4.	Perusahaan melaporkan biaya <i>CSR</i> berturut-turut pada tahun 2020-2023	(8)
Total perusahaan yang memenuhi kriteria		9
Jumlah Sampel Periode Penelitian 2020-2023 (empat tahun)		36

Sumber: data olahan peneliti (2024)

Tabel 2. Definisi Operasional Penelitian

Variabel	Konsep Variabel	Sub Variabel	Indikator
Profitabilitas (X1)	<i>Return on Asset</i> digunakan untuk menilai seberapa besar aset dapat berkontribusi dalam menghasilkan laba bersih (Hery, 2018).	Laba Bersih Total Aset	$ROA = \frac{\text{Laba Bersih}}{\text{Total Aset}}$ (Hery, 2018)
Leverage (X2)	Rasio <i>leverage</i> dipakai untuk mengukur seberapa jauh utang membiayai aset perusahaan. <i>Debt to Equity Ratio (DER)</i> digunakan untuk menilai besarnya bagian utang terhadap modal pada suatu perusahaan (Hery, 2018).	<ul style="list-style-type: none"> Total Utang Ekuitas 	$DER = \frac{\text{Total Utang}}{\text{Ekuitas}}$ (Kasmir, 2018)
Kapitalisasi Pasar (X3)	Kapitalisasi pasar adalah jumlah nilai saham pada pasar yang diterbitkan oleh perusahaan (Rahardjo 2016).	<ul style="list-style-type: none"> Harga pasar saham Jum. saham beredar 	$KpPsr = \text{Harga pasar saham} \times \text{Jumlah saham yang beredar}$ (Rahardjo, 2016)
Ukuran Perusahaan (X4)	Ukuran perusahaan digunakan untuk menggambarkan ukuran besar atau kecilnya suatu perusahaan yang dicerminkan oleh total aktiva yang dimiliki (Kamsari & Setijaningsih, 2020).	<ul style="list-style-type: none"> <i>Logaritma Natural</i> Total Aset 	$\text{Ukuran Perusahaan} = \ln(\text{Total Aset})$ (Kamsari & Setijaningsih, 2020)
Biaya CSR (Y)	Biaya <i>CSR</i> merupakan pengeluaran biaya yang dilakukan oleh perusahaan untuk melaksanakan kegiatan <i>CSR</i> (Dwi & Handayani, 2018).	<ul style="list-style-type: none"> Biaya <i>CSR</i> 	$CSR = \text{Biaya CSR}$ (Wulandari & Zulhaimi, 2017)

Sumber: data olahan peneliti (2024)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Adapun uji asumsi klasik yang dilakukan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 3. Uji Normalitas

<i>One-Sample K-S Test</i>	<i>Asymp. Sig. (2-tailed)</i>	Ketetapan Sig.	Keterangan
<i>Unstandardized Residual</i>	0,200	0,05	Normal

Sumber: data olahan peneliti (2024)

Berdasarkan tabel 3 di atas, diketahui bahwa nilai *Asymp. Sig* sebesar 0,200. Oleh karena itu, diungkapkan bahwa data penelitian memiliki distribusi normalitas atau pola distribusi normal ($0,200 > 0,05$).

Tabel 4. Uji Multikolinearitas

Variabel	Tolerance	VIF	Keterangan
Profitabilitas (X1)	0,722	1,386	Terpenuhi
Leverage (X2)	0,538	1,859	Terpenuhi
Kapitalisasi Pasar (X3)	0,583	1,715	Terpenuhi
Ukuran Perusahaan (X4)	0,431	2,320	Terpenuhi

Sumber: data olahan peneliti (2024)

Berdasarkan tabel 4 di atas, diketahui nilai *tolerance* untuk variabel profitabilitas, *leverage*, kapitalisasi pasar, dan ukuran perusahaan masing-masing sebesar 0,722; 0,538; 0,583; dan 0,431 yang mana lebih besar dari 0,10 atau variabel independen > 0,10. Sementara, nilai *VIF* untuk variabel profitabilitas, *leverage*, kapitalisasi pasar, dan ukuran perusahaan masing-masing sebesar 1,386; 1,859; 1,715; dan 2,320 yang mana lebih kecil dari 10,00 atau variabel independen < 10,00. Maka dari itu, disimpulkan bahwa tidak terjadi multikolinearitas pada model penelitian ini.

