

**PENGUNGKAPAN INFORMASI KESELAMATAN
PENUMPANG PESAWAT TERBANG
(Studi Empiris pada Perusahaan Penerbangan Terbaik di Seluruh
Dunia Versi Skytrax)**



SKRIPSI

Oleh:

Nama : Livia Afrina Panenda

No. Mahasiswa : 16312403

**FAKULTAS BISNIS DAN EKONOMIKA
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA
2020**

**PENGUNGKAPAN INFORMASI KESELAMATAN PENUMPANG
PESAWAT TERBANG
(Studi Empiris pada Perusahaan Penerbangan Terbaik di Seluruh
Dunia Versi Skytrax)**

SKRIPSI

Disusun dan diajukan untuk memenuhi sebagai salah satu syarat untuk mencapai
derajat Sarjana Strata-1 Program Studi Akuntansi pada Fakultas Bisnis dan
Ekonomika, Universitas Islam Indonesia

Oleh:

Nama : Livia Afrina Panenda
No. Mahasiswa : 16312403

**FAKULTAS BISNIS DAN EKONOMIKA
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA
2020**

PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

“ Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam referensi. Apabila dikemudian hari terbukti bahwa pernyataan ini tidak benar maka saya sanggup menerima hukuman/sangsi apapun sesuai peraturan yang berlaku.”

Yogyakarta, 25 Agustus 2020

Penulis,



(Livia Afrina Panenda)

PENGUNGKAPAN INFORMASI KESELAMATAN PENUMPANG
PESAWAT TERBANG
(Studi Empiris pada Perusahaan Penerbangan Terbaik di Seluruh
Dunia Versi Skytrax)

SKRIPSI

Diajukan Oleh:

Nama : Livia Afrina Panenda
No. Mahasiswa : 16312403

Telah disetujui oleh Dosen Pembimbing
Pada Tanggal 24 Agustus 2020

Dosen Pembimbing



(Fitra Roman Cahaya, S.E., M.Com., Ph.D., CSRS., CSRA.)

BERITA ACARA UJIAN TUGAS AKHIR /SKRIPSI

SKRIPSI BERJUDUL

**PENGUNGKAPAN INFORMASI KESELAMATAN PENUMPANG PESAWAT TERBANG
(Studi Empiris pada Perusahaan Penerbangan Terbaik di Seluruh Dunia Versi Skytrax)**

Disusun Oleh : **LIVIA AFRINA PANENDA**

Nomor Mahasiswa : **16312403**

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji dan dinyatakan **LULUS**

Pada hari, tanggal: **Selasa, 08 September 2020**

Penguji/ Pembimbing Skripsi : Fitra Roman Cahaya ,S.E., M.Com., Ph.D., CSRS., CSRA.

Penguji : Rifqi Muhammad, SE., SH.,M.Sc.,SAS.,ASPM.,Ph.D.

Mengetahui
Dekan Fakultas Bisnis dan Ekonomika
Universitas Islam Indonesia



Prof. Jaka Sriyana, SE., M.Si, Ph.D.

KATA PENGANTAR

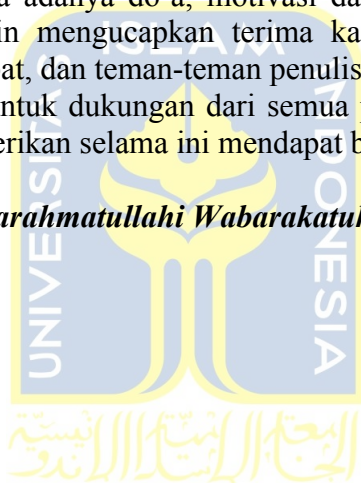
Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillah rabbil'alamin, segala puji dan syukur hanya kepada Allah SWT atas Rahmat dan Karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian ini dengan mudah dan penuh dengan kelancaran. Shalawat serta salam kepada Nabi besar junjungan setiap umat Nabi Muhammad SAW yang telah menuntun kita sampai sekarang dengan pedoman Al Quran dan Hadits.

Penelitian berjudul **“PENGUNGKAPAN INFORMASI KESELAMATAN PENUMPANG PESAWAT TERBANG: Studi Empiris pada Perusahaan Terbaik di Seluruh Dunia Versi Skytrax”** disusun untuk memenuhi salah satu syarat dalam mencapai derajat Sarjana Strata-1 Program Studi Akuntansi di Fakultas Bisnis dan Ekonomika Universitas Islam Indonesia. Skripsi ini dapat selesai karena adanya do'a, motivasi dan bantuan dari banyak pihak. Untuk itu penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada kedua orang tua, keluarga, sahabat-sahabat, dan teman-teman penulis.

Terima kasih untuk dukungan dari semua pihak kepada penulis, semoga kebaikan yang kalian berikan selama ini mendapat balasan dari Allah SWT.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.



Yogyakarta, 24 Agustus 2020
Penulis

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Livia Afrina Panenda', written in a cursive style.

Livia Afrina Panenda

DAFTAR ISI

Halaman Sampul.....	i
Halaman Judul	ii
Halaman Pernyataan Bebas Plagiarisme.....	iii
Halaman Pengesahan	v
Kata Pengantar.....	vi
Daftar Isi	vii
Daftar Tabel	ix
Daftar Gambar	x
Daftar Lampiran.....	xi
Abstrak.....	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 LATAR BELAKANG	1
1.2 RUMUSAN MASALAH.....	2
1.3 TUJUAN PENELITIAN	3
1.4 MANFAAT PENELITIAN	4
1.5 SISTEMATIKA PENULISAN	5
BAB II KAJIAN PUSTAKA.....	6
2.1 LANDASAN TEORI.....	6
2.1.1 Teori Stakeholder Manajerial.....	6
2.1.2 Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang.....	9
2.2 PENELITIAN TERDAHULU.....	11
2.3 HIPOTESIS PENELITIAN	15
2.3.1 Ukuran Perusahaan	15
2.3.2 <i>Leverage</i>	16
2.3.3 Pertumbuhan	17
2.3.4 Difusi Kepemilikan	18
2.3.5 Kepemilikan Pemerintah.....	19
2.3.6 Umur Perusahaan	20
BAB III METODE PENELITIAN	23
3.1 POPULASI DAN SAMPEL.....	23
3.2 VARIABEL PENELITIAN.....	23
3.2.1 Variabel Dependen.....	24
3.2.2 Variabel Independen	25
3.2.3 Variabel Kontrol	26
3.3 METODE PENGUMPULAN DATA	27
3.4 TEKNIK ANALISIS DATA	27
3.4.1 Statistik Deskriptif	27
3.4.2 Uji Asumsi Klasik.....	27
3.4.3 Analisis Regresi	28
BAB IV DATA DAN PEMBAHASAN.....	31
4.1 Gambaran Umum Sampel Penelitian.....	31
4.2 Analisis Statistik Deskriptif.....	32
4.2.1 Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang	32

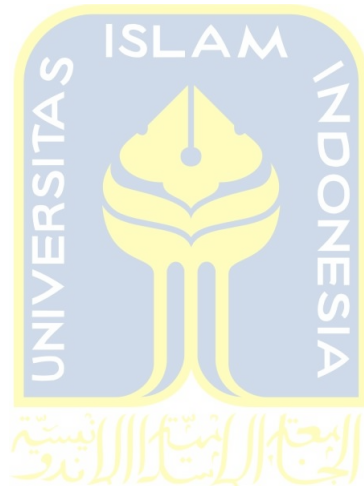
4.2.2 Ukuran Perusahaan	34
4.2.3 <i>Leverage</i>	35
4.2.4 Pertumbuhan	37
4.2.5 Difusi Kepemilikan	38
4.2.6 Kepemilikan Pemerintah	40
4.2.7 Umur Perusahaan	41
4.2.8 ROA	42
4.3 Analisis Asumsi Klasik	43
4.3.1 Uji Normalitas	44
4.3.2 Uji Multikolinearitas	45
4.3.3 Uji Heteroskedastisitas	46
4.4 Analisis Regresi Berganda	47
4.4.1 Hasil Uji Koefisien Determinasi	47
4.4.2 Hasil Uji F Statistik	48
4.4.3 Hasil Uji t Statistik	49
4.5 Pembahasan	53
4.5.1 Pengaruh Ukuran Perusahaan pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang	53
4.5.2 Pengaruh <i>Leverage</i> pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang	55
4.5.3 Pengaruh Pertumbuhan pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang	57
4.5.4 Pengaruh Difusi Kepemilikan pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang	58
4.5.5 Pengaruh Kepemilikan Pemerintah pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang	60
4.5.6 Pengaruh Umur Perusahaan pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang	61
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	64
5.1 SIMPULAN	64
5.2 KETERBATASAN PENELITIAN	65
5.3 SARAN	66
DAFTAR PUSTAKA	67
LAMPIRAN	72

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Telaah Penelitian Terdahulu	11
Tabel 4.1 Sampel Penelitian	31
Tabel 4.2 Statistik Deskriptif Variabel Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang secara Keseluruhan	33
Tabel 4.3 Statistik Deskriptif Variabel Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang per Tahun	33
Tabel 4.4 Statistik Deskriptif Variabel Ukuran Perusahaan secara Keseluruhan	34
Tabel 4.5 Statistik Deskriptif Variabel Ukuran Perusahaan per Tahun	35
Tabel 4.6 Statistik Deskriptif Variabel <i>Leverage</i> secara Keseluruhan	36
Tabel 4.7 Statistik Deskriptif Variabel <i>Leverage</i> per Tahun	36
Tabel 4.8 Statistik Deskriptif Variabel Pertumbuhan secara Keseluruhan	37
Tabel 4.9 Statistik Deskriptif Variabel Pertumbuhan per Tahun	38
Tabel 4.10 Statistik Deskriptif Variabel Difusi Kepemilikan secara Keseluruhan	38
Tabel 4.11 Statistik Deskriptif Variabel Kepemilikan Pemerintah secara Keseluruhan	40
Tabel 4.12 Statistik Deskriptif Variabel Umur Perusahaan secara Keseluruhan	41
Tabel 4.13 Statistik Deskriptif Variabel Umur Perusahaan per Tahun	42
Tabel 4.14 Statistik Deskriptif Variabel ROA secara Keseluruhan	42
Tabel 4.15 Statistik Deskriptif Variabel ROA per Tahun	43
Tabel 4.16 Hasil Uji Normalitas dengan Kolmogorov-Smirnov Test (Sebelum Transformasi)	44
Tabel 4.17 Hasil Uji Normalitas dengan Kolmogorov-Smirnov Test (Setelah Transformasi)	45
Tabel 4.18 Hasil Uji Multikolinearitas	46
Tabel 4.19 Hasil Uji Heteroskedastisitas	47
Tabel 4.20 Hasil Uji Koefisien Determinasi	48
Tabel 2.21 Hasil Uji F Statistik	48
Tabel 2.22 Hasil Uji t Statistik	49

