

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

Pasar modal merupakan suatu kegiatan yang bersangkutan dengan Penawaran Umum dan Perdagangan Efek, Perusahaan Publik yang berkaitan dengan Efek yang diterbitkannya, serta lembaga dan profesi yang berkaitan dengan Efek (Undang-undang RI, 1995). Di Indonesia, pasar modalnya dinamakan Bursa Efek Indonesia (BEI). Perusahaan yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) dinamakan perusahaan publik dan digolongkan berdasarkan klasifikasi sesuai IDX-IC (*IDX Industrial Classification*) yang diberlakukan sejak Januari 2021 (Idx, 2022a). BEI menggolongkan perusahaan berdasarkan empat tingkat klasifikasi yang terdiri dari 12 sektor, 35 subsektor, 69 industri, dan 130 sub industri. Dari 12 sektor tersebut, sektor transportasi dan logistik merupakan salah satu sektor penopang perekonomian di Indonesia. Sektor transportasi dan logistik merupakan sektor penyedia jasa pengangkutan atau pengiriman barang dari penyimpanan hingga pengiriman ke tempat tujuan. Daftar perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia tahun 2022 tertera dalam lampiran 1.

Berdasarkan tabel 1.1, terjadi tren kenaikan pada pertumbuhan perusahaan di sektor transportasi dan logistik periode 2016-2022. Pertumbuhan jumlah perusahaan terbesar selama periode penelitian terjadi pada 2018, yaitu sebesar 35%. Indonesia sebagai negara maritim memiliki wilayah yang luas dan memiliki berbagai tantangan dalam pengiriman barang dan jasa. Pandemi COVID-19 juga mempengaruhi seluruh rantai pasokan sehingga pertumbuhan perusahaan pada sektor transportasi dan logistik hanya bertumbuh sebesar 9,52%. Menurut data kementerian perhubungan (2023), Indonesia memiliki biaya logistik sebesar 32% dari PDB nasional sementara negara maju hanya sebesar 10%. Oleh karena itu, pemerintah menerapkan kebijakan transportasi dan logistik yang dapat menjamin konektivitas sehingga aktivitas logistik menjadi lebih efisien dan cepat. Pertumbuhan perusahaan yang terdaftar pada sektor transportasi dan logistik

menunjukkan intensitas pelaku industri dalam membangun ekosistem ekonomi yang lebih baik.

Tabel 1.1 Data Pertumbuhan Perusahaan Sektor Transportasi & Logistik

Tahun	Jumlah Perusahaan	Growth (%)
2016	17	-
2017	17	0,00%
2018	23	35,29%
2019	25	8,69%
2020	28	10,71%
2021	29	3,57%
2022	32	10,34%

Sumber: Data diolah penulis (2023)

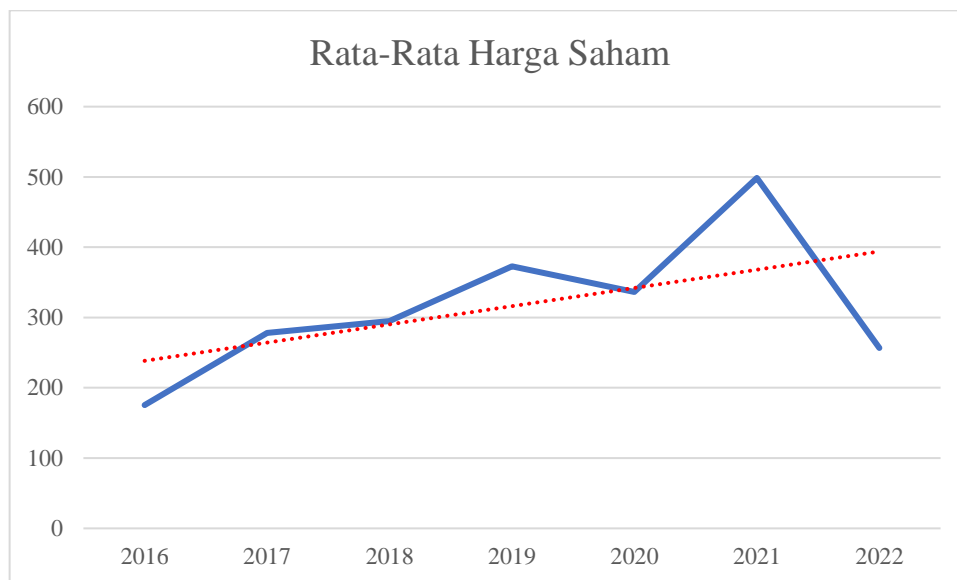
Berdasarkan uraian pada gambaran umum objek penelitian, sektor transportasi dan logistik merupakan objek yang tepat untuk digunakan dalam penelitian ini.

1.2 Latar Belakang Penelitian

Menurut Suganda (2018), teori sinyal atau *signalling theory* merupakan teori yang digunakan untuk memahami tindakan manajemen dalam menyampaikan informasi yang dapat mengubah pandangan investor tentang kondisi perusahaan. Investor umumnya mengharapkan untuk mendapatkan informasi yang simetris dari manajemen tetapi penyampaian informasi yang asimetris juga terkadang dapat terjadi. Alasan terjadinya keasimetrisan informasi tersebut dikarenakan pihak manajemen atau agen memiliki informasi penuh dan tidak selalu bertindak yang terbaik untuk prinsipal atau investor. Hal ini dapat mempengaruhi kondisi dan prospek perusahaan kedepannya.

Menurut Indrarini (2019), nilai perusahaan merupakan persepsi investor terhadap tingkat keberhasilan manajer perusahaan dalam mengelola sumber daya yang dipercayakan kepadanya dilihat dari harga saham perusahaan. Bagi perusahaan publik, nilai perusahaan dapat diukur berdasarkan nilai pasar atas surat berharga utang dan ekuitas perusahaan yang beredar. Peningkatan suatu nilai perusahaan merupakan sebuah pencapaian dikarenakan kesejahteraan pemilik perusahaan berbanding lurus dengan nilai perusahaan (Utomo, 2019). Nilai perusahaan dapat diukur menggunakan indikator Tobin's Q dengan membandingkan antara jumlah nilai pasar ekuitas ditambah dengan total hutang

dibagi dengan total aset sehingga dapat diperoleh informasi apakah saham tersebut *overvalued* atau *undervalued* (Couto *et al.*, 2021). Indikator ini dinilai memberikan informasi paling baik bagi investor karena dapat menjelaskan berbagai fenomena dalam kegiatan perusahaan pada saat pengambilan keputusan berinvestasi (Amelinda & Darmawan, 2018). Menurut penelitian yang dilakukan oleh Zahara (2022), Muhammad & Aryani (2021), Larasati & Lestari (2022), Maulana (2020), Anisa *et al.*, (2022) dan Dessriadi *et al.*, (2022), faktor yang diduga mempengaruhi nilai perusahaan diantaranya *carbon disclosure*, peningkatan kinerja perusahaan, kepemilikan asing, manajemen laba, dewan komisaris independen, ukuran dewan, kepemilikan manajerial, kepemilikan institusional, kebijakan dividen, *leverage*, profitabilitas, ukuran perusahaan. Namun, terdapat hasil yang tidak konsisten pada variabel *carbon disclosure*, kepemilikan manajerial, dan *leverage*. Berikut merupakan tren perubahan harga saham yang disajikan dalam bentuk grafik.



Gambar 1.1 Rata-rata Harga Saham Sektor Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di BEI Periode 2016-2022

Sumber: idx.co.id, data diolah penulis (2022)

Berdasarkan gambar 1.1, rata-rata harga saham sektor transportasi dan logistik menunjukkan terjadinya tren kenaikan rata-rata harga saham periode 2016-2022. Tren penurunan harga saham yang terjadi di tahun 2020 disebabkan dampak pandemi COVID-19 yang memasuki Indonesia. Menurut Kementerian

Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi, sektor transportasi dan logistik merupakan sektor yang paling terdampak pada pandemi COVID-19. Budi mengatakan bahwa terdampaknya sektor logistik disebabkan karena terganggunya sistem transportasi yang ada (Desfika, 2020).

Variabel pertama penelitian ini menggunakan *carbon disclosure*. Menurut Peraturan Presiden (PERPRES) tentang Penyelenggaraan Nilai Ekonomi Karbon untuk Pencapaian Target Kontribusi yang Ditetapkan Secara Nasional dan Pengendalian Emisi Gas Rumah Kaca dalam Pembangunan Nasional Tahun (2021), gas rumah kaca merupakan gas yang terkandung dalam atmosfer baik alami maupun antropogenik, yang menyerap dan memancarkan kembali radiasi inframerah. Sedangkan, emisi gas rumah kaca adalah lepasnya gas rumah kaca ke atmosfer pada suatu area tertentu dalam jangka waktu tertentu. *Carbon disclosure* dalam perusahaan dapat diukur dengan menghitung item pengungkapan yang dilakukan perusahaan dengan item pengungkapan GRI 305 tentang Emisi pada *GRI Standards* (Houten & Wedari, 2023). Pengungkapan emisi gas karbon (*carbon disclosure*) yang baik mencerminkan tanggung jawab perusahaan terhadap tindakan yang berhubungan dengan iklim serta cara mengatasinya (Hori & Syugyo, 2020; Manurung et al., 2022). Namun hingga saat ini, *carbon disclosure* tidak dirasakan manfaatnya dikarenakan belum diketahui lebih besar mana manfaat dari *carbon disclosure* atau biaya dari karbon atau biaya yang dikeluarkan untuk pengungkapannya sehingga dapat berpengaruh negatif terhadap nilai perusahaan. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Zahara (2022), menunjukkan bahwa *carbon disclosure* tidak berpengaruh terhadap nilai perusahaan. Sedangkan, hasil penelitian yang dilakukan oleh Muhammad & Aryani (2021), menunjukkan bahwa *carbon disclosure* berpengaruh negatif terhadap nilai perusahaan.

Tabel 1.2 Daftar Jumlah Perusahaan yang Melakukan *Carbon Disclosure* dan Rata-Rata Harga Saham di Sektor Transportasi dan Logistik

Tahun	Jumlah Perusahaan yang Melakukan <i>Carbon Disclosure</i>	Rata-rata Harga Saham
2016	6	Rp 175,41
2017	7	Rp 250,37

(bersambung)

(sambungan)

2018	8	Rp 265,33
2019	10	Rp 335,67
2020	9	Rp 302,80
2021	14	Rp 448,70
2022	16	Rp 257,60

Sumber: Data Diolah Penulis (2022)

Berdasarkan tabel 1.2, menunjukkan terjadinya tren kenaikan perusahaan yang melakukan pengungkapan emisi karbon (*carbon disclosure*) periode 2016-2022. Pengungkapan karbon (*carbon disclosure*) tidak dirasakan manfaatnya dikarenakan belum diketahui lebih besar mana manfaat dari *carbon disclosure* atau biaya dari karbon atau biaya yang dikeluarkan untuk pengungkapannya. Manfaat *carbon disclosure* sampai saat ini dinilai relatif lebih rendah daripada biaya yang dikeluarkan sehingga diduga *carbon disclosure* memiliki pengaruh negatif terhadap nilai perusahaan (Hermawan et al., 2018; Muhammad & Aryani, 2021). Hipotesis ini bertentangan dengan tren yang telah terjadi pada tabel 1.2 yang menunjukkan keselarasan pergerakan antara jumlah perusahaan perusahaan yang melakukan *carbon disclosure* dengan nilai perusahaan.

Variabel kedua penelitian ini menggunakan kepemilikan manajerial. Kepemilikan manajerial dapat diukur dengan membagi jumlah kepemilikan pihak manajemen dalam perusahaan dengan total saham yang beredar (Eriyanto & Sudiyatno, 2022). Investor memiliki harapan bahwa kemakmuran investor akan bertambah dengan mendelegasikan wewenang pengelolaannya pada manajer sehingga semakin tinggi proporsi kepemilikan manajerial dalam perusahaan diharapkan akan semakin meningkatkan nilai perusahaan (R. Kusumawati & Rosady, 2018; Pirstina & Khairunnisa, 2019). Hasil penelitian yang dilakukan oleh Maulana (2020), menunjukkan bahwa kepemilikan manajerial tidak berpengaruh terhadap nilai perusahaan. Sedangkan, hasil penelitian yang dilakukan oleh Larasati & Lestari (2022), menunjukkan hasil bahwa kepemilikan manajerial berpengaruh negatif terhadap nilai perusahaan.

Tabel 1.3 Daftar Jumlah Perusahaan yang Memiliki Kepemilikan Manajerial dan Rata-Rata Harga Saham di Sektor Transportasi dan Logistik

Tahun	Jumlah Perusahaan yang Memiliki Kepemilikan Manajerial	Rata-rata Harga Saham
2016	9	Rp 175,41
2017	15	Rp 250,37
2018	16	Rp 265,33
2019	18	Rp 335,67
2020	18	Rp 302,80
2021	16	Rp 448,70
2022	19	Rp 257,60

Sumber: Data Diolah Penulis (2022)

Berdasarkan tabel 1.3, menunjukkan terjadinya tren kenaikan jumlah perusahaan yang memiliki kepemilikan manajerial periode 2016-2022. Meningkatkan porsi kepemilikan manajerial pada perusahaan berdampak pada lebih giatnya manajemen dalam meningkatkan nilai perusahaan. Nilai perusahaan yang meningkat dapat menguntungkan pemegang sahamnya dimana manajer juga termasuk pemegang saham (E. Kusumawati & Setiawan, 2019; Suzan & Utari, 2022). Namun, jumlah kepemilikan manajerial yang menurun pada tahun 2021 justru menaikkan rata-rata harga sahamnya. Kenaikan rata-rata harga saham diduga disebabkan oleh sedikitnya rata-rata porsi kepemilikan saham yang dimiliki oleh manajemen sehingga jumlah porsi kepemilikan saham yang dimiliki oleh manajemen tidak mempengaruhi motivasi manajemen untuk meningkatkan nilai perusahaan.

Menurut Kasmir (2019, p. 113), *leverage* merupakan rasio yang digunakan untuk mengukur besarnya jumlah hutang yang digunakan perusahaan untuk membiayai kegiatan usahanya atau untuk mengukur sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai oleh hutang. *Leverage* dapat diukur dengan *debt to asset ratio* (DAR) yang membagi total hutang dengan total aset pada perusahaan (Rachman & Priyadi, 2022). Perusahaan dalam menjalankan operasionalnya dapat memperoleh pendanaan secara internal maupun eksternal seperti hutang (*leverage*) dan penerbitan saham. Penggunaan *leverage* sebagai sumber pendanaan diharapkan mendapatkan respon positif dari pihak eksternal. Penggunaan *leverage* yang terlalu banyak dapat mengakibatkan turunnya laba perusahaan dan risiko gagal bayar kepada investor (Samo & Murad, 2019). Oleh karena itu, pengelolaan *leverage* sangat penting karena penggunaan *leverage* yang baik dapat meningkatkan nilai

perusahaan disebabkan karena pengurangan pada pajak penghasilan perusahaan. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Dessriadi *et al.*, (2022), menunjukkan bahwa *leverage* berpengaruh positif terhadap nilai perusahaan. Sedangkan, hasil penelitian yang dilakukan oleh Anisa *et al.*, (2022), menunjukkan hasil bahwa *leverage* berpengaruh negatif terhadap nilai perusahaan.

Tabel 1.4 Daftar Rata-rata *Leverage* dan Rata-Rata Harga Saham di Sektor Transportasi dan Logistik

Tahun	Rata-rata <i>Leverage</i>	Rata-rata Harga Saham
2016	Rp1,355,993,073,991.95	Rp 175,41
2017	Rp1,461,581,672,317.80	Rp 250,37
2018	Rp456,694,913,065.89	Rp 265,33
2019	Rp427,716,639,005.35	Rp 335,67
2020	Rp693,190,737,152.84	Rp 302,80
2021	Rp724,708,350,501.03	Rp 448,70
2022	Rp838,205,206,129.05	Rp 257,60

Sumber: Data Diolah Penulis (2022)

Berdasarkan tabel 1.4, menunjukkan terjadinya tren kenaikan rata-rata hutang (*leverage*) perusahaan sektor transportasi dan logistik periode 2016-2022. *Leverage* perusahaan yang besar menunjukkan risiko investasi yang besar. Dalam berinvestasi, hubungan risiko berbanding lurus dengan keuntungan yang diperoleh. Investor pada umumnya tertarik pada investasi yang memiliki risiko tinggi karena semakin tinggi risiko maka keuntungan yang akan didapatkan oleh investor juga akan semakin besar (Puspitaningtyas, 2017). Namun, menurunnya rata-rata hutang pada tahun 2019 justru menaikkan rata-rata harga sahamnya. Naiknya rata-rata harga saham diduga dikarenakan adanya pertumbuhan pada sektor industri pada tahun 2019. *Chairman Supply Chain Indonesia* (SCI) Setijadi mengatakan bahwa pertumbuhan sektor transportasi terjadi dikarenakan adanya pertumbuhan industri pada pengolahan nonmigas, terutama industri makanan serta meningkatnya produksi barang (Bisnisnews.id, 2019).

Berdasarkan uraian dan inkonsistensi hasil penelitian terdahulu dan fenomena yang terjadi. Oleh karena itu, peneliti tertarik melakukan penelitian dengan judul **“Pengaruh *Carbon Disclosure*, Kepemilikan Manajerial dan *Leverage* Terhadap Nilai Perusahaan Pada Perusahaan Sektor Transportasi**

dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2016-2022”.

1.3 Perumusan Masalah

Nilai perusahaan merupakan persepsi investor terhadap tingkat keberhasilan manajer perusahaan dalam mengelola sumber daya yang dipercayakan kepadanya dilihat dari harga saham perusahaan. Bagi perusahaan publik, nilai perusahaan dapat diukur berdasarkan nilai pasar atas surat berharga utang dan ekuitas perusahaan yang beredar. Investor menilai perusahaan berdasarkan informasi yang diberikan oleh pihak manajemen perusahaan. Tindakan manajemen dalam menyampaikan informasi kepada investor ini dijelaskan dalam teori sinyal.

Indonesia sebagai negara maritim memiliki wilayah yang luas dan memiliki berbagai tantangan dalam pengiriman barang dan jasa. Pandemi Covid-19 juga mempengaruhi seluruh rantai pasokan sehingga pertumbuhan perusahaan pada sektor transportasi dan logistik hanya bertumbuh sebesar 9,52%. Menurut data kementerian perhubungan (2023), Indonesia memiliki biaya logistik sebesar 32% dari PDB nasional sementara negara maju hanya sebesar 10%. Oleh karena itu, pemerintah menerapkan kebijakan transportasi dan logistik yang dapat menjamin konektivitas sehingga aktivitas logistik menjadi lebih efisien dan cepat. Pertumbuhan perusahaan yang terdaftar pada sektor transportasi dan logistik menunjukkan intensitas pelaku industri dalam membangun ekosistem ekonomi yang lebih baik.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya, maka pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana *carbon disclosure*, kepemilikan manajerial, *leverage*, dan nilai perusahaan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2022?
2. Apakah *carbon disclosure*, kepemilikan manajerial, dan *leverage* berpengaruh secara simultan terhadap nilai perusahaan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2022?

3. Apakah *carbon disclosure* berpengaruh terhadap nilai perusahaan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2022?
4. Apakah kepemilikan manajerial berpengaruh terhadap nilai perusahaan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2022?
5. Apakah *leverage* berpengaruh terhadap nilai perusahaan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2022?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pertanyaan penelitian diatas, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bagaimana *carbon disclosure*, kepemilikan manajerial, *leverage*, dan nilai perusahaan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2022.
2. Untuk mengetahui pengaruh *carbon disclosure*, kepemilikan manajerial, dan *leverage* secara simultan terhadap nilai perusahaan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2022.
3. Untuk mengetahui pengaruh *carbon disclosure* terhadap nilai perusahaan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2022.
4. Untuk mengetahui pengaruh kepemilikan manajerial terhadap nilai perusahaan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2022.
5. Untuk mengetahui pengaruh *leverage* terhadap nilai perusahaan pada perusahaan sektor transportasi dan logistik yang terdaftar di Bursa Efek Indonesia periode 2016-2022.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Aspek Teoritis

- a. Bagi Peneliti Selanjutnya

Keterbatasan pada penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai acuan penelitian bagi peneliti selanjutnya.

1.5.2 Aspek Praktis

a. Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan atau informasi tambahan bagi perusahaan untuk pengambilan keputusan dengan memperhatikan faktor yang dapat mempengaruhi nilai perusahaan.

b. Investor dan Calon Investor

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi atau informasi tambahan bagi investor untuk pengambilan keputusan berinvestasi.

1.6 Sistematika Penulisan Tugas Akhir

Sistematika penulisan tugas akhir ini terdiri dari lima bab. Berikut merupakan penjelasan rinci mengenai bab-bab tersebut.

a. BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi penjelasan umum permasalahan yang akan diteliti dan disajikan secara ringkas dan padat serta tidak mengandung makna bias. Unsur-unsur yang terkandung dalam bab ini meliputi gambaran umum sektor transportasi dan logistik, latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dari aspek teoritis maupun praktis, dan sistematika penulisan tugas akhir.

b. BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi landasan teori sinyal, *carbon disclosure*, kepemilikan manajerial, *leverage*, dan nilai perusahaan. Selain itu, penelitian terdahulu, kerangka pemikiran dan hipotesis juga terdapat dalam bab ini.

c. BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini berisi pendekatan, metode, dan teknik penelitian yang bertujuan untuk menjawab masalah penelitian dengan cara mengumpulkan dan menganalisis data yang diperoleh.

d. BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi pembahasan data secara sistematis sesuai dengan perumusan masalah dan tujuan. Pembahasan dimulai dari menganalisis data dan berakhir pada penarikan kesimpulan.

e. KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi jawaban yang didapat setelah menginterpretasikan data yang disertai dengan pemberian saran untuk penelitian selanjutnya.

Halaman Ini Sengaja Dikosongkan