Tabel 5. Uji Heteroskedastisitas

Variabel	Nilai Sig.	Ketetapan Sig.	Keterangan
Profitabilitas (X1)	0,558	0,05	Terpenuhi
Leverage (X2)	0,787	0,05	Terpenuhi
Kapitalisasi Pasar (X3)	0,395	0,05	Terpenuhi
Ukuran Perusahaan (X4)	0,064	0,05	Terpenuhi

Sumber: data olahan peneliti (2024)

Uji Heteroskedastisitas menggunakan Uji Glejser dilakukan dua kali karena hasil uji pertama terdapat variabel ukuran perusahaan yang mempunyai nilai signifikansi 0,014 artinya lebih kecil dari 0,05 atau $0,014 < 0,05$, sehingga dinyatakan terjadi heteroskedastisitas. Maka dari itu, dilakukan uji kedua setelah dilakukan Metode Cochran Orcutt untuk perbaikan dengan transformasi *Lag* pada setiap variabel.

Berdasarkan tabel 5 hasil uji kedua di atas, diketahui nilai signifikansi variabel profitabilitas, *leverage*, kapitalisasi pasar, dan ukuran perusahaan masing-masing sebesar 0,558; 0,787; 0,395; dan 0,064 yang mana lebih besar dari 0,05 atau setiap variabel independen > 0,05. Oleh karena itu, ditemukan bahwa tidak terjadi heteroskedastisitas.

Tabel 6. Uji Autokorelasi Model Summary^b

Model	R	R ²	Adjusted R ²	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	0,947 ^a	0,898	0,884	1,06757	2,222

a. Predictors: (Constant), Ukuran Perusahaan (X4), Profitabilitas (X1), Kapitalisasi Pasar (X3), Leverage (X2)

b. Dependent Variable: Biaya CSR (Y)

Sumber: data olahan peneliti (2024)

Berdasarkan tabel 6 di atas, dilakukan pengujian terhadap nilai d sebesar 2,222 yang dibandingkan dengan nilai tabel signifikansi 5%, dengan jumlah data 36 ($n = 36$) dan jumlah variabel independen sebanyak 4 ($k = 4$), maka diperoleh nilai dU sebesar 1,7245. Hasilnya adalah $1,7245 (dU) < 2,222 (d) < 2,2755 (4-dU)$. Dengan demikian, dapat ditemukan bahwa tidak terjadi autokorelasi.

Tabel 7. Uji Regresi Linear Berganda

Model	Unstandardized Coefficients B
1 (Constant)	-26,577
Profitabilitas (X1)	-0,056
Leverage (X2)	-0,689
Kapitalisasi Pasar (X3)	-0,306
Ukuran Perusahaan (X4)	1,676

Sumber: data olahan peneliti (2024)

Berdasarkan hasil pengujian pada tabel 7, maka model persamaan regresi penelitian adalah: $Y = -26,577 - 0,056X_1 - 0,689X_2 - 0,306X_3 + 1,676X_4 + e$. Nilai konstanta sebesar -26,577 yang dapat diartikan apabila nilai dari keempat variabel dianggap nol, maka nilai dari biaya CSR berkurang sebesar 26,577. Nilai koefisien dari variabel profitabilitas, *leverage*, dan kapitalisasi pasar diketahui masing-masing sebesar -0,056; -0,689; dan -0,306 yang artinya bahwa hubungan tidak searah negatif terhadap variabel biaya CSR. Sedangkan, nilai koefisien dari variabel ukuran perusahaan diketahui sebesar 1,676 yang artinya bahwa hubungan searah atau positif terhadap variabel biaya CSR.