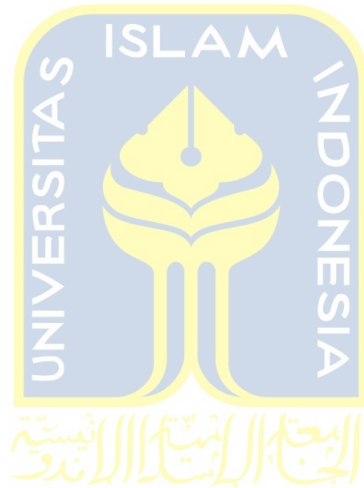
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Model Penelitian	22
Gambar 4.1 Statistik Deskriptif Variabel Difusi Kepemilikan per Tahun.....	39
Gambar 4.2 Statistik Deskriptif Variabel Kepemilikan Pemerintah per Tahun	40



DAFTAR LAMPIRAN

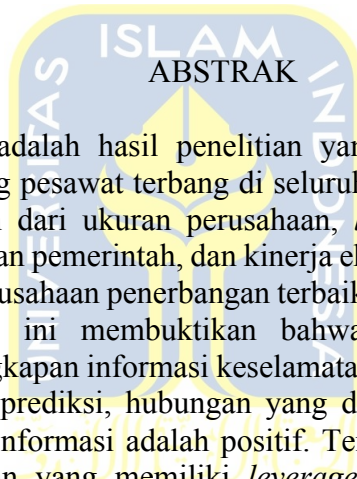
Lampiran 1 Sampel.....	72
Lampiran 2 Tabulasi Variabel Independen.....	75
Lampiran 3 Tabulasi Variabel Dependen.....	78
Lampiran 4 Tabulasi Variabel Kontrol.....	81
Lampiran 5 <i>SPSS Output</i>	84



ABSTRACT

This research aims to examine disclosures of safety information for aircraft passengers around the world. This study examines the possible effects of firm size, leverage, growth, diffusion of ownership, government ownership, and economic performance. By using a sample of 51 best airlines worldwide based on the 2019 version of Skytrax, the results of this study prove that only one variable affects the disclosure of safety information for aircraft passengers, namely leverage. As predicted, the relationship between leverage and the level of disclosures is positive. This finding shows that airlines companies having higher degrees of leverage disclose more information about passenger safety.

Keywords : *disclosure, firm size, leverage, growth, diffusion of ownership, government ownership, economic performance.*



Penelitian ini adalah hasil penelitian yang mengungkapkan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang di seluruh dunia. Penelitian ini menguji kemungkinan pengaruh dari ukuran perusahaan, *leverage*, pertumbuhan, difusi kepemilikan, kepemilikan pemerintah, dan kinerja ekonomi. Dengan menggunakan sampel sebanyak 51 perusahaan penerbangan terbaik di seluruh dunia versi Skytrax 2019, hasil penelitian ini membuktikan bahwa hanya satu variabel yang mempengaruhi pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang, yaitu *leverage*. Sesuai prediksi, hubungan yang ditemukan antara *leverage* dan tingkat pengungkapan informasi adalah positif. Temuan ini menunjukkan bahwa perusahaan penerbangan yang memiliki *leverage* lebih besar mengungkapkan informasi keselamatan penumpang lebih banyak.

Kata kunci : *pengungkapan informasi, ukuran perusahaan, leverage, pertumbuhan, difusi kepemilikan, kepemilikan pemerintah, kinerja ekonomi.*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Tanggung jawab sosial harus mendapatkan perhatian yang serius bagi dunia usaha penerbangan. Masyarakat telah makin kritis dan mampu melakukan kontrol sosial terhadap dunia usaha penerbangan. Hal ini menuntut para pelaku bisnis untuk menjalankan usahanya dengan semakin bertanggungjawab. Pelaku bisnis tidak hanya dituntut untuk memperoleh keuntungan dari lapangan usahanya, melainkan mereka juga diminta untuk memberikan kontribusi positif terhadap lingkungan sosialnya serta memperhatikan keselamatan bagi penumpang dan karyawannya. Pada tahun 2018 dan 2019 banyak terjadi kecelakaan pesawat di berbagai negara baik pesawat untuk penumpang maupun pesawat kargo. Kasus kecelakaan pesawat yang terjadi di Indonesia pada tanggal 29 oktober 2018, pesawat Lion Air 610 penerbangan Jakarta menuju Pangkal Pinang jatuh di Tanjung Pakis, Karawang dan menyebabkan korban meninggal dunia sebanyak 189 orang (Firdaus, 2018). Pesawat Cessna Caravan 208EX PK-JBR, milik PT Jhonlin Air tergelincir di Bandara Beoga, Papua, pada tanggal 10 Oktober 2018. Pesawat yang membawa sembako tersebut tergelincir di ujung landasan dan tidak ada korban jiwa dalam insiden ini, meski demikian pesawat mengalami kerusakan (Aditra,2018). Maskapai Ethiopian Airlines pada tanggal 10 Maret 2019 jatuh saat lepas landas di Addis Ababa, ibu kota Ethiopia. pesawat berjenis Boeing 737 MAX 8 ini memakan korban jiwa sebanyak 157 penumpang, termasuk awak kabin (Thedora, 2019). Semakin banyaknya insiden kecelakaan pesawat yang terjadi di berbagai belahan

dunia membuat masyarakat lebih berhati-hati untuk memilih maskapai penerbangan. Perubahan pada tingkat kesadaran masyarakat tersebut memunculkan kesadaran baru tentang pentingnya melaksanakan CSR.

Peraturan yang mengatur tentang tanggung jawab sosial di berbagai negara telah diatur contohnya seperti di Indonesia, peraturan tersebut diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia nomor 40 tahun 2007 pasal 74 tentang tanggung jawab sosial dan lingkungan. Untuk peraturan yang terkait dengan keselamatan penumpang di Indonesia telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 74 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 830. Di negara Eropa peraturan yang terkait dengan keselamatan penumpang pesawat terbang di atur dalam Regulasi (EU) No.376/2014 tentang pelaporan, analisis dan tindak lanjut kejadian penerbangan sipil. Ketentuan lebih lanjut mengenai tanggung jawab sosial dan lingkungan diatur dengan peraturan pemerintah.

CSR muncul akibat adanya modernisasi masyarakat yang sudah memahami bahwa aktivitas yang dilakukan oleh perusahaan dapat membawa dampak negatif pada lingkungannya. Maka pada saat ini banyak perusahaan penerbangan yang mulai melaporkan laporan keberlanjutan mengenai keselamatan kerja, ekonomi, sosial dan lingkungan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut.

- a. Seberapa luas tingkat pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang pada perusahaan penerbangan di dunia ?
- b. Bagaimana pengaruh *ukuran perusahaan* terhadap pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang pada perusahaan penerbangan di dunia?
- c. Bagaimana pengaruh *leverage* terhadap pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang pada perusahaan penerbangan di dunia?
- d. Bagaimana pengaruh *pertumbuhan* terhadap pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang pada perusahaan penerbangan di dunia?
- e. Bagaimana pengaruh *difusi kepemilikan* terhadap pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang pada perusahaan penerbangan di dunia?
- f. Bagaimana pengaruh *kepemilikan pemerintah* terhadap pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang pada perusahaan penerbangan di dunia?
- g. Bagaimana pengaruh *umur perusahaan* terhadap pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang pada perusahaan penerbangan di dunia?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, maka tujuan dalam penelitian ini sebagai berikut.

- a. Untuk mengetahui luas tingkat pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang pada perusahaan penerbangan di dunia.
- b. Untuk mengetahui pengaruh *ukuran perusahaan* terhadap pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang pada perusahaan penerbangan di dunia.
- c. Untuk mengetahui pengaruh *leverage* terhadap pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang pada perusahaan penerbangan di dunia.
- d. Untuk mengetahui pengaruh *pertumbuhan* terhadap pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang pada perusahaan penerbangan di dunia.
- e. Untuk mengetahui pengaruh *difusi kepemilikan* terhadap pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang pada perusahaan penerbangan di dunia.
- f. Untuk mengetahui pengaruh *kepemilikan pemerintah* terhadap pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang pada perusahaan penerbangan di dunia.
- g. Untuk mengetahui pengaruh *umur perusahaan* terhadap pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang pada perusahaan penerbangan di dunia.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut.

- a. Manfaat Teoretis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat berkontribusi dalam pengembangan ilmu pengetahuan, terutama terkait dengan teori stakeholder manajerial, dan pengungkapan informasi.

b. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi perusahaan, khususnya perusahaan penerbangan, dalam memberikan informasi terkait keselamatan penumpang dalam pelaporannya, karena informasi tersebut penting untuk diungkapkan untuk meningkatkan kepercayaan dari konsumennya. Selain itu, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi peneliti selanjutnya yang hendak melakukan terkait, maupun dapat menambah wawasan pembaca serta peneliti terkait dengan teori stakeholder manajerial, dan pengungkapan informasi.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini disusun dalam lima bab sebagai berikut.

BAB I : Bab ini berisi tentang latar belakang permasalahan yang sedang diteliti, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II : Bab ini berisi tentang landasan teori yang digunakan, penelitian terdahulu yang terkait, serta hipotesis penelitian.

BAB III : Bab ini berisi tentang populasi dan sampel yang digunakan, variabel penelitian, metode pengumpulan data, teknik analisis data.

BAB IV : Bab ini berisi tentang hasil analisis deskriptif variabel, analisis statistik (asumsi klasik), analisis regresi berganda, serta pengujian hipotesis.

BAB V : Bab ini berisi simpulan dari hasil penelitian yang telah dilakukan dan saran yang dapat diberikan terkait hasil penelitian.



BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 Teori Stakeholder Managerial

Istilah "pemangku kepentingan" mengacu pada setiap individu atau kelompok yang dapat diidentifikasi yang menjadi tempat bergantungnya kelangsungan hidup organisasi, termasuk karyawan, pelanggan, pemasok, lembaga pemerintah, lembaga keuangan dan pemegang saham tertentu (Freeman dan Reed, 1983). Teori pemangku kepentingan menjelaskan praktik pengungkapan sosial dalam hal hubungan antara perusahaan dan pemangku kepentingan mereka (Barton et al., 1989). Gagasan bahwa perusahaan memiliki pemangku kepentingan telah menjadi tempat umum dalam literatur sejak 1984 (Donaldson dan Preston, 1995). Seperti yang dikemukakan oleh Roberts (1992), hubungan yang baik antara perusahaan dan pemangku kepentingan penting untuk berhasil mencapai tujuan jangka panjang perusahaan. Cabang manajerial dari teori pemangku kepentingan menyatakan bahwa perusahaan menggunakan pengungkapan perusahaan untuk menanggapi kebutuhan informasi kelompok pemangku kepentingan yang kuat (Reverte, 2009). Jones (1999) berpendapat bahwa setiap kelompok pemangku kepentingan memiliki kepentingan yang berbeda, dan perusahaan harus mengakomodasi kepentingan tersebut. Salah satu cara untuk mengelola kelompok pemangku kepentingan dan kepentingan mereka adalah melalui pengungkapan sukarela (Henderson et al., 2004).

