

BAB I

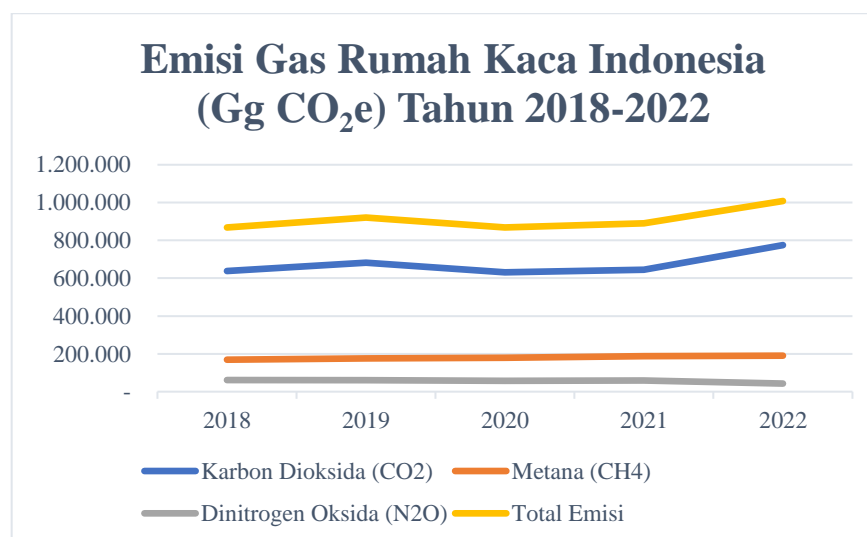
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Adanya revolusi industri mengarahkan peradaban manusia ke arah yang lebih modern. Kemajuan pengetahuan dan teknologi mengubah tatanan hidup manusia yang semula menggantungkan kebutuhan hidupnya pada alam, kini beralih pada hasil industri. Namun kegiatan industrialisasi yang memanfaatkan energi fosil sejak puluhan dekade lalu, juga menimbulkan permasalahan serius terhadap lingkungan. World Meteorological Organization (WMO) (2024) menyatakan 2024 sebagai tahun terpanas selama catatan yang ada dengan suhu rata-rata permukaan global $1,54^{\circ}\text{C}$ di atas garis praindustri (1850-1900), dengan margin ketidakpastian $\pm 0,13^{\circ}\text{C}$. Diperkirakan bahwa suhu rata-rata ini akan meningkat seiring berjalannya waktu. Dilansir dari CNN Indonesia (2023), Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) memprediksikan suhu global mencapai $3,5^{\circ}\text{C}$ pada tahun 2100. Kepala BMKG Dwikorita Karnawati menegaskan kenaikan suhu dapat terjadi akibat penggunaan bahan bakar fosil yang tidak ditekan dan tidak terlaksananya reboisasi lahan hutan. Selain itu, hasil riset tim peneliti BMKG beberapa tahun belakangan menunjukkan adanya kemungkinan es di puncak Jayawijaya akan habis pada tahun 2025.

Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) menegaskan dalam laporan keenamnya (2023) bahwa aktivitas manusia menjadi penyebab utama pemanasan global sejak abad ke-20. Aktivitas manusia yang bergantung pada

penggunaan bahan bakar fosil (yang terdiri dari minyak, gas, dan batubara) selama ratusan tahun sebagai sumber energi telah melepas gas rumah kaca (GRK) ke atmosfer dan menyebabkan meningkatnya suhu permukaan global (Glavina et al., 2025; Mahardika, 2022). Pembakaran bahan bakar fosil dari kendaraan bermotor atau industri menghasilkan karbon dioksida (CO_2) sebagai residu gas rumah kaca. Selain itu, juga terdapat gas-gas rumah kaca lain di atmosfer seperti uap air (H_2O), klorofluorokarbon (CFC), dinitrogen oksida (N_2O), metana (CH_4), dan ozon (O_3) (Ainurrohmah & Sudarti, 2022). Produksi berlebihan GRK meningkatkan konsentrasi gas-gas tersebut di atmosfer, menahan sinar matahari yang semestinya dipantulkan kembali ke luar angkasa, dan meningkatkan suhu bumi. Kenaikan suhu ini juga mengakibatkan perubahan pola cuaca yang memicu terjadinya perubahan intensitas hujan, badai angin, dan bahkan bencana alam yang memakan banyak korban jiwa (Suwatno, 2022).