Tabel 8. Uji Pengaruh Parsial (t)

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	t	Sig.	Ket.
	B	Std. Error				
1 (Constant)	-26,577	4,156		-6,395	0,000	
Profitabilitas (X1)	-0,056	1,824	-0,002	-0,031	0,976	H1 ditolak
Leverage (X2)	-0,689	0,206	-0,343	-3,352	0,002	H2 diterima
Kapitalisasi Pasar (X3)	-0,306	0,119	-0,227	-2,581	0,015	H3 ditolak
Ukuran Perusahaan (X4)	1,676	0,157	1,304	10,643	0,000	H3 diterima

Sumber: data olahan peneliti (2024)

Berdasarkan tabel 8 di atas, diketahui bahwa profitabilitas terhadap biaya CSR memiliki signifikansi $0,976 < 0,05$. *Leverage* terhadap biaya CSR memiliki signifikansi $0,002 < 0,05$. Kapitalisasi pasar terhadap biaya CSR memiliki signifikansi $0,015 < 0,05$. Ukuran perusahaan terhadap biaya CSR memiliki signifikansi $0,000 < 0,05$.

Tabel 9. Uji Pengaruh Simultan (F)

Model	F Hitung	Sig. F	Keterangan
Regression	65,797	0,000	H5 diterima

Sumber: data olahan peneliti (2024)

Berdasarkan tabel 9 di atas, diketahui bahwa F Hitung = 65,797. Kemudian, ditemukan F Tabel = 2,67 dari tabel distribusi F dengan probabilitas 0,05 dan F tabel = (k ; n-k). Maka dari itu, hal ini mengungkapkan bahwa F Hitung > F Tabel atau $65,797 > 2,67$ dengan nilai signifikansi F sebesar 0,000.

Tabel 10. Uji Koefisien Determinasi (R²)

Model	R	R ²	Adjusted R ²
1	0,947	0,898	0,884

Sumber: data olahan peneliti (2024)

Berdasarkan tabel 10 di atas, diketahui bahwa nilai adjusted R² sebesar 0,884 atau 88,4%. Oleh karena itu, diungkapkan bahwa biaya CSR dapat dipengaruhi oleh faktor profitabilitas, *leverage*, kapitalisasi pasar, dan ukuran perusahaan sebesar 88,4% dan sisanya sebesar 11,6% dipengaruhi oleh variabel independen lain yang berada di luar model penelitian ini.

H1 ditolak yang berarti faktor profitabilitas tidak mempengaruhi biaya CSR. Adapun dinamika profitabilitas yang dimiliki perusahaan tidak mempengaruhi besar kecilnya pengeluaran biaya CSR oleh perusahaan sektor *transportation & logistic* terdaftar di BEI pada periode 2020-2023. Hasil uji ini tidak searah dengan hasil milik (Wulandari & Zulhaimi, 2017) yaitu profitabilitas berpengaruh positif terhadap biaya CSR. Akan tetapi, searah dengan hasil milik (Indraswari & Mimba, 2017) dan (Dipasti & Sulistyowati, 2022) yang menunjukkan profitabilitas tidak mempengaruhi tingkat pengungkapan CSR. Hal ini menciptakan anggapan bahwa perusahaan yang memiliki profitabilitas semakin tinggi akan cenderung lebih fokus terhadap peningkatan laba selanjutnya, sehingga pihak manajemen menganggap tidak perlu untuk mengeluarkan lebih besar biaya CSR karena operasi bisnis lebih tertarik pada orientasi

laba. Hasil uji hipotesis ini memperjelas hasil pembahasan yang dilakukan oleh (Dewi & Suaryana, 2015), tidak berpengaruhnya profitabilitas terhadap pengungkapan CSR akibat dari skor tinggi tidak pasti mengindikasikan kegiatan CSR dalam biaya yang lebih besar, penelitian ini membuktikan penggunaan biaya CSR tidak dapat dipengaruhi pula oleh tinggi rendahnya profitabilitas. Hasil ini tidak memenuhi teori *stakeholder* karena perusahaan fokus dengan tujuan untuk menghasilkan keuntungan sendiri dan tidak berkomitmen untuk memberikan lebih banyak manfaat bagi faktor sosial di lingkungannya. Padahal kenyataannya, biaya CSR yang harus dikeluarkan oleh perusahaan telah diatur dalam UUPT dan PP 47 Tahun 2012, yakni apabila profitabilitas tinggi maka perusahaan mampu menghasilkan keuntungan tinggi dengan menggunakan asetnya secara baik, sehingga 2%-4% dari keuntungan tersebut pasti akan mempengaruhi pada biaya CSR yang besar.