Manajemen organisasi diharapkan dapat melakukan aktivitas yang dianggap penting oleh stakeholder (Ulum, 2017: 35). Salah satu aktivitas yang perlu dilakukan yaitu membuat laporan atas seluruh aktivitas operasional perusahaan. Teori pemangku kepentingan menyebutkan bahwa setiap pemangku kepentingan memiliki hak untuk memperoleh informasi tentang seluruh aktivitas perusahaan yang memengaruhi kedudukan pemangku kepentingan. Oleh karena itu, pemangku kepentingan juga memerlukan akuntabilitas dari perusahaan, tidak hanya pada pengungkapan laporan keuangan. Namun juga pada pengungkapan sukarela informasi terkait kinerja lingkungan, sosial maupun intelektual untuk dapat memenuhi kebutuhan pemangku kepentingan, sehingga dapat menciptakan kepercayaan yang lebih baik.

Fernandez-Feijoo et al. (2014) juga melaporkan bahwa investor dan karyawan adalah kelompok pemangku kepentingan yang paling berpengaruh yang memengaruhi transparansi pelaporan CSR perusahaan. Dalam hal ini, pelaporan CSR berkualitas tinggi dapat dianggap sebagai cara untuk menanggapi berbagai tuntutan dan kepentingan tertentu dari pemangku kepentingan perusahaan (Odriozola dan Baraibar-Diez, 2017). Dalam konteks teori pemangku kepentingan, juga telah diperdebatkan dan dibuktikan bahwa kinerja sosial dan pengungkapan memiliki hubungan yang signifikan satu sama lain, menunjukkan bahwa keterlibatan aktif dengan kegiatan tanggung jawab sosial mengarah ke tingkat pengungkapan yang lebih tinggi (Ullmann, 1985; Roberts, 1992).

Teori pemangku kepentingan memiliki tujuan utama, yaitu untuk membantu manajer perusahaan dalam memahami lingkungan pemangku kepentingannya

(Ulum, 2017: 35). Manajer melakukan pengelolaan operasional perusahaan menjadi lebih efektif sehingga dapat terjalin hubungan yang baik dengan para pemangku kepentingan. Selain itu, teori ini juga membantu manajer perusahaan untuk meningkatkan nilai perusahaan serta meminimalisir kerugian yang dapat terjadi. Tentu saja hal tersebut dapat terjadi jika hubungan yang terjalin pada keduanya berjalan dengan baik.

Teori pemangku kepentingan ini merujuk pada tanggung jawab perusahaan kepada seluruh pihak terkait secara sistematis (Yusuf, 2017: 38). Berdasarkan teori ini, perusahaan memiliki tanggung jawab secara sosial untuk mengungkapkan sejauh mana keputusan dan kebijakan yang telah diambil manajemen berdampak pada pemangku kepentingan. Pemangku kepentingan yang dimaksud dapat dibagi menjadi dua sebagai berikut.

- a. Pemangku kepentingan primer, yaitu kelompok pemangku kepentingan yang jika tidak diikutsertakan dalam aktivitas perusahaan, dapat berdampak buruk pada kelangsungan hidup perusahaan dalam jangka waktu lama. Hal demikian dikarenakan perusahaan sangat bergantung pada keberadaan stakeholder primer untuk menjalankan operasionalnya. Stakeholder primer yang dimaksud seperti pemegang saham, manajer, pekerja, distributor dan publik.
- b. Pemangku kepentingan sekunder, yaitu kelompok pemangku kepentingan yang tidak memiliki hubungan langsung pada dalam aktivitas perusahaan, namun kehadirannya dapat berdampak positif maupun negatif. Stakeholder sekunder yang dimaksud seperti media, elektronik maupun surat kabar.

Perusahaan memang tidak bergantung pada stakeholder tersebut dalam aktivitas operasional perusahaan, namun informasi yang diungkapkan dapat meningkatkan nilai perusahaan maupun sebaliknya.

Teori pemangku kepentingan dibangun berdasarkan perkembangan perusahaan yang sangat besar, membuat masyarakat dan pemangku kepentingan kunci ikut terkait dan memperhatikan aktivitas perusahaan (Arif & Wawo, 2016). Teori stakeholder manajerial relevan untuk digunakan dalam penelitian ini karena pemangku kepentingan kunci perusahaan penerbangan di berbagai negara memiliki potensi meminta perusahaan penerbangan untuk menunjukkan komitmen dan langkah-langkah penjaminan keselamatan penumpang. Agar perusahaan dapat terus mendapatkan dukungan dari pemangku kepentingan kunci, perusahaan harus menunjukkan akuntabilitasnya dan tanggung jawabnya untuk meningkatkan kepercayaan masyarakat. Hal tersebut dapat dilakukan dengan melakukan pengungkapan informasi, baik melalui laporan keuangan, laporan tahunan maupun laporan berkelanjutan.

2.1.2 Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang

Pengungkapan informasi terkait dengan keselamatan manusia penting dilakukan untuk meningkatkan kepuasan dan kepercayaan para pemangku kepentingan (Cahaya & Hervina, 2019). Hal demikian dikarenakan perusahaan memiliki sumber daya yang terbatas untuk dapat menyampaikan kinerjanya pada seluruh pemangku kepentingan. Oleh karena itu, manajemen melakukan pengungkapan informasi terkait seluruh kinerjanya melalui laporan keuangan dan laporan tahunannya. Pengungkapan informasi diperlukan sebagai bentuk

akuntabilitas dan tanggung jawab perusahaan kepada pihak terkait (Arif & Wawo, 2016). Perusahaan perlu mengungkapkan segala bentuk informasi yang harus diungkapkan kepada pemangku kepentingan, seperti pemegang saham, manajemen, karyawan hingga masyarakat yang turut terlibat ataupun terdampak dalam aktivitas operasional perusahaan.

Menurut Keputusan Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan Nomor: KEP-431/BL/2012, setiap perusahaan diwajibkan untuk mengungkapkan informasi perusahaan melalui laporan tahunannya. Pengungkapan tersebut sebagai salah satu bentuk akuntabilitas dan transparansi perusahaan kepada para pemangku kepentingan terhadap seluruh aktivitas operasional perusahaan. Salah satu informasi yang wajib untuk diungkapkan dalam laporan tahunan yaitu tanggung jawab sosial perusahaan (*corporate social responsibility/CSR*). CSR tersebut dapat terkait dengan lingkungan hidup, praktik ketenagakerjaan, kesehatan dan keselamatan kerja, pengembangan sosial dan kemasyarakatan, serta tanggung jawab produk, seperti kesehatan dan dan keselamatan konsumen.

CSR merupakan salah satu bentuk komitmen perusahaan pada pembangunan ekonomi yang berkelanjutan, serta upaya perusahaan dalam meningkatkan kualitas kehidupan dan lingkungan sekitar, khususnya kepada masyarakat yang terdampak dari aktivitas operasional perusahaan (Rizky & Yuyetta, 2015). Setiap perusahaan diharuskan untuk memberikan sumbangan atau bantuan yang bermanfaat secara suarela kepada masyarakat sekitar untuk dapat memperoleh kehidupan yang lebih sejahtera. Terlebih pada perusahaan

yang bergerak di bidang transportasi, juga diharapkan dapat mengungkapkan informasi terkait dengan keamanan dari moda transportasi yang ditawarkan, terutama transportasi udara. Hal demikian dikarenakan transportasi udara menjadi salah satu moda yang banyak digunakan oleh masyarakat untuk bepergian menuju wilayah yang jauh, bahkan ke luar negeri. Informasi terkait dengan keamanan dan keselamatan penting untuk diungkapkan untuk menciptakan stigma bahwa transportasi udara yang ditawarkan adalah aman dan nyaman, serta memiliki peralatan yang keamanan dan keselamatan.

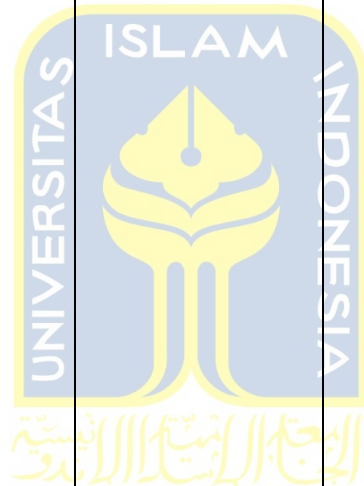
Meskipun pengungkapan informasi penting dilakukan, namun tidak semua perusahaan mengungkapkannya secara mendetail. Suatu perusahaan cenderung mengungkapkan informasi yang dimiliki jika hal tersebut dapat memberikan manfaat yang lebih banyak dibanding dengan kerugian yang dapat diperoleh jika informasinya bocor (Liang, et al., 2019). Manajemen dapat memutuskan untuk mengungkapkan informasi atau tidak karena adanya faktor-faktor yang dapat memengaruhinya. Berdasarkan beberapa penelitian yang telah dilakukan, tingkat pengungkapan informasi yang dilakukan oleh perusahaan dapat dipengaruhi oleh ukuran perusahaannya, leverage, pertumbuhan perusahaan, difusi kepemilikan, kepemilikan pemerintah, dan umur perusahaan (Kilic, et al., 2015; Pratiwi & Palupi, 2015; Nguyen, et al., 2017; Karaman, et al., 2018; Cahaya & Hervina, 2019).