Gambar 1.1 Emisi Gas Rumah Kaca Indonesia (Gg CO₂e) Tahun 2018-2022
Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS) (2024)

Menurut Badan Pusat Statistik (BPS) (2024), Indonesia mengalami tren kenaikan total emisi gas rumah kaca (GRK) pada selang waktu 2018-2022, dengan angka sebesar 1.008.178 Gg CO₂e di tahun 2022. Gambar 1.1 menunjukkan adanya peningkatan konsentrasi gas CO₂ dan CH₄ yang menyebabkan naiknya total emisi gas rumah kaca pada tahun 2022, walaupun konsentrasi gas N₂O berkurang. CO₂ menyumbang bagian besar dari total emisi gas rumah kaca sebesar 77%, sedangkan CH₄ dan N₂O masing-masing menyumbang sebesar 19% dan 4%. Dilansir dari tirto.id (2024), Indonesia masuk dalam peringkat 10 besar negara penyumbang emisi karbon terbesar di dunia. Indonesia menempati posisi ke-6 pada tahun 2022 dengan kontribusi 729 juta ton CO₂ atau setara dengan 1,8% total emisi karbon di dunia. Jumlah ini bahkan lebih besar daripada jumlah emisi CO₂ dari dua negara industri lainnya, seperti Korea selatan yang menempati peringkat ke-10 dengan 601 juta ton CO₂ dan Jerman yang menempati peringkat ke-8 dengan 666 juta ton CO₂.

Perubahan iklim dianggap sebagai salah satu isu yang kompleks dan menantang yang dihadapi oleh seluruh dunia saat ini dengan dampak sosial ekonomi yang mendalam (Mondal & Bauri, 2024; SenGupta & Atal, 2025). Perubahan iklim dan pemanasan global telah meningkatkan frekuensi terjadinya cuaca ekstrem yang berdampak buruk bagi kesehatan masyarakat, ketersediaan pangan, mata pencaharian, dan kegiatan ekonomi secara keseluruhan (Liu et al., 2024; Toumi, 2025). Kejadian tersebut menimbulkan tekanan besar pada perekonomian, pembatasan produksi, dan terhambatnya pertumbuhan jangka panjang yang berkelanjutan (SDGs) (Toumi, 2025). Indonesia yang dijuluki

sebagai negara kepulauan, memiliki kerentanan terhadap dampak dari perubahan iklim (Mutmainnah & Romadhon, 2023). Dilansir dari antaranews.com (2024), Menteri Keuangan menyatakan bahwa PDB diperkirakan akan turun hingga 10% pada tahun 2025 akibat perubahan iklim. Penurunan PDB ini berdampak negatif pada perekonomian dan upaya untuk mengurangi kemiskinan serta menyediakan lapangan kerja bagi generasi mendatang. Lebih lanjut, infrastruktur juga ikut terdampak yang pada akhirnya akan menghasilkan biaya perbaikan yang besar. Maka dari itu, dibutuhkan upaya dekarbonisasi yang dilakukan pihak pemerintah maupun swasta untuk mencegah dampak perubahan iklim lebih lanjut.

Indonesia berkomitmen untuk mengurangi dampak perubahan iklim dengan mewujudkan *net zero emission* pada tahun 2060 sebagai implementasi dari Perjanjian Paris tahun 2015. Perjanjian Paris merupakan perjanjian internasional yang disepakati dan diratifikasi oleh lebih dari 190 negara mengenai perubahan iklim yang mengikat secara hukum dalam United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) yang berfokus pada mitigasi, penyesuaian, serta pendanaan perubahan iklim (Mahardika, 2022; Suwatno, 2022). Dalam perjanjian tersebut, para peserta bersepakat untuk membatasi kenaikan suhu global pada tingkat 2°C di atas suhu sebelum terjadinya revolusi industri dan berupaya agar kenaikan suhu tidak melebihi pada tingkat 1,5°C (Mahardika, 2022). Perjanjian Paris menjadi penanda dalam proses perubahan iklim multilateral, karena untuk pertama kalinya sebuah perjanjian dapat menyatukan dan mengikat semua negara dalam memerangi

perubahan iklim serta penyesuaian dengan dampak yang ditimbulkan (Hiung & Meiden, 2023).