H2 diterima yang berarti faktor *leverage* mempengaruhi secara negatif terhadap biaya CSR. Semakin tinggi *leverage*, maka semakin rendah biaya CSR dan berlaku sebaliknya. Hasil uji ini searah dengan hasil milik (Zalfa et al., 2024) yang mana pengungkapan CSR dipengaruhi oleh *leverage* secara negatif karena perusahaan ingin melaporkan laba yang lebih besar, hasil ini tidak searah dengan hasil milik (Purba & Candradewi, 2019) yang mana *leverage* berpengaruh positif dan milik (Dipasti & Sulistyowati, 2022) yang menunjukkan *leverage* tidak mempengaruhi pengungkapan CSR. Adapun peningkatan *leverage* memberikan kecenderungan perusahaan untuk mengurangi biaya CSR yang dikeluarkan sektor *transportation & logistic* terdaftar di BEI pada periode 2020-2023. *Leverage* yang tinggi mencerminkan ketergantungan tinggi perusahaan terhadap utang dengan kewajiban membayar bunga secara berkala, sehingga meningkatkan beban bunga perusahaan dan mengurangi hasil laba yang didapatkan. Hal ini dapat menciptakan kesulitan keuangan dan resiko melanggar perjanjian kredit akibat terbebani. Maka dari itu, perusahaan akan mengurangi biaya CSR untuk mempertahankan atau meningkatkan laporan laba. Namun, hasil ini tetap sejalan dengan teori *stakeholder* yang mana apabila tingkat *leverage* rendah artinya sedikit penggunaan utang serta kewajiban bunga yang dibayarkan, maka besar kemampuan perusahaan untuk melanjutkan komitmen terhadap pemberian manfaat bagi lingkungan sekitarnya dengan mengeluarkan biaya CSR yang besar.

H3 ditolak yang berarti faktor kapitalisasi pasar mempengaruhi secara negatif terhadap biaya CSR. Semakin besar kapitalisasi pasar, maka semakin kecil biaya CSR yang dikeluarkan oleh perusahaan sektor *transportation & logistic* terdaftar di BEI pada periode 2020-2023, berlaku sebaliknya. Hasil uji hipotesis ini tidak searah dengan hasil milik (Indraswari & Mimba, 2017) yang mana kapitalisasi pasar mempengaruhi secara positif dan milik (Istiqomah & Amanah, 2021) yang menunjukkan kapitalisasi pasar tidak mempengaruhi pengungkapan CSR. Adapun besarnya kapitalisasi pasar yang dimiliki perusahaan pada pasar keuangan memberikan tekanan dari harapan pemegang saham terhadap keuntungan besar yang dinikmati atas investasinya. Hasil uji ini didukung oleh teori *stakeholder*, perusahaan harus mampu memberikan keuntungan atau manfaat kepada *stakeholder*, maka dari itu perusahaan cenderung mengurangi biaya CSR yang memberikan keuntungan bagi perusahaan jangka panjang untuk memperhatikan dan memenuhi keuntungan bagi *stakeholder* dengan fokus pada memaksimalkan penciptaan keuntungan langsung dalam jangka pendek. Dengan demikian, hasil uji hipotesis ini memenuhi teori *stakeholder*, tetapi dengan fokus menciptakan keuntungan bagi *stakeholder* khususnya pemegang saham sehingga mempengaruhi pada rendahnya biaya CSR.