2.2 Penelitian Terdahulu

Tabel 2.1 Telaah Penelitian Terdahulu

Penelitian	Negara	Variabel	Sumber Data	Teori	Hasil
Sustainability Reporting in the Aviation Industry: Worldwide Evidence (Karaman, Kilic, and Uyar 2018)	Kuwait, Turki dan Perancis	Dependen <ul style="list-style-type: none"> • Pengungkapan laporan keberlanjutan GRI Independen <ul style="list-style-type: none"> • Ukuran perusahaan • Free cash flow per share • Profitabilitas • Leverage • Pertumbuhan • Struktur perusahaan • Firm value 	Database pengungkapan laporan keberlanjutan GRI	Teori Agensi, Teori Legitimasi dan Teori Stakeholder	Hasil penelitian menunjukkan bahwa firm size dan leverage positif signifikan terhadap pelaporan keberlanjutan berbasis GRI
Determinants of Environmental, Social, and Governance Disclosure Performance of Publicly Traded Airports (Ozcan 2019)	Perancis	Dependen <ul style="list-style-type: none"> • Pengungkapan CSR Independen <ul style="list-style-type: none"> • Ukuran dewan • Direktur independen • Sistem hukum • Ukuran perusahaan • Penjualan bersih • Profitabilitas • Leverage keuangan • Tangibilitas 	Sampel kami terdiri dari 18 perusahaan bandara dari 11 negara selama periode 2007-2017	Teori Agensi	Hasil penelitian menunjukkan bahwa ukuran dewan, direktur independen, hukum adat, ukuran perusahaan, profitabilitas, leverage keuangan dan tangibilitas berpengaruh positif signifikan pada pengungkapan tanggung jawab sosial.
Social Responsibility Communication of the Airlines in South Korea	Korea Selatan	Dependen <ul style="list-style-type: none"> • Pengungkapan CSR Independen	Penelitian dilakukan terhadap tujuh maskapai penerbangan	Teori Stakeholder, dan Teori Legitimasi	Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari tujuh

Penelitian	Negara	Variabel	Sumber Data	Teori	Hasil
-Current CSR Practices and Strategic Implications (Kim & Lee, 2016)		<ul style="list-style-type: none"> • Pembiayaan oleh pemerintah • Kesadaran konsumen 			<p>maskapai, hanya full service carriers (FSCs), Asiana Airlines dan Korean Air yang mengeluarkan tahunan untuk tahun 2014. Pengungkapan CSR dilakukan melalui berita daring atau situs web perusahaan masing-masing. Maskapai berbiaya rendah (LCC) melaporkan lebih sedikit praktik CSR dibanding FSC, dua maskapai LCC yang dibiayai sebagian oleh pemerintah melaporkan CSR lebih lengkap dan terorganisir dengan baik dibanding dengan maskapai yang berpusat pada sponsor</p>



Penelitian	Negara	Variabel	Sumber Data	Teori	Hasil
					komunitas dan keterlibatan agama.
CSR Disclosure in Response to Major Airline Accidents: A Legitimacy – Based Exploration (Vourvachis, <i>et al.</i> 2016)	Eropa	Dependen <ul style="list-style-type: none"> • Pengungkapan CSR Independen <ul style="list-style-type: none"> • Kecelakaan Penerbangan 	Penelitian menggunakan empat maskapai penerbangan, dengan teknik analisis konten	Teori Legitimasi	Hasil penelitian menunjukkan bahwa selama tiga peristiwa organisasi nampaknya merespon dengan peningkatan pengungkapan CSR
Effect of Corporate Social Responsibility on Airlines (Moon, <i>et al.</i> , 2016)	Amerika Serikat	<u>Dependen</u> <ul style="list-style-type: none"> • kinerja perusahaan • Nilai perusahaan <u>Independen</u> <ul style="list-style-type: none"> • CSR 	Penelitian menggunakan 19 maskapai penerbangan dengan periode 2000-2012	Teori Stakeholder	Hasil penelitian menunjukkan bahwa produk CSR dapat meningkatkan nilai maskapai, yang menunjukkan bahwa perusahaan penerbangan lebih fokus pada produk CSR dapat meningkatkan nilai perusahaan

Karena penelitian terdahulu tidak ada yang meneliti secara spesifik pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang, skripsi ini di fokuskan untuk meneliti tingkat pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang dan faktor-faktor yang mempengaruhinya. Faktor-faktor yang berpotensi mempengaruhi pengungkapan informasi keselamatan penumpang

pesawat terbang akan diuji dalam rerangka teori *stakeholder* manajerial, seperti yang diprediksikan dalam pengembangan hipotesis berikut ini.

2.3 Hipotesis Penelitian

2.3.1 Pengaruh *Ukuran Perusahaan* pada *Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang*

Dalam konteks teori *stakeholder* manajerial, ukuran perusahaan merefleksikan jumlah *stakeholder* yang berinteraksi dengan perusahaan. Perusahaan besar biasanya berinteraksi dengan lebih banyak *stakeholder* dalam aktivitas operasionalnya, misalnya lebih banyak pemegang saham, konsumen, karyawan, dan pemasok dibanding dengan perusahaan kecil. Karena jumlah *stakeholder* perusahaan besar lebih banyak, sangat dimungkinkan bahwa perusahaan besar tersebut bergantung pada banyak *stakeholder* kunci atau *stakeholder* yang sangat berpengaruh. Berdasarkan argumentasi teori *stakeholder* manajerial, perusahaan penerbangan yang ukurannya besar akan berupaya untuk mengelola hubungan yang baik dengan *stakeholder* kunci yang jumlahnya lebih banyak tersebut dengan memenuhi ekspektasi mereka terhadap aktivitas bisnis perusahaan, termasuk pengungkapan informasi keselamatan penumpang. Deegan dan Unerman (2011) berpendapat bahwa para *stakeholder* mempunyai pandangan yang berbeda mengenai bagaimana sebuah organisasi sebaiknya beroperasi, berbagai kontrak sosial akan “dinegosiasikan” dengan kelompok *stakeholder* yang memiliki kepentingan yang berbeda. Teori *stakeholder* menunjukkan bahwa semua pemangku kepentingan memiliki hak untuk diberikan informasi (Deegan, 2000).

Bila *stakeholder* yang menggunakan informasi banyak, maka logikanya perusahaan akan mengungkapkan informasi lebih banyak.

Beberapa penelitian terdahulu telah menemukan hubungan yang positif antara ukuran perusahaan dan tingkat pengungkapan informasi CSR. Contohnya adalah penelitian yang dilakukan oleh Karaman *et al.* (2018), dan Cahaya & Hervina (2019). Oleh karena itu, skripsi ini memprediksikan hipotesis berikut ini :

H1: Ukuran perusahaan berpengaruh positif pada pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang

2.3.2 Pengaruh *Leverage* pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang

Berdasarkan perspektif teori *stakeholder*, Roberts (1992) melaporkan bahwa pengungkapan perusahaan dapat dipandang oleh perusahaan sebagai cara untuk memenuhi harapan tertentu dari kreditur, yang merupakan salah satu kelompok pemangku kepentingan terpenting perusahaan. Artiach *et al.* (2010) menegaskan bahwa perusahaan cenderung menempatkan kreditur sebagai stakeholder kunci yang perlu diprioritaskan pemenuhan kebutuhannya (termasuk kebutuhan atas informasi) dan/atau ekspektasinya. Oleh karena itu, penulis berargumen bahwa perusahaan penerbangan dengan leverage tinggi, yaitu perusahaan yang struktur keuangannya sangat tergantung pada pinjaman dari kreditur, akan berusaha mengungkapkan informasi yang lebih banyak, termasuk informasi terkait keselamatan penumpang, untuk memenuhi kebutuhan informasi kreditur. Pengungkapan informasi ini sangat penting agar perusahaan selalu mendapat dukungan keuangan dari kreditur.

Karaman et al. (2018), Arif, F.A. & Wawo, A. (2016), dan Pratiwi, M.W. & Palupi, A.F. (2015). dalam penelitiannya menunjukkan bahwa leverage berpengaruh positif pada pengungkapan informasi. Pengaruh positif tersebut menunjukkan bahwa perusahaan yang memiliki tingkat leverage yang tinggi akan mengungkapkan lebih banyak informasi sebagai bentuk tanggung jawabnya terhadap kreditur. Berdasarkan uraian tersebut, maka hipotesis kedua dalam penelitian ini sebagai berikut.

H2: *Leverage* berpengaruh positif pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang

2.3.3 Pengaruh *Pertumbuhan* pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang

Teori *stakeholder* yang menunjukkan bahwa semua pemangku kepentingan memiliki hak untuk diberikan informasi tentang bagaimana dampak kegiatan operasional perusahaannya, bahkan jika perusahaan memilih untuk tidak menggunakan informasi dan bahkan jika perusahaan tidak dapat secara langsung memainkan peran konstruktif dalam kelangsungan hidup organisasi (Deegan, 2000). Salah satu informasi yang dapat menunjukkan hasil dari aktivitas operasional perusahaan yaitu tingkat pertumbuhan perusahaan yang diperoleh dalam suatu periode. Pertumbuhan perusahaan merujuk pada pertumbuhan yang dialami suatu perusahaan dari tahun ke tahun (Karaman et al., 2018). Pada perusahaan penerbangan, pertumbuhan perusahaan menjadi salah satu faktor yang diperhatikan para investor dalam berinvestasi. Makin tinggi tingkat pertumbuhan yang diperoleh perusahaan, menunjukkan bahwa perusahaan tersebut memiliki aktivitas operasional yang baik. Berdasarkan teori *stakeholder*, perusahaan

membutuhkan dukungan dari para *stakeholder* untuk dapat meningkatkan operasionalnya, sehingga dapat berdampak pada kinerja yang turut meningkat (Ulum, 2017: 35). Oleh karena banyaknya *stakeholder* yang terlibat, manajemen juga harus melakukan pengungkapan informasi yang lebih banyak guna menciptakan kepercayaan yang lebih kuat, sehingga perusahaan tetap memperoleh dukungan *stakeholder* untuk meningkatkan pertumbuhan perusahaan.

Penelitian yang dilakukan oleh Tandioga (2016), dan Kend (2015) menunjukkan bahwa pertumbuhan berpengaruh positif terhadap pengungkapan informasi. Pengaruh positif tersebut menunjukkan bahwa perusahaan yang memiliki tingkat pertumbuhan tinggi mengungkapkan lebih banyak informasi. Oleh karena itu, hipotesis ketiga dalam penelitian ini sebagai berikut :

H3: *Pertumbuhan* berpengaruh positif pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang

2.3.4 Pengaruh *Difusi Kepemilikan* pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang

Berdasarkan teori stakeholder, tanggung jawab sosial merupakan keterikatan secara sukarela yang dilakukan oleh perusahaan kepada para stakeholder (Badulescu, *et al.*, 2018). Pengungkapan yang dilakukan secara sukarela untuk prinsip-prinsip keterlibatan stakeholder, termasuk masyarakat, dapat memberikan manfaat bagi perusahaan, seperti mendapatkan kepercayaan investor untuk mengelola dananya. Dalam praktiknya, masyarakat atau publik juga dapat memiliki saham perusahaan, sehingga publik yang memiliki saham perusahaan juga memiliki hak untuk memperoleh informasi perusahaan, termasuk terkait keamanan dan keselamatan jasa yang ditawarkan. Berdasarkan teori stakeholder tersebut,

perusahaan penerbangan sebagai penyedia moda transportasi udara juga memiliki standar keamanan dan keselamatan yang perlu diketahui oleh stakeholder, termasuk masyarakat pemilik saham perusahaan. Perusahaan yang sebagian besar sahamnya dimiliki oleh publik, perlu mengungkapkan informasi yang lebih banyak tentang perusahaan (Abdullah, *et al.*, 2017). Banyaknya informasi yang diungkapkan juga bergantung pada banyaknya saham yang dimiliki publik atau difusi kepemilikan. Oleh karena itu, makin banyak difusi kepemilikan makin banyak informasi yang diungkapkan.

Kilic, *et al.* (2015) serta Pratiwi & Palupi (2015) menunjukkan bahwa difusi kepemilikan berpengaruh positif pada pengungkapan informasi. Pengaruh positif tersebut menunjukkan bahwa perusahaan yang memiliki difusi kepemilikan tinggi cenderung mengungkapkan lebih banyak informasi. Tingginya pengungkapan yang dilakukan oleh manajemen perusahaan dikarenakan adanya rasa tanggung jawab manajemen kepada publik, sehingga informasi yang diungkapkan perusahaan juga semakin banyak. Oleh karena itu, hipotesis keempat dalam penelitian ini dinyatakan sebagai berikut.