Kondisi lingkungan yang kian memburuk akibat aktivitas perusahaan juga mengundang kekhawatiran dari masyarakat dan pemangku kepentingan yang menjadi pendorong bagi perusahaan untuk bertanggungjawab atas konsekuensi sosial dan lingkungan (Triyani et al., 2020; Wany, 2024). Pencapaian kesuksesan ekonomi perusahaan tidak hanya menitikberatkan pada penghasilan keuntungan operasional jangka panjang pemegang saham, namun juga memperhitungkan efek lingkungan dan sosial dari aktivitasnya (Daat & Pangayow, 2020). Perusahaan harus mempertimbangkan keseimbangan faktor lingkungan serta sosial dengan aktivitas operasi berkelanjutan (*going concern*) yang berfokus pada konsep 3P (*profit, people, and planet*), dimana ketiganya saling berkaitan (Janah & Handayani, 2020). Dalam perspektif teori *stakeholder* dan teori legitimasi, perusahaan perlu memperhatikan nilai-nilai serta norma-norma yang pada masyarakat tempat perusahaan tersebut beroperasi agar memperoleh legitimasi dari masyarakat, dan memberikan manfaat bagi para pemangku kepentingan (Triyani et al., 2020).

Sektor transportasi dan logistik berperan vital sebagai penggerak utama perekonomian negara dengan menghubungkan rantai pasok dan memastikan kelancaran arus barang dan jasa antar wilayah. Pada beberapa tahun terakhir, sektor transportasi dan logistik di Indonesia telah menunjukkan perkembangan signifikan yang didukung oleh pertumbuhan ekonomi dan urbanisasi (Said et al., 2025). Menurut Badan Pusat Statistik (BPS) (2023), sektor transportasi dan

logistik mengalami pertumbuhan tertinggi pada perekonomian Indonesia triwulan I-2023 sebesar 15,93%. Pertumbuhan ini tentunya juga dapat mencerminkan kinerja keuangan perusahaan yang membaik. Keadaan finansial perusahaan di suatu waktu tertentu tergambar dari kinerja keuangan perusahaan guna mengevaluasi sejauh mana perusahaan telah mencapai target finansial untuk mempertahankan stabilitasnya (Amalia, 2021; Meliana et al., 2022). Kelancaran operasional suatu bisnis sangat dipengaruhi oleh kinerja keuangan (Ningsih et al., 2023).