H4 diterima yang berarti faktor ukuran perusahaan mempengaruhi secara positif terhadap biaya CSR. Ukuran perusahaan yang semakin besar, maka lebih besar biaya CSR yang dikeluarkan oleh perusahaan sektor *transportation & logistic* terdaftar di BEI pada periode 2020-2023, berlaku sebaliknya. Hasil uji ini searah dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh (Indraswari & Astika, 2015), (Purba & Candradewi, 2019), dan (Istiqomah & Amanah, 2021) bahwa ukuran perusahaan memiliki pengaruh positif terhadap pengungkapan CSR. Akan tetapi, hasil ini tidak searah dengan hasil pengujian milik (Pertwi et al., 2022) yang menunjukkan luasnya pengungkapan CSR tidak dipengaruhi oleh ukuran perusahaan. Hasil uji ini diperkuat oleh teori legitimasi. Perusahaan besar yang diukur dengan total aset cenderung lebih dikenal dan menarik bagi masyarakat. *Stakeholder* lebih

memperhatikan tindakan dan kebijakan perusahaan besar daripada perusahaan kecil karena besar pengaruhnya terhadap keadaan perekonomian. Perusahaan besar penting untuk menunjukkan kontribusinya secara sosial dan lingkungan untuk mempertahankan legitimasi tersebut, maka dari itu biaya CSR semakin besar dikarenakan pengembangan kegiatan CSR yang dilakukan.

H5 diterima yang berarti faktor profitabilitas, *leverage*, kapitalisasi pasar, dan ukuran perusahaan secara bersamaan (simultan) mempengaruhi biaya CSR. Hal ini berarti semakin tingginya profitabilitas, tingginya *leverage*, besarnya kapitalisasi pasar, dan besarnya ukuran perusahaan secara bersama-sama akan semakin meningkatkan besarnya biaya CSR yang dikeluarkan oleh perusahaan sektor *transportation & logistic* terdaftar di BEI pada periode 2020-2023. Hasil uji ini membuktikan pengembangan hipotesis yang telah dijabarkan, bahwa profitabilitas tinggi memungkinkan perusahaan mengalokasikan lebih banyak dana untuk CSR, sementara *leverage* yang tinggi mendorong pengurangan biaya CSR untuk melaporkan keuntungan besar. Kinerja keuangan yang baik menarik investor dapat meningkatkan kapitalisasi pasar, sehingga memudahkan akses modal untuk ekspansi aset. Total aset yang meningkat mencerminkan ukuran perusahaan, sehingga memungkinkan pendanaan CSR yang lebih besar.

SIMPULAN

Penelitian ini menguji faktor-faktor yang mempengaruhi biaya CSR sekaligus menambah literatur terkait variabel dependen yang masih sedikit. Hasil penelitian mengungkapkan bahwa secara parsial, faktor profitabilitas tidak mempengaruhi secara positif terhadap biaya CSR, masing-masing faktor kapitalisasi pasar dan *leverage* mempengaruhi secara negatif terhadap biaya CSR, serta faktor ukuran perusahaan mempengaruhi secara positif terhadap biaya CSR pada perusahaan sektor *transportation & logistic* di BEI periode 2020-2023. Sedangkan, faktor profitabilitas, *leverage*, kapitalisasi pasar, dan ukuran perusahaan secara bersamaan (simultan) mempengaruhi biaya CSR.

Secara teoritis, hasil penelitian ini memberikan dampak terhadap literatur CSR dengan menambah pemahaman tentang faktor-faktor yang mempengaruhi biaya CSR dan terhadap pengembangan teori CSR dalam konteks sektor *transportation & logistic*. Selain itu, tidak adanya pengaruh profitabilitas terhadap biaya CSR menunjukkan bukti terbaru terkait perusahaan yang belum menjalankan kewajiban menyisihkan minimal dua persen dari keuntungan tahunan untuk dana CSR. Implikasi teoritis dari penelitian ini dapat membuka jalan bagi penelitian lanjutan yang mendalam terkait dinamika biaya CSR pada sektor tertentu dan kepatuhan perusahaan terhadap kewajiban realisasi biaya CSR yang telah diatur.