H4: *Difusi Kepemilikan* berpengaruh positif pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang

2.3.5 Pengaruh *Kepemilikan Pemerintah* pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang

Berdasarkan teori *stakeholder*, informasi tanggung jawab sosial menjadi penting untuk diungkapkan, karena pemangku kepentingan memerlukan informasi tersebut untuk melakukan evaluasi dan mengetahui sejauh mana perusahaan telah mengimplementasikan tanggung jawab sosialnya (Waluyo, 2017). Tanggung jawab

perusahaan saat ini menjadi lebih luas yaitu mencakup tanggung jawab sosial perusahaan terhadap lingkungan sekitar operasional perusahaan (Deegan & Unerman, 2006). Oleh karena itu, setiap perusahaan perlu mengungkapkan informasi tentang tanggung jawab sosialnya kepada *stakeholder*, termasuk perusahaan yang sebagian sahamnya yang dimiliki pemerintah. Perusahaan penerbangan yang sebagian sahamnya dimiliki oleh pemerintah harus mengungkapkan informasi terkait tanggung jawab sosialnya, termasuk informasi tentang keselamatan penumpang, secara transparan dan dapat dipertanggungjawabkan. Hal tersebut sesuai dengan teori *stakeholder*, yang menyebutkan bahwa perusahaan memiliki tanggung jawab secara sosial untuk mengungkapkan sejauh mana kebijakan yang telah diambil berdampak pada publik (Yusuf, 2017: 38). Dengan demikian, perusahaan penerbangan dengan kepemilikan pemerintah yang dominan cenderung lebih banyak mengungkapkan informasinya kepada publik.

Penelitian yang dilakukan oleh Kolsi (2017) dan Rizky & Yuyetta (2015) menunjukkan bahwa kepemilikan pemerintah berpengaruh positif pada pengungkapan informasi. Pemerintah lebih cenderung melakukan aktivitas social lebih banyak, sehingga informasi yang diungkapkan dalam laporan tahunannya juga akan lebih banyak. Hal demikian dikarenakan pemerintah merupakan *stakeholder* kunci.

H5: *Kepemilikan pemerintah* berpengaruh positif pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang

2.3.6 Pengaruh Umur Perusahaan pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang

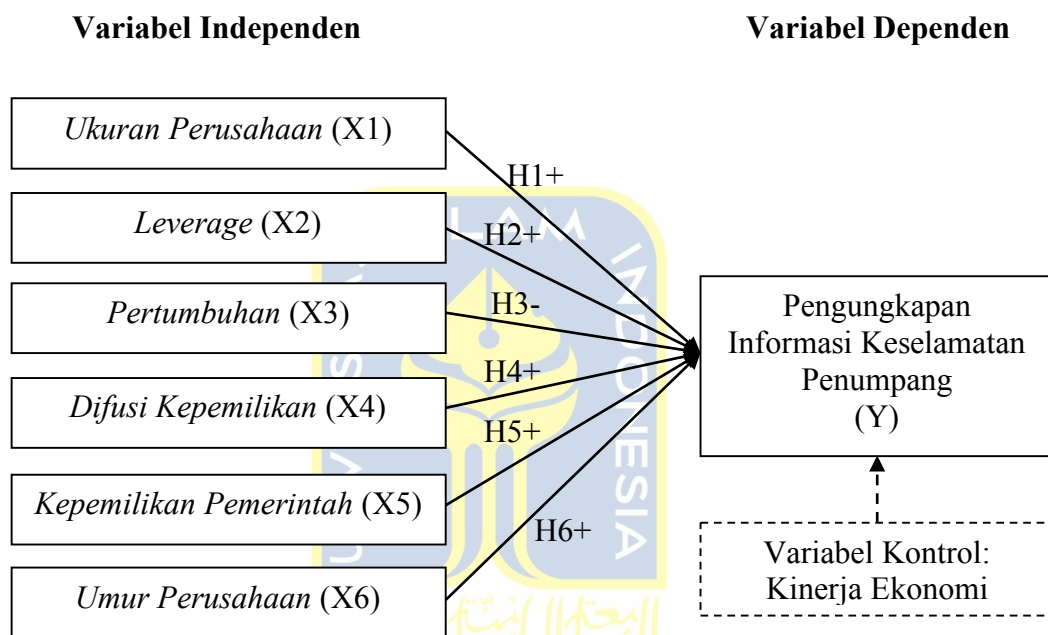
Penyediaan informasi CSR memengaruhi asimetri informasi dan menempatkan berbagai jenis pemangku kepentingan pada tingkat pemain. Sebagai imbalannya, organisasi dapat mengharapkan beberapa manfaat seperti meningkatkan citra/reputasinya, menarik investor, menurunkan biaya modal, meningkatkan retensi karyawan, menarik calon karyawan, dan meningkatkan hubungan dengan pemangku kepentingan untuk mendapatkan dukungan dan persetujuannya (Deegan, 2000; Gray, et al., 1996). Umur suatu perusahaan publik dapat dihitung sejak terdaftar di bursa efek Indonesia (Abdullah, et al., 2017). Makin berumur suatu perusahaan cenderung memiliki banyak dukungan dari *stakeholder*. Begitu pula pada perusahaan penerbangan, makin tua suatu perusahaan makin kompleks operasionalnya dan makin banyak melibatkan pihak-pihak, seperti mulai dari pemegang saham hingga masyarakat umum. Hal demikian dikarenakan perusahaan penerbangan termasuk dalam industri yang menyediakan moda transportasi udara sehingga melibatkan banyak pihak agar operasional dapat berjalan dengan baik dan keselamatan penumpang dapat terjamin.

Penelitian yang dilakukan oleh Nguyen *et al.* (2017) dan Kolsi (2017) menunjukkan bahwa umur perusahaan berpengaruh positif pada pengungkapan informasi. Pengaruh positif tersebut menunjukkan bahwa perusahaan dengan umur yang tua cenderung mengungkapkan lebih banyak informasi. Hal tersebut menunjukkan bahwa makin lama umur perusahaan listing maka makin tinggi pula tingkat pengungkapan informasi yang dilakukan oleh perusahaan. Berdasarkan

uraian tersebut, maka hipotesis keenam dalam penelitian ini dinyatakan sebagai berikut.

H6: Umur perusahaan berpengaruh positif pada pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang

Berdasarkan pengembangan hipotesis yang telah diuraikan tersebut, maka model penelitian ini sebagai berikut.



Gambar 2.1 Model Penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini yaitu seluruh perusahaan di industri penerbangan yang ada di dunia versi skytrax tahun 2019 dan terdaftar di bursa efek. Sampel dalam penelitian ini ditentukan menggunakan metode *purposive sampling*, yaitu perusahaan dipilih berdasarkan kriteria-kriteria tertentu untuk mendapatkan data yang sesuai dengan kebutuhan penelitian. Kriteria yang digunakan sebagai berikut.

- a. Perusahaan penerbangan yang tercatat dalam bursa efek selama periode 2017-2018.
- b. Perusahaan penerbangan yang laporan tahunan dan laporan keberlanjutannya dapat di akses secara lengkap selama periode 2017-2018.
- c. Perusahaan penerbangan yang memiliki data yang dibutuhkan dalam penelitian secara lengkap, yaitu terkait dengan ukuran perusahaan, leverage, pertumbuhan, difusi kepemilikan, kepemilikan pemerintah, dan umur perusahaan.

3.2 Variabel Penelitian

Penelitian ini menggunakan satu variabel dependen, enam variabel independen dan satu variabel kontrol. Setiap variabel tersebut diuraikan sebagai berikut.

3.2.1 Variabel Dependen

Variabel dependen adalah variabel yang dipengaruhi oleh variabel independen. Variabel dependen yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang. Pengungkapan atau pelaporan CSR merupakan data yang diungkapkan perusahaan berkaitan dengan aktivitas sosial yang perusahaan lakukan (Hackston dan Milne, 1996). Variabel dependen pada penelitian ini menggunakan pengukuran analisis konten dengan unit analisis jumlah kata.

Tingkat pengungkapan informasi = Unit analisis jumlah kata

Penelitian ini menggunakan *laporan tahunan* dan *laporan keberlanjutan* (bila ada) untuk mencari informasi yang tertuang berdasarkan Standar GRI-416. Dalam GRI-416 terdapat 3 indikator utama yang menjadi *checklist* untuk pengungkapan informasi, meliputi :

- 1) Persentase kategori produk dan layanan yang signifikan yang dampak kesehatan dan keselamatannya dinilai untuk peningkatan.
- 2) Jumlah total insiden ketidakpatuhan terhadap peraturan dan / atau kode sukarela mengenai dampak kesehatan dan keselamatan produk dan layanan dalam periode pelaporan.
 - a) Insiden ketidakpatuhan terhadap peraturan yang mengakibatkan denda atau hukuman.
 - b) Insiden ketidakpatuhan terhadap peraturan yang mengakibatkan peringatan.
- 3) Jika organisasi belum mengidentifikasi ketidakpatuhan terhadap peraturan dan / atau kode sukarela.

Bila informasi dalam *checklist* diungkapkan oleh perusahaan sampel, pengungkapan informasi tersebut kemudian dihitung jumlah katanya. Secara teknis, pengungkapan informasi yang sesuai dengan checklist yang ditemukan di dalam laporan keuangan atau laporan keberlanjutan di copy dan di paste ke file MS Word agar bisa dihitung jumlah katanya menggunakan fungsi word counting dalam MS Word. Total jumlah kata untuk setiap item pada checklist lalu dijumlahkan untuk mengetahui tingkat pengungkapan informasi dalam jumlah kata untuk setiap perusahaan sampel.

3.2.2 Variabel Independen

Variabel independen merupakan variabel yang memengaruhi variabel dependen. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini sebagai berikut.

- a. Ukuran perusahaan, yaitu karakteristik perusahaan yang menunjukkan seberapa besar perusahaan tersebut. Ukuran perusahaan dalam penelitian ini diukur dari total asset perusahaan pada periode yang bersangkutan (Karaman *et al*, 2018).

$$Ukuran\ perusahaan = Total\ Asset$$

- b. Leverage, yaitu rasio digunakan perusahaan untuk mengukur sejauh mana modal perusahaan dibiayai oleh utang. Leverage dalam penelitian ini diukur dengan membandingkan total utang dengan total asset yang dimiliki perusahaan (Karaman *et al*, 2018 dan Cahaya & Hervina, 2019). Rumus yang digunakan sebagai berikut.

$$Leverage = \frac{Total\ Utang}{Total\ Asset}$$

- c. Pertumbuhan, yaitu kemampuan perusahaan dalam meningkatkan ukuran perusahaan, yaitu dapat dilihat dari peningkatan aktiva yang dimiliki. Pertumbuhan perusahaan dalam penelitian ini diukur dengan membandingkan total aktiva pada tahun yang bersangkutan dengan tahun sebelumnya (Pratiwi & Palupi, 2017). Rumus yang digunakan sebagai berikut.

$$\text{Pertumbuhan} = \frac{\text{Total Aktiva}_t - \text{Total Aktiva}_{t-1}}{\text{Total Aktiva}_{t-1}}$$

- d. Difusi kepemilikan, yaitu kepemilikan saham perusahaan yang oleh publik atau masyarakat. Pengukuran difusi kepemilikan dalam penelitian ini menggunakan variabel *dummy*, yaitu angka 1 untuk perusahaan yang memiliki difusi kepemilikan, dan angka 0 untuk perusahaan yang tidak memiliki difusi kepemilikan (Callao, Cimini & Jarne, 2016).
- e. Variabel kepemilikan pemerintah pada penelitian ini diukur menggunakan variabel *dummy*. Untuk perusahaan yang ada proporsi kepemilikan pemerintah diberikan angka 1 dan sebaliknya akan diberikan angka 0 (Sari, Cahaya & Joseph, 2020).
- f. Umur perusahaan, yaitu berdasarkan tanggal berdirinya perusahaan yang sesuai dengan akta notaris. Umur perusahaan dalam penelitian ini diukur dengan mengurangi tahun laporan tahunan yang menjadi sampel dengan tanggal berdirinya perusahaan, sesuai pengukuran yang digunakan oleh Cahaya et al (2017).

3.2.3 Variabel Kontrol

Variabel kontrol merupakan variabel yang dikendalikan atau dibuat konstan sehingga pengaruh variabel independen pada variabel dependen tidak dipengaruhi faktor lain. Variabel kontrol dalam penelitian ini adalah kinerja ekonomi, yaitu rasio yang menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba bersih dari aktivitas operasional perusahaan. Rumus yang digunakan sebagai berikut (Karaman et al., 2018; Cahaya & Hervina, 2019).

$$ROA = \text{Laba setelah pajak dibagi rata-rata dua tahun terakhir jumlah asset}$$

3.3 Metode Pengumpulan Data

Data dalam penelitian ini dikumpulkan menggunakan metode dokumentasi. Dokumen yang dimaksud dapat berupa tulisan, catatan harian, biografi, laporan maupun kebijakan (Sugiyono, 2014: 240). Dokumen yang diperlukan dalam penelitian ini yaitu laporan tahunan dan laporan keberlanjutan (bila ada) tiap perusahaan yang diunggah melalui situs web resmi masing-masing perusahaan, maupun melalui situs web bursa efek.

3.4 Teknik Analisis Data

3.4.1 Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif dilakukan untuk menggambarkan data yang diperoleh dalam penelitian. Statistik deskriptif dalam penelitian ini dilakukan dengan mendeskripsikan nilai minimum, maksimum, rerata dan standar deviasi dari tiap variabel penelitian, yaitu ukuran perusahaan, leverage, pertumbuhan perusahaan, difusi kepemilikan, kepemilikan pemerintah, dan umur perusahaan.

3.4.2 Uji Asumsi Klasik

- a. Uji normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk menguji residual suatu model regresi apakah berdistribusi normal atau tidak (Ghozali, 2009: 147). Model yang baik yaitu model regresi yang memiliki data residual berdistribusi normal. Uji normalitas yang digunakan yaitu uji *Kolmogorov-Smirnov*. Model regresi dikatakan berdistribusi normal jika nilai signifikansi yang diperoleh $>0,05$.

b. Uji multikolinearitas

Uji multikolinearitas dilakukan untuk menguji hubungan antar variabel independen dalam suatu model regresi (Ghozali, 2009: 95). Model regresi yang baik yaitu tidak terjadi multikolinearitas. Uji multikolinearitas yang digunakan yaitu dengan melihat nilai tolerance dan VIF. Suatu model tidak terjadi multikolinearitas jika nilai tolerance yang diperoleh $>0,100$ dan nilai VIF <10 .

c. Uji heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas merupakan uji yang digunakan untuk menguji ketidaksamaan variance dari residual satu pengamatan dengan pengamatan lain dalam suatu model regresi (Ghozali, 2009: 125). Model regresi yang baik yaitu tidak terjadi heteroskedastisitas. Uji heteroskedastisitas yang digunakan dalam penelitian ini yaitu uji Glejser. Suatu model regresi dikatakan tidak terjadi heteroskedastisitas jika nilai signifikansi yang diperoleh $>0,5$.

3.4.3 Analisis Regresi

Penelitian ini bertujuan untuk menguji pengaruh variabel independen pada variabel dependen dan variabel kontrol untuk mengendalikan pengaruh tersebut. Variabel dependen yang digunakan dalam penelitian ini yaitu pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang. Variabel independen yang digunakan dalam penelitian ini yaitu ukuran perusahaan, leverage, pertumbuhan perusahaan, difusi kepemilikan, kepemilikan pemerintah dan umur perusahaan. Variabel kontrol yang digunakan yaitu *return on asset*. Oleh karena itu, teknik analisis yang digunakan yaitu analisis regresi linear berganda. Persamaan regresi dalam penelitian sebagai berikut.

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \beta_5 X_5 + \beta_6 X_6 + \beta_7 X_7 + e$$

Keterangan:

α	: konstanta regresi
β_1 - β_7	: koefisien regresi
Y	: Pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat
X_1	: Ukuran perusahaan
X_2	: Leverage
X_3	: Pertumbuhan
X_4	: Difusi kepemilikan
X_5	: Kepemilikan pemerintah
X_6	: Umur perusahaan
X_7	: ROA
e	: error

Hasil analisis regresi linear berganda terdiri atas beberapa uji sebagai berikut.

a. Uji koefisien determinasi (R^2)

Uji koefisien determinasi dilakukan untuk mengukur besarnya pengaruh variabel independen pada variabel dependen (Ghozali, 2009: 87).

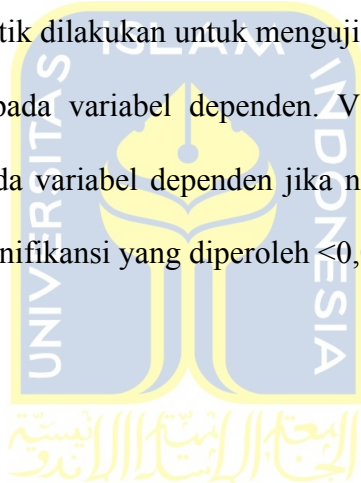
Semakin besar nilai koefisien determinasi yang diperoleh, semakin kuat pula pengaruh yang diberikan variabel independen pada variabel dependen.

b. Uji F statistik

Uji F statistik dilakukan untuk menguji pengaruh seluruh variabel independen secara simultan pada variabel dependen. Seluruh variabel independen dalam penelitian ini dikatakan berpengaruh jika nilai F hitung lebih besar dari F tabel dengan signifikansi yang diperoleh $<0,05$.

c. Uji t statistik

Uji t statistik dilakukan untuk menguji pengaruh variabel independen secara parsial pada variabel dependen. Variabel independen dikatakan berpengaruh pada variabel dependen jika nilai t hitung lebih besar dari t tabel dengan signifikansi yang diperoleh $<0,05$.



BAB IV

DATA DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Sampel Penelitian

Penelitian ini menggunakan sampel berupa perusahaan yang bergerak di industri penerbangan dunia yang terbaik versi skytrax 2019 dan terdaftar di bursa efek. Ukuran sampel penelitian ditentukan dengan metode *purposive sampling*, sehingga perusahaan yang digunakan dalam penelitian ini harus memenuhi beberapa kriteria yang ditentukan agar yang diperoleh dapat memberikan informasi yang dibutuhkan untuk mendukung keberhasilan penelitian. Berdasarkan metode pengambilan sampel tersebut, maka jumlah perusahaan yang digunakan sebagai sampel dalam penelitian ini sebagai berikut.

Tabel 4.1 Sampel Penelitian

Prosedur Pengambilan Sampel	Jumlah Perusahaan
Perusahaan penerbangan yang tercatat dalam bursa efek selama periode 2017-2018	85
Perusahaan penerbangan yang laporan tahunan dan laporan keberlanjutannya dapat di akses internet namun tidak lengkap selama periode 2017-2018	(34)
Perusahaan penerbangan yang memiliki data yang dibutuhkan dalam penelitian secara lengkap, yaitu terkait dengan ukuran perusahaan, leverage, pertumbuhan, difusi kepemilikan, kepemilikan pemerintah, dan umur perusahaan	51
Data yang digunakan dalam penelitian (51 perusahaan x 2 periode)	102

Berdasarkan Tabel 4.1, diketahui bahwa jumlah perusahaan penerbangan terbaik versi skytrax 2019 dan terdaftar di bursa efek ada sebanyak 85 perusahaan. Namun, setelah dilakukan penelusuran lebih lanjut, terdapat 34 perusahaan yang

tidak melaporkan laporan tahunan dan laporan keberlanjutan. Kedua laporan tersebut diperlukan dalam penelitian ini untuk menunjukkan data atau informasi yang berkaitan dengan variabel penelitian, yaitu pengungkapan informasi keselamatan penumpang, ukuran perusahaan, leverage, pertumbuhan, difusi kepemilikan, kepemilikan pemerintah, umur perusahaan dan ROA. Oleh karena itu, perusahaan yang digunakan dalam penelitian ini ada sebanyak 51 perusahaan, dan seluruh perusahaan tersebut juga memiliki informasi yang berkaitan dengan variabel penelitian ini. Periode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu tahun 2017 dan tahun 2018, sehingga jumlah data yang digunakan dalam penelitian ini keseluruhannya adalah 102 data.

4.2 Analisis Statistik Deskriptif

Analisis statistik deskriptif dilakukan untuk menggambarkan data yang diperoleh terkait seluruh variabel penelitian ini, yaitu pengungkapan informasi keselamatan penumpang, ukuran perusahaan, leverage, pertumbuhan, difusi kepemilikan, kepemilikan pemerintah, umur perusahaan dan ROA. Hasil analisis statistik deskriptif untuk tiap variabel diuraikan sebagai berikut.

4.2.1 Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang

Data terkait variabel pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat dalam penelitian ini diperoleh berdasarkan pengungkapan yang disajikan perusahaan dalam pelaporan pelaporan CSR maupun keberlanjutan pada tahun yang bersangkutan. Hasil analisis statistik deskriptif variabel pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat dapat dilihat pada Tabel 4.2.

Tabel 4.2

Statistik Deskriptif Variabel Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang secara Keseluruhan

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang	102	0	415	86,25	76,069
Valid N (listwise)	102				

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan hasil analisis, diketahui bahwa nilai minimum yang diperoleh sebesar 0, artinya terdapat perusahaan yang tidak mengungkapkan informasi keselamatan penumpang pesawat dalam laporan yang disajikan. Nilai maksimum yang diperoleh sebesar 415 kata, artinya terdapat perusahaan yang mengungkapkan informasi keselamatan penumpang pesawat dengan cukup hingga 415 kata dalam laporan yang disajikan. Nilai rata-rata yang diperoleh sebesar 86,25 yang jika dibulatkan menjadi 86, artinya rata-rata perusahaan sampel mengungkapkan informasi terkait keselamatan penumpang dalam 86 kata. Informasi yang disampaikan tersebut sesuai dengan informasi yang diminta dalam indikator standar GRI 416-1 dan 416-2. Jika dilihat per tahun, maka jumlah kata yang terkait dengan pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang dapat dilihat pada Tabel 4.3.

Tabel 4.3

Statistik Deskriptif Variabel Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang per Tahun

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Pengungkapan 2017	51	0	415	80,57	82,331
Pengungkapan 2018	51	0	346	91,94	69,601
Valid N (listwise)	51				

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan Tabel 4.3, diketahui bahwa pada tahun 2017, nilai minimum yang diperoleh sebesar 0, nilai maksimum sebesar 415 dan nilai rata-rata yang diperoleh sebesar 80,57. Pada tahun 2018, nilai minimum sebesar 0, nilai maksimum sebesar 346 dan nilai rata-rata yang diperoleh sebesar 91,94. Hasil tersebut menunjukkan bahwa baik tahun 2017 maupun 2018 terdapat perusahaan yang tidak mengungkapkan informasi keselamatan penumpang. Meskipun demikian, secara keseluruhan terjadi peningkatan rata-rata tingkat pengungkapan, dari sekitar 80 kata pada tahun 2017 menjadi sekitar 92 kata pada tahun 2018.

4.2.2 Ukuran Perusahaan

Data variabel ukuran perusahaan dalam penelitian ini diperoleh melalui laporan tahunan yang disajikan perusahaan. Hasil analisis statistik deskriptif variabel ukuran perusahaan dapat dilihat pada Tabel 4.4.

Tabel 4.4

Statistik Deskriptif Variabel Ukuran Perusahaan secara Keseluruhan

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Ukuran Perusahaan	102	311.550.409,50	60.266.000.000,00	13.564.453.369,23	12.800.602.857,21
Valid N (listwise)	102				

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan Tabel 4.4, diketahui bahwa nilai minimum yang diperoleh sebesar 311.550.409,50, artinya terdapat perusahaan yang memiliki total aktiva sebesar USD 311.550.409,50 dalam satu periode. Nilai maksimum yang diperoleh sebesar 60.266.000.000,00, artinya terdapat perusahaan yang memiliki total aktiva sebesar USD 60.266.000.000,00 dalam satu periode. Nilai rata-rata yang diperoleh sebesar 13.564.453.369,23, artinya secara keseluruhan perusahaan rata-rata

memiliki total aktiva sebesar USD 13.564.453.369,23. Jika dilihat pada tiap periode, maka besar total aktiva yang dimiliki dapat dilihat pada Tabel 4.5.

Tabel 4.5
Statistik Deskriptif Variabel Ukuran Perusahaan per Tahun

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Ukuran Perusahaan 2017	51	311.550.409,50	53.671.000.000,00	13.132.483.236,30	12.386.625.025,76
Ukuran Perusahaan 2018	51	318.642.630,20	60.266.000.000,00	13.996.423.502,16	13.310.854.061,19
Valid N (listwise)	51				

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan Tabel 4.5, diketahui bahwa pada Tahun 2017 nilai minimum yang diperoleh sebesar USD 311.550.409,50, nilai maksimum yang diperoleh sebesar USD 53.671.000.000,00 dengan rata-rata sebesar USD 13.132.483.236,30. Pada Tahun 2018, nilai minimum yang diperoleh sebesar USD 318.642.630,20, nilai maksimum yang diperoleh sebesar USD 60.266.000.000,00, dengan rata-rata sebesar USD 13.996.423.502,16. Hasil analisis tersebut menunjukkan bahwa total aktiva yang dimiliki oleh perusahaan penerbangan dalam penelitian ini secara keseluruhan mengalami peningkatan jumlah aktiva pada tahun 2018.

4.2.3 Leverage

Data variabel leverage dalam penelitian ini diperoleh melalui laporan tahunan yang disajikan perusahaan. Hasil analisis statistik deskriptif variabel leverage dapat dilihat pada Tabel 4.6.

Tabel 4.6
 Statistik Deskriptif Variabel Leverage secara Keseluruhan

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Leverage	102	,149	1,011	,66444	,192919
Valid N (listwise)	102				

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan Tabel 4.6 diketahui bahwa nilai minimum yang diperoleh sebesar 0,149 atau sebesar 14,9%, artinya terdapat perusahaan yang memiliki kemampuan untuk membayarkan seluruh utangnya dengan total aktivanya, karena utang yang dimiliki lebih kecil dibanding dengan jumlah aktiva yang dimiliki. Nilai maksimal yang diperoleh sebesar 1,011 atau sebesar 101,1%, artinya terdapat perusahaan yang tidak dapat membayarkan seluruh utangnya dengan jumlah aktiva yang dimiliki karena jumlah utang dimiliki lebih besar dari jumlah aktiva yang dimiliki. Nilai rata-rata yang diperoleh sebesar 0,664 atau sebesar 66,4%, artinya secara keseluruhan perusahaan penerbangan memiliki kemampuan untuk membayarkan utang-utangnya dengan aktiva yang dimiliki. Jika dilihat per tahun, maka besarnya leverage dapat dilihat pada Tabel 4.7 berikut.

Tabel 4.7
 Statistik Deskriptif Variabel Leverage per Tahun

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Leverage 2017	51	,1485	,9894	,657963	,1933147
Leverage 2018	51	,1840	1,0107	,670907	,1942267
Valid N (listwise)	51				

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan Tabel 4.7, pada Tahun 2017 diketahui nilai minimum yang diperoleh sebesar 14,8%, nilai maksimum yang diperoleh sebesar 98,9% dengan

rata-rata sebesar 65,8%. Pada Tahun 2018 diketahui nilai minimum yang diperoleh sebesar 18,4%, nilai maksimum yang diperoleh sebesar 101,1% dengan rata-rata sebesar 67,1%. Hal tersebut menunjukkan bahwa secara keseluruhan kemampuan perusahaan penerbangan yang menjadi sampel dalam penelitian ini mengalami sedikit penurunan dalam membayarkan utang-utangnya berdasarkan total aktiva yang dimiliki pada tahun 2018.

4.2.4 Pertumbuhan

Data variabel pertumbuhan dalam penelitian ini diperoleh melalui laporan tahunan yang disajikan perusahaan. Hasil analisis statistik deskriptif variabel pertumbuhan dapat dilihat pada Tabel 4.8.

Tabel 4.8
Statistik Deskriptif Variabel Pertumbuhan secara Keseluruhan

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Pertumbuhan	102	-,159	,332	,05012	,086492
Valid N (listwise)	102				

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan Tabel 4.8, diketahui bahwa nilai minimum yang diperoleh sebesar -0,159, artinya terdapat perusahaan yang mengalami penurunan jumlah aktiva dibanding tahun sebelumnya, yaitu sebesar 15,9%. Nilai maksimum yang diperoleh sebesar 0,332, artinya terdapat perusahaan yang mengalami peningkatan jumlah aktiva dibandingkan tahun sebelumnya, yaitu sebesar 33,2%. Nilai rata-rata yang diperoleh sebesar 0,050, artinya secara keseluruhan peningkatan aktiva yang dialami perusahaan sebesar 5% dibanding tahun sebelumnya. Jika dilihat per tahun, maka pertumbuhan yang dialami perusahaan dapat dilihat pada Tabel 4.9.

Tabel 4.9
 Statistik Deskriptif Variabel Pertumbuhan per Tahun

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Pertumbuhan 2017	51	-,0822	,3321	,045960	,0706604
Pertumbuhan 2018	51	-,1591	,3003	,054271	,1004144
Valid N (listwise)	51				

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan Tabel 4.9, pada Tahun 2017 diketahui nilai minimum yang diperoleh sebesar -0,082 (-8,2%), nilai maksimum yang diperoleh sebesar 0,332 (33,2%), dan rata-rata yang diperoleh sebesar 0,046 (4,6%). Pada Tahun 2018, diketahui nilai minimum yang diperoleh sebesar -0,159 (-15,9%), nilai maksimum sebesar 0,300 (30,0%) dengan rata-rata sebesar 0,054 (5,4%). Hasil tersebut menunjukkan bahwa secara keseluruhan perusahaan mengalami pertumbuhan pada aktiva yang dimiliki dibanding tahun sebelumnya.

4.2.5 Difusi Kepemilikan

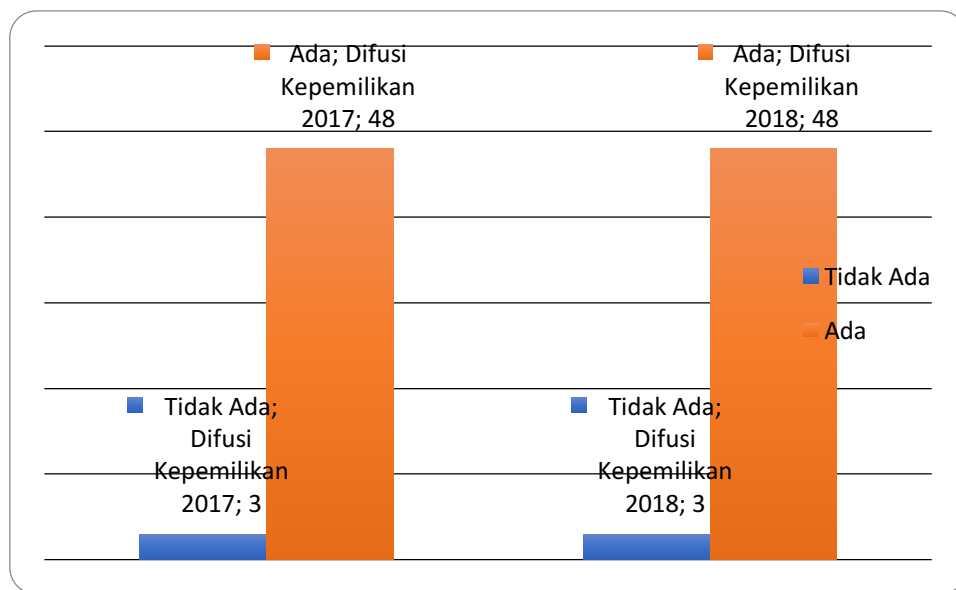
Data variabel difusi kepemilikan dalam penelitian ini diperoleh melalui laporan tahunan yang disajikan perusahaan. Hasil analisis statistik deskriptif variabel difusi kepemilikan dapat dilihat pada Tabel 4.10.

Tabel 4.10
 Statistik Deskriptif Variabel Difusi Kepemilikan secara Keseluruhan

Difusi Kepemilikan				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Tidak Ada	6	5,9	5,9	5,9
Valid Ada	96	94,1	94,1	100,0
Total	102	100,0	100,0	

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan Tabel 4.10, diketahui bahwa terdapat enam perusahaan penerbangan, atau sekitar 5,9%, yang tidak memiliki difusi kepemilikan dalam struktur sahamnya. Sebanyak 96 perusahaan penerbangan atau sekitar 94,1% memiliki difusi kepemimpinan. Jika dilihat per tahun, maka perusahaan yang memiliki difusi kepemilikan perusahaan dapat dilihat pada Gambar 4.1.



Gambar 4.1

Statistik Deskriptif Variabel Difusi Kepemilikan per Tahun

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan gambar 4.1, diketahui bahwa baik pada tahun 2017 maupun tahun 2018, perusahaan yang tidak memiliki difusi kepemilikan ada sebanyak tiga perusahaan. Selanjutnya, terdapat 48 perusahaan yang memiliki difusi kepemilikan, baik pada tahun 2017 maupun tahun 2018. Hal tersebut menunjukkan bahwa tidak terdapat perubahan dalam struktur saham perusahaan dalam kurun waktu dua tahun tersebut.

4.2.6 Kepemilikan Pemerintah

Data variabel kepemilikan pemerintah dalam penelitian ini diperoleh melalui laporan tahunan yang disajikan perusahaan. Hasil analisis statistik deskriptif variabel kepemilikan pemerintah dapat dilihat pada Tabel 4.11.

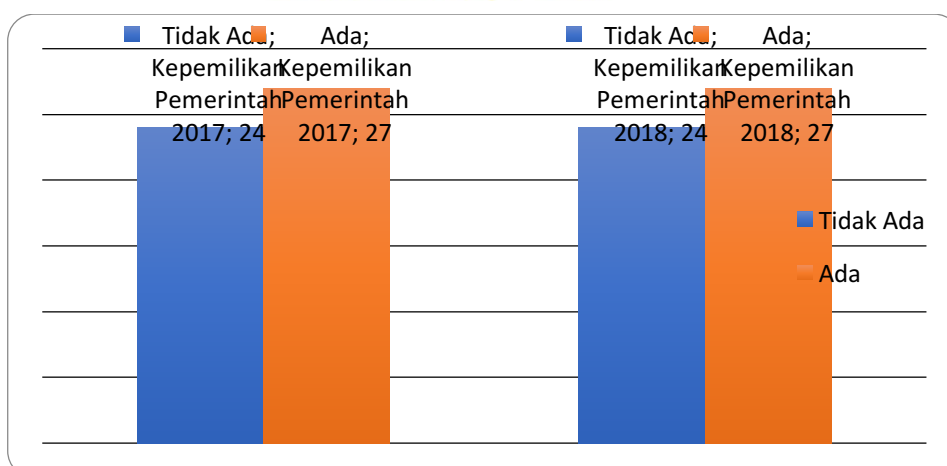
Tabel 4.11

Statistik Deskriptif Variabel Kepemilikan Pemerintah secara Keseluruhan

Kepemilikan Pemerintah				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Tidak Ada	48	47,1	47,1	47,1
Valid Ada	54	52,9	52,9	100,0
Total	102	100,0	100,0	

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan Tabel 4.11, diketahui bahwa terdapat 54 perusahaan penerbangan, atau sebesar 52,9%, yang sebagian sahamnya dimiliki oleh pemerintah. Sebanyak 48 perusahaan penerbangan, atau sebesar 47,1%, yang sahamnya tidak dimiliki oleh pemerintah. Jika dilihat per tahun, maka perusahaan yang memiliki difusi kepemilikan perusahaan dapat dilihat pada Gambar 4.2.



Gambar 4.2

Statistik Deskriptif Variabel Kepemilikan Pemerintah per Tahun

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan Gambar 4.2, diketahui bahwa baik pada tahun 2017 maupun 2018, perusahaan yang sebagian sahamnya dimiliki oleh pemerintah ada sebanyak 27 perusahaan. Namun, terdapat 24 perusahaan penerbangan yang sahamnya tidak dimiliki oleh pemerintah.

4.2.7 Umur Perusahaan

Data variabel umur perusahaan dalam penelitian ini diperoleh melalui laporan tahunan yang disajikan perusahaan. Hasil analisis statistik deskriptif variabel umur perusahaan dapat dilihat pada Tabel 4.12.

Tabel 4.12
Statistik Deskriptif Variabel Umur Perusahaan secara Keseluruhan

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Umur Perusahaan	102	5	99	49,91	27,933
Valid N (listwise)	102				

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan Tabel 4.12, diketahui nilai minimum yang diperoleh sebesar lima, artinya terdapat perusahaan yang baru berusia lima tahun. Nilai maksimum yang diperoleh sebesar 99, artinya terdapat perusahaan yang berusia 99 tahun. Nilai rata-rata yang diperoleh sebesar 49,91, artinya secara keseluruhan perusahaan penerbangan telah berusia hampir 50 tahun. Jika dilihat per tahun, maka usia perusahaan penerbangan yang menjadi sampel dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 4.13.

Tabel 4.13

Statistik Deskriptif Variabel Umur Perusahaan per Tahun

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Umur Perusahaan 2017	51	5	98	49,41	28,068
Umur Perusahaan 2018	51	6	99	50,41	28,068
Valid N (listwise)	51				

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan Tabel 4.13, pada tahun 2017 diperoleh nilai minimum sebesar lima, nilai maksimum yang diperoleh sebesar 98 dengan rata-rata sebesar 49,41. Pada tahun 2018 nilai minimum yang diperoleh sebesar enam, nilai maksimum yang diperoleh sebesar 99 dengan rata-rata sebesar 50,41. Hal demikian menunjukkan bahwa secara keseluruhan perusahaan penerbangan telah berusia 50 tahun lebih sejak mulai beroperasi.

4.2.8 ROA

Data variabel ROA dalam penelitian ini diperoleh melalui laporan tahunan yang disajikan perusahaan. Hasil analisis statistik deskriptif variabel ROA dapat dilihat pada Tabel 4.14.

Tabel 4.14

Statistik Deskriptif Variabel ROA secara Keseluruhan

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
ROA	102	-,066	,144	,03972	,047143
Valid N (listwise)	102				

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan Tabel 4.14, diketahui nilai minimum yang diperoleh sebesar -0,066 atau sebesar -6,6%, artinya terdapat perusahaan belum mampu memaksimalkan aktiva yang dimiliki dalam operasionalnya, sehingga mengalami

kerugian. Nilai maksimum yang diperoleh sebesar 0,144 atau sebesar 14,4%, artinya terdapat perusahaan yang mampu memaksimalkan aktiva yang dimiliki sehingga mampu menghasilkan keuntungan bagi perusahaan. Nilai rata-rata yang diperoleh sebesar 0,039 atau sebesar 3,9%, artinya secara keseluruhan perusahaan penerbangan memiliki kemampuan dalam mengelola aktiva sehingga dapat menghasilkan keuntungan. Jika dilihat per tahun, maka besarnya ROA yang diperoleh dapat dilihat pada Tabel 4.15.

Tabel 4.15
Statistik Deskriptif Variabel ROA per Tahun

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
ROA 2017	51	-,0658	,1441	,044372	,0487392
ROA 2018	51	-,0656	,1406	,035063	,0454929
Valid N (listwise)	51				

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan Tabel 4.15, pada tahun 2017 diperoleh nilai minimum sebesar -6,5%, nilai maksimum sebesar 14,4% dengan rata-rata sebesar 4,4%. Pada tahun 2018 diperoleh nilai minimum sebesar -6,5%, nilai maksimum sebesar 14,1% dengan rata-rata sebesar 3,5%. Hal tersebut menunjukkan bahwa secara keseluruhan kemampuan perusahaan dalam mengelola aktiva untuk menghasilkan laba mengalami sedikit penurunan pada tahun 2018.

4.3 Analisis Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik yang dilakukan dalam penelitian ini yaitu uji normalitas, uji multikolinearitas dan uji heteroskedastisitas. Ketiga uji asumsi klasik tersebut diuraikan sebagai berikut.

4.3.1 Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui data residual dalam model penelitian ini berdistribusi normal atau tidak. Uji normalitas dilakukan menggunakan Kolmogorov-Smirnov test. Model regresi yang baik dikatakan berdistribusi normal jika nilai signifikansi yang diperoleh $>0,05$. Hasil uji normalitas tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.16.

Tabel 4.16
Hasil Uji Normalitas dengan Kolmogorov-Smirnov Test
(Sebelum Transformasi)

		Unstandardized Residual	
N		102	
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000	
	Std. Deviation	74.40795676	
Most Extreme Differences	Absolute	.135	
	Positive	.135	
	Negative	-.102	
Test Statistic		.135	
Asymp. Sig. (2-tailed)		.000 ^c	
Monte Carlo Sig. (2-tailed)	Sig.	.041 ^d	
	99% Confidence Interval	Lower Bound	.036
		Upper Bound	.046

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. Based on 10000 sampled tables with starting seed 2000000.

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan hasil uji normalitas, diketahui bahwa nilai signifikansi yang diperoleh sebesar 0,000 di mana nilai tersebut lebih kecil dari 0,05. Hal tersebut menunjukkan bahwa data residual dalam model regresi tidak berdistribusi normal. Oleh karena itu, perlu dilakukan transformasi data pada semua variabel yang datanya bersifat *continuous* ke dalam bentuk logaritma natural. Hasil uji normalitas setelah data yang bersifat *continuous* ditransformasi dapat dilihat pada Tabel 4.17.

Tabel 4.17
 Hasil Uji Normalitas dengan Kolmogorov-Smirnov Test
 (Setelah Transformasi)

		Unstandardized Residual	
N		95	
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000	
	Std. Deviation	.85155890	
Most Extreme Differences	Absolute	.067	
	Positive	.066	
	Negative	-.067	
Test Statistic		.067	
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}	
Monte Carlo Sig. (2-tailed)	Sig.	.759 ^e	
	99% Confidence Interval	Lower Bound	.748
		Upper Bound	.770

- a. Test distribution is Normal.
- b. Calculated from data.
- c. Lilliefors Significance Correction.
- d. This is a lower bound of the true significance.
- e. Based on 10000 sampled tables with starting seed 299883525.

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan hasil uji normalitas setelah data ditransformasi, diketahui bahwa nilai signifikansi yang diperoleh sebesar 0,200, di mana nilai tersebut lebih besar dari 0,05. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa data residual dalam model regresi berdistribusi normal.

4.3.2 Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas dilakukan untuk mengetahui hubungan antar variabel independen dalam model regresi. Uji multikolinearitas dalam penelitian ini dilakukan dengan melihat nilai Tolerance dan VIF. Model regresi yang baik yaitu model yang tidak terjadi multikolinearitas. Model regresi dikatakan tidak terjadi multikolinearitas jika