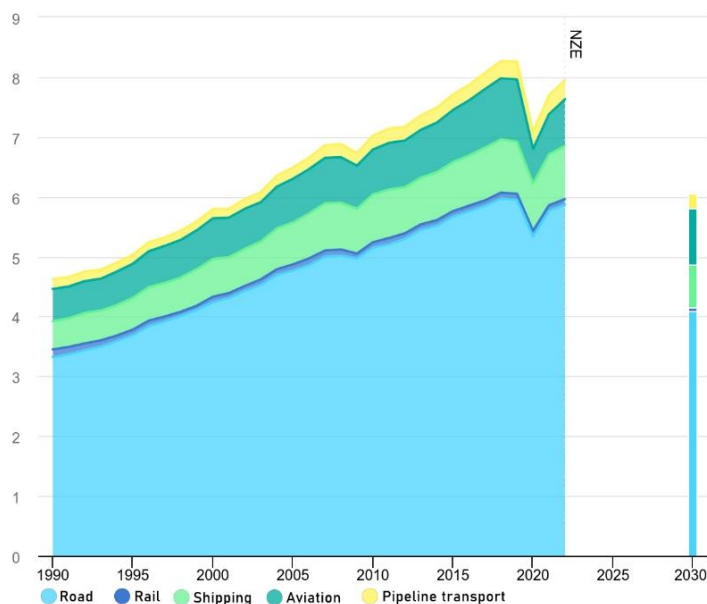
Dalam melakukan pengukuran kinerja keuangan, *return on asset* (ROA) bisa dimanfaatkan menjadi alat analisis untuk mengukur kapabilitas perusahaan menghasilkan profit dengan mengoptimalkan seluruh aset (Pratiwi et al., 2024). Dengan nilai Roa yang semakin tinggi, tingkat keuntungan yang didapatkan perusahaan juga semakin tinggi dan dapat menjadi daya tarik investor (Tahir et al., 2021). Tabel 1.1 memperlihatkan kinerja keuangan perusahaan transportasi dan logistik tahun 2020-2023 yang fluktuatif. Pada tahun 2020, kinerja keuangan perusahaan mengalami penurunan akibat pandemi Covid-19 yang berimbas pada berkurangnya pendapatan usaha. Tiga belas dari 23 perusahaan memiliki nilai ROA negatif, yang menandakan bahwa perusahaan mengalami kerugian. Pada tahun 2021, kinerja keuangan perusahaan mulai meningkat akibat pemulihan perekonomian walaupun belum stabil dan fluktuatif karena tertahan oleh kebijakan pembatasan mobilitas masyarakat. Kenaikan signifikan terjadi pada perusahaan BIRD, BLTA, SMDR, dan TNCA yang memperoleh keuntungan pada tahun 2021, meskipun mengalami kerugian di tahun

sebelumnya. Pada tahun 2022, kinerja keuangan semakin meningkat yang didorong oleh pelonggaran kebijakan pembatasan sosial dan pertumbuhan ekonomi. Kenaikan nilai ROA pada tahun 2022 terjadi pada 14 perusahaan, sedangkan sisanya mengalami penurunan dari tahun sebelumnya. Begitu juga pada tahun 2023, sejumlah 14 perusahaan mengalami peningkatan kinerja keuangan dari tahun 2022. Hal ini mencerminkan ketergantungan sektor transportasi dan logistik terhadap kondisi ekonomi global dan faktor eksternal lainnya yang dapat memengaruhi kinerja keuangan perusahaan (Said et al., 2025).

Tabel 1.1 Kinerja Keuangan (ROA) Perusahaan Transportasi dan Logistik Tahun 2020-2023 (dalam %)

| Kode Perusahaan | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|-----------------|--------|--------|--------|--------|
| ASSA | 1,24 | 2,65 | 0,05 | 0,26 |
| BIRD | -2,25 | 0,13 | 5,28 | 6,11 |
| BLTA | -0,01 | 0,08 | 0,12 | 0,17 |
| BPTR | 0,58 | 1,39 | 1,46 | 1,78 |
| CMPP | -45,35 | -45,66 | -30,74 | -17,67 |
| DEAL | -18,25 | -16,68 | -8,18 | 0,00 |
| GIAA | -22,95 | -58,03 | 59,93 | 3,75 |
| HELI | 1,97 | 1,16 | -32,3 | 0,33 |
| JAYA | 3,68 | 4,67 | 3,3 | 6,14 |
| KJEN | -2,3 | -2,66 | -0,14 | 0,03 |
| LRNA | -15,91 | -11,06 | -9,48 | 37,87 |
| MIRA | -5,75 | -11,57 | -0,92 | -4,19 |
| NELY | 7,74 | 9,3 | 19,34 | 27,61 |
| PPGL | 5,26 | 12,46 | 11,55 | 8,78 |
| PURA | 1,49 | 1,71 | 1,15 | 0,72 |
| SAPX | 14,81 | 17,85 | 1 | 0,4 |
| SDMU | -24,43 | -5,76 | 1,87 | 21,44 |
| SMDR | -0,4 | 16,8 | 28,4 | 8,8 |
| TMAS | 1,36 | 17,22 | 32,1 | 20,03 |
| TNCA | -7 | 2 | 1 | 1 |
| TRJA | 6 | 7 | 4 | 1 |
| TRUK | -10,73 | -6,42 | -6,02 | -5,30 |
| WEHA | -15 | -4 | 7 | 9 |

Sumber: idx.co.id (2025)



Gambar 1.2 Emisi CO₂ Global dari Subsektor Transportasi dan Logistik Tahun 1990-2022

Sumber: International Energy Agency (IEA) (2023)

Di sisi lain, padatnya aktivitas sektor transportasi dan logistik menjadikan sektor ini sebagai penyumbang terbesar emisi karbon (CO₂) di dunia. Gambar 2.1 menunjukkan peningkatan emisi CO₂ pada tahun 2022, yang meningkat lebih dari 250 Mt CO₂ menjadi 8 Gt CO₂, atau lebih tinggi 3% dibandingkan dengan tahun 2021. Subsektor penerbangan menjadi penyebab utama meningkatnya emisi CO₂ pada tahun 2022, yang didorong oleh meningkatnya penerbangan domestik maupun internasional setelah kebijakan pembatasan aktivitas penerbangan di masa pandemi. Peningkatan emisi CO₂ penerbangan menyentuh 70% dari level tahun 2019 atau sebesar 0,78 Gt CO₂. Meskipun demikian, transportasi jalan masih menduduki peringkat pertama sebagai penghasil terbesar emisi CO₂ di sektor transportasi dan logistik. Pada tahun 2022, 5,87 Gt CO₂ emisi CO₂ dihasilkan oleh subsektor transportasi jalan. Selanjutnya, subsektor pengiriman internasional menyumbang 0,89 Gt CO₂

atau 10% dari total emisi sektor transportasi dan logistik. Subsektor kereta api menjadi penyumbang terkecil emisi CO₂ pada tahun 2022 sebesar 0,09 Gt CO₂. Produksi emisi CO₂ sektor transportasi dan logistik diperkirakan akan meningkat di tahun-tahun mendatang yang diiringi dengan bertambahnya armada kendaraan akibat pembangunan ekonomi sehingga diperlukan upaya untuk mengurangi emisi CO₂ dan polutan udara. Dilansir dari republika.id (2024), Sekretaris Jenderal Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) menyatakan sekitar sepertiga dan 40% dari konsumsi energi akhir Indonesia berasal dari sektor transportasi. Di Indonesia, lebih dari 35 juta ton emisi CO₂ dihasilkan oleh 11 juta kendaraan bermotor dan lebih dari 50 juta ton oleh truk di jalan raya. Oleh karena itu, pemerintah mendorong masyarakat untuk beralih pada kendaraan listrik guna mencapai tujuan *net zero emission* 2060. Hal ini juga berlaku bagi perusahaan transportasi dan logistik sebagai kontributor utama untuk melakukan upaya dekarbonisasi.

Green accounting menyediakan kerangka kerja yang mengintegrasikan pertimbangan lingkungan pada pengambilan keputusan ekonomi (Rizka et al., 2024). Konsep *green accounting* telah berkembang di Eropa sejak tahun 1970-an sebagai dorongan atas meningkatnya kesadaran akan isu-isu lingkungan dan perlunya pertanggungjawaban perusahaan terhadap dampak yang ditimbulkan oleh aktivitas mereka (Wijayanto et al., 2021). *Green accounting* memungkinkan perusahaan untuk mengukur, menganalisis, dan melaporkan berbagai objek, transaksi, dan peristiwa terkait dengan aktivitas ekonomi, sosial, dan lingkungan sekitar perusahaan (Fikriyah & Wiyanti, 2023;

Rhamadani & Sisdianto, 2024). Penerapan *green accounting* bertujuan untuk memberikan pemahaman komprehensif kepada para pemangku kepentingan, termasuk pelaku bisnis, regulator, dan investor mengenai kinerja lingkungan dan konsekuensi finansial suatu perusahaan, yang akhirnya dapat membantu perusahaan dalam mengambil keputusan yang lebih baik, yang menyeimbangkan tujuan ekonomi dengan keberlanjutan lingkungan (Hung, 2024; Putri, 2024). Selain itu, penerapan *green accounting* menciptakan citra positif terhadap para pemangku kepentingan yang mampu menarik dana dari investor “hijau”, dan berpotensi meningkatkan kinerja keuangan perusahaan (Riski et al., 2025).

Di samping itu, *environmental disclosure* sebagai bagian dari *corporate social responsibility* (CSR) juga bisa menjadi langkah strategis dalam mencapai hasil keuangan perusahaan yang lebih baik (Cahyawati & Azizah, 2024). Di tengah maraknya tekanan sosial dan lingkungan, keberlanjutan perusahaan menjadi pertimbangan utama dalam pengambilan keputusan dan metode komunikasi perusahaan (Gerged et al., 2021). *Environmental disclosure* didefinisikan sebagai praktik sukarela dari perusahaan untuk mengungkapkan informasi mengenai inisiatif mereka dalam melakukan pengelolaan lingkungan (Hapsoro & Adyaksana, 2020). Pengungkapan ini berfungsi sebagai sumber informasi penting bagi investor, pemangku kepentingan, dan pihak berkepentingan lainnya yang ingin mengevaluasi kinerja lingkungan, upaya berkelanjutan, dan dampak lingkungan perusahaan (Gündüz & Gündüz, 2025). *Environmental disclosure* yang efektif dapat meningkatkan transparansi dan

membangun kepercayaan para *stakeholder* yang memungkinkan perusahaan untuk mengoptimalkan performa keuangannya (Abban & Hasan, 2021; Gündüz & Gündüz, 2025).

Studi menunjukkan bahwa penerapan *green accounting* dapat meningkatkan keuntungan, mengurangi biaya asuransi, biaya modal, dan biaya produksi, yang akhirnya membuat kinerja keuangan perusahaan meningkat (Mondal et al., 2024). Al-Waeli et al. (2022) membagi biaya lingkungan ke dalam beberapa kategori, seperti *conventional costs*, *hidden environmental costs*, *image and relationship costs*, *contingent costs*, dan *social costs*. Hasil penelitian menemukan pengaruh positif antara *contingent costs* dan *social costs* terhadap kinerja keuangan. Di sisi lain, *conventional costs*, *hidden environmental costs*, dan *image and relationship costs* menunjukkan pengaruh yang negatif pada kinerja keuangan. Sebaliknya, hasil yang berbeda ditemukan oleh Setiawan et al. (2024), yaitu biaya lingkungan menunjukkan pengaruh yang negatif terhadap kinerja keuangan. Biaya lingkungan yang meningkat tidak serta merta menyebabkan peningkatan kinerja keuangan, begitu juga sebaliknya. Sejalan dengan hal itu, Wany (2024) juga menemukan pengaruh negatif yang ditunjukkan biaya lingkungan terhadap kinerja keuangan. Pengalokasian biaya lingkungan secara berlebihan dapat membebani sumber daya keuangan perusahaan. Begitu juga dengan penelitian Christy dan Tjun (Christy & Tjun, 2024) yang menunjukkan adanya pengaruh negatif *green accounting* terhadap kinerja perusahaan. Biaya lingkungan yang tidak dikelola secara efisien oleh perusahaan akan berimbas pada profitabilitas perusahaan.

Penelitian yang dilakukan oleh Setiawan et al. (2024) membuktikan adanya pengaruh positif *environmental disclosure* terhadap kinerja keuangan. Perusahaan yang mengungkapkan dampak dan upaya lingkungannya secara proaktif akan lebih unggul dalam memperoleh kepercayaan *stakeholder*, meningkatkan reputasi pasar, dan mencapai keberhasilan finansial jangka panjang. Hasil penemuan ini selaras dengan penelitian Sari dan Hariyani (2024), dimana ditemukan pengaruh positif dari *environmental disclosure* terhadap kinerja keuangan. Kinerja lingkungan yang baik pada suatu perusahaan akan menarik perhatian konsumen dan membuat penjualan meningkat yang berimbas pada kinerja perusahaan. Penelitian Janah dan Handayani (2020) menunjukkan bahwa *environmental disclosure* yang diungkapkan secara substantif dan simbolik berpengaruh positif terhadap kinerja keuangan. Sementara itu, Cahyawati dan Azizah (2024) meneliti pengaruh *environmental disclosure* pada kinerja keuangan di perusahaan Indonesia dan Singapura. Temuan penelitian mengungkapkan bahwa *environmental disclosure* lebih menunjukkan pengaruh terhadap kinerja finansial pada perusahaan di Indonesia dibandingkan dengan perusahaan di Singapura. Lebih lanjut, penelitian Wu dan Li (2023) menyatakan adanya pengaruh positif *environmental disclosure* terhadap kinerja keuangan pada perusahaan di Cina. Hal ini disebabkan oleh ketatnya kebijakan pemerintah Tiongkok terhadap kinerja lingkungan perusahaan yang memaksa perusahaan untuk melakukan pengungkapan untuk menghindari sanksi pemerintah.

Kesadaran perusahaan dalam mewujudkan bisnis yang berkelanjutan kian meningkat dalam beberapa tahun terakhir, yang mendorong berkembangnya tren pengungkapan dampak lingkungan secara kuantitatif maupun kualitatif. Hal ini diperkuat dengan Peraturan OJK No.51/POJK.03/2017 (2017) yang mewajibkan perusahaan publik yang terdaftar di BEI untuk menerbitkan *sustainability report* (laporan keberlanjutan) yang dimulai sejak tahun 2019. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji pengaruh *green accounting* dan *environmental disclosure* terhadap *financial performance* perusahaan transportasi dan logistik. Pemilihan perusahaan transportasi dan logistik sebagai objek penelitian dilatarbelakangi oleh kontribusi perusahaan transportasi dan logistik dalam peningkatan emisi gas rumah kaca yang mendorong perusahaan untuk memperhatikan faktor lingkungan dan sosial yang akan berpengaruh terhadap performa keuangan perusahaan. Untuk mendapatkan hasil yang signifikan, peneliti menentukan tahun 2020-2023 sebagai periode penelitian karena pada tahun-tahun tersebut tren keberlanjutan sedang meningkat dan perusahaan mulai banyak menerbitkan laporan keberlanjutan. Oleh karena itu, penelitian ini berjudul **“Pengaruh *Green Accounting* dan *Environmental Disclosure* Terhadap *Financial Performance* Perusahaan Transportasi dan Logistik yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2020-2023”**.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijabarkan, berikut adalah rumusan masalah penelitian ini:

1. Apakah *green accounting* berpengaruh terhadap *financial performance* perusahaan?
2. Apakah *environmental disclosure* berpengaruh terhadap *financial performance* perusahaan?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, berikut adalah tujuan dari penelitian ini:

1. Untuk menguji dan menganalisis pengaruh *green accounting* terhadap *financial performance* perusahaan.
2. Untuk menguji dan menganalisis pengaruh *environmental disclosure* terhadap *financial performance* perusahaan.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat praktis dan teoritis bagi semua pihak yang dijelaskan sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat Praktis

a. Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan menambah wawasan peneliti mengenai *green accounting* dan *environmental disclosure* serta pengaruhnya terhadap *financial performance*. Selain itu, penelitian juga diharapkan dapat meningkatkan

kesadaran dan kepedulian peneliti terhadap lingkungan dan sosial yang rentan terhadap dampak kegiatan operasional perusahaan.

b. Bagi Perguruan Tinggi

Penelitian ini diharapkan dapat berkontribusi dalam menambah dan mendukung pengetahuan mengenai *pengaruh green accounting* dan *environmental disclosure* terhadap *financial performance* perusahaan. Serta, menjadi referensi dan pembanding bagi penelitian di masa mendatang.

1.4.2 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan bisa memberikan wawasan serta gambaran bagaimana perusahaan seharusnya bertanggung jawab kepada para pemangku kepentingan atas aktivitas operasionalnya sesuai dengan teori-teori yang berlaku. Dengan mengimplementasikan *green accounting* dan *environmental disclosure*, perusahaan dapat menyajikan informasi yang transparan dan akuntabel mengenai langkah-langkah penanggulangan dampak lingkungan yang telah dilakukan, yang dapat berdampak pada kinerja keuangan perusahaan, baik secara langsung maupun tidak langsung.