Secara praktis, hasil penelitian berkontribusi bagi manajer perusahaan sektor *transportation & logistic* dalam membuat kebijakan internalnya untuk penting memperhatikan faktor-faktor yang mempengaruhi biaya CSR, yaitu *leverage* dan ukuran perusahaan. Bagi *regulator* dapat menggunakan temuan ini untuk merancang regulasi yang mendorong perusahaan sektor *transportation & logistic* untuk meningkatkan kontribusi mereka pada CSR. Sementara itu, bagi investor dapat mempertimbangkan faktor-faktor yang mempengaruhi biaya CSR ketika melakukan analisis investasi, sehingga dapat memberikan wawasan tambahan tentang potensi CSR yang dikembangkan dan dampaknya terhadap keberlanjutan perusahaan.

KETERBATASAN DAN SARAN

Penelitian ini telah dilakukan dengan keterbatasan terkait jumlah sampel perusahaan yang hanya sedikit dapat memenuhi kriteria, yaitu hanya 9 dari 37 perusahaan sektor *transportation & logistic* di BEI. Pelanggaran kriteria dilakukan oleh 28 perusahaan sektor *transportation & logistic* karena terdapat beberapa perusahaan yang belum terdaftar di BEI, tidak ditemukan publikasi laporan tahunan, dan tidak melaporkan jumlah realisasi biaya CSR dalam periode empat tahun berturut-turut. Dengan demikian, sebaiknya penelitian lanjutan dapat menambah literatur penelitian terkait variabel biaya CSR dengan menggunakan objek

berbeda yaitu perusahaan sektor energi, yang mana merupakan penyumbang emisi gas rumah kaca terbesar dengan populasi perusahaan yang lebih banyak. Selain itu, disarankan kepada penelitian selanjutnya dapat menggunakan Eviews sebagai alat bantu yang paling cocok untuk analisis data panel.

DAFTAR RUJUKAN

- Andarini, A., Idris, I., & Ariusni, A. (2016). Pengaruh Kegiatan Sektor Industri, Pertambangan Dan Transportasi Terhadap Kualitas Lingkungan Ditinjau Dari Emisi Co2 di Indonesia. *Ecosains: Jurnal Ilmiah Ekonomi Dan Pembangunan*, 5(2), 125.
- Badan Pusat Statistik. (2021, Februari 5). *Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Triwulan IV-2020*. Jakarta: BPS. <https://rb.gy/hhyrc0>
- Dewi, N. P. M. S., & Suaryana, I. G. N. A. (2015). Pengaruh Profitabilitas Dan Kepemilikan Asing Pada Pengungkapan Corporate Social Responsibility. *E-Jurnal Akuntansi Universitas Udayana*, 13(1), 84-98.
- Dipasti, V. A., & Sulistyowati, E. (2022). Pengaruh Profitabilitas, Leverage, dan Likuiditas terhadap CSR Disclosure. *Ekonomis: Journal of Economics and Business*, 6(2), 394.
- Dwi, A. F., & Handayani, S. (2018). Pengaruh Pengungkapan Corporate Social Responsibility (Csr) dan Biaya Csr Terhadap Kinerja Perusahaan (Studi Pada Perusahaan Manufaktur di Bursa Efek Indonesia (BEI) Pada Tahun 2013-2017). *Jurnal Akuntansi AKUNESA*, 7(1), 1-26.
- Hery. (2018). *Analisis Laporan Keuangan: Integrated and Comprehensive*. Cetakan ke-3. Jakarta: PT Grasindo.
- Indraswari, G. A. D., & Astika, I. B. P. (2015). Pengaruh Profitabilitas, Ukuran Perusahaan, dan Kepemilikan Saham Publik Terhadap Pengungkapan CSR. *E-Jurnal Akuntansi Universitas Udayana*, 11(1), 289-302.
- Indraswari, I. G. A. L., & Mimba, N. P. S. H. (2017). Pengaruh Profitabilitas, Pertumbuhan Perusahaan, Kapitalisasi Pasar dan Kepemilikan Saham Publik Pada Tingkat Pengungkapan CSR. *Jurnal Akuntansi*, 20(2), 1219-1248.
- Istiqomah, S., & Amanah, L. (2021). Pengaruh Kinerja Keuangan, Kapitalisasi Pasar dan Ukuran Perusahaan terhadap Pengungkapan Corporate Social Responsibility. *Jurnal Ilmu Dan Riset Akuntansi*, 10(2), 1-18.
- Kamsari, H., & Setijaningsih, H. T. (2020). Pengaruh Likuiditas, Efisiensi Modal Kerja, Leverage, Dan Ukuran Perusahaan Terhadap Profitabilitas. *Jurnal Paradigma Akuntansi*, 2(2), 603.
- Kasmir. (2018). *Analisis Laporan Keuangan*. Cetakan ke-11. Depok: Rajawali Pers.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2023, Desember 27). *Selenggarakan Jumpa Pers Akhir Tahun, Kemenhub Paparkan Capaian Prestasi Selama 2023*. <https://www.dephub.go.id/post/read/%E2%80%8Bselenggarakan-jumpa-pers-akhir-tahun,-kemenhub-paparkan-capaian-prestasi-selama-2023>
- Kurniawati, R. O., & Sucipto, A. (2023). Analisis Perbandingan Kinerja Keuangan Perusahaan Transportasi Sebelum dan Selama Pandemi Covid-19. *Ekonomi, Keuangan, Investasi Dan Syariah (EKUITAS)*, 4(3), 861-868.
- Pertiwi, N. P. P. I. J., Suryandari, N. N. A., & Putra, G. B. B. (2022). Faktor - Faktor Yang Mempengaruhi Luas Pengungkapan Corporate Social Responsibility. *Jurnal Kharisma*, 4(1), 205-215.
- Pratiwi, A., Laila, K. Z., & Anondo, D. (2022). Pengaruh Pengungkapan Sustainability Report Terhadap Kinerja Keuangan Perusahaan Perbankan di Indonesia. *Asersi: Jurnal Akuntansi Terapan Dan Bisnis*, 2(1), 60-71.

- Purba, I. A. P. L., & Candradewi, M. R. (2019). Pengaruh Leverage, Likuiditas, Profitabilitas dan Ukuran Perusahaan Terhadap Pengungkapan Corporate Social Responsibility. *E-Jurnal Manajemen Universitas Udayana*, 8(9), 5372–5400.
- Putra, T. (2023, Juli 5). Sektor Transportasi-Logistik Hot, 15 Saham Ini Masih Murah. *CNBC Indonesia*. <https://www.cnbcindonesia.com/market/20230705101748-17-451452/sektor-transportasi-logistik-hot-15-saham-ini-masih-murah>
- Rafsyanjani, R., & Wuryani, E. (2021). Analisis Harga Saham Perusahaan Transportasi DI BEI Sebelum dan Sesudah Covid-19. *Jurnal Ilmu Komputer, Ekonomi Dan Manajemen (JIKEM)*, 1(1), 129–138.
- Rahardjo, S. (2016). *Kiat Membangun Aset Kekayaan (Panduan Investasi Saham dari A sampai Z)*. Jakarta: PT Gramedia.
- Ningtias, R., & Jaeni. (2022). Analisis Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Kinerja Keuangan Pada Perusahaan Transportasi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode Tahun 2019-2020. *Kompak: Jurnal Ilmiah Komputersasi Akuntansi*, 15(2), 454–464.
- Rosidah, E., & Almunawwaroh, M., & Marlina, R. (2018). *Akuntansi Manajemen*. (1sted.). Bandung: Mujahid Press.
- Wulandari, S., & Zulhaimi, H. (2017). Pengaruh Profitabilitas terhadap Corporate Social Responsibility Pada Perusahaan Manufaktur dan Jasa yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia. *Jurnal Riset Akuntansi Dan Keuangan*, 5(1), 1477–1488.
- Zalfa, A. R., Sari, P. N., Ningrum, E. P., Widyastuti, T., & Maidani. (2024). Pengaruh Umur Perusahaan, Leverage dan Profitabilitas Terhadap Pengungkapan Corporate Social Responsibility pada Perusahaan Consumer Non-Cyclicals. *SENTRI: Jurnal Riset Ilmiah*, 3(3), 1284–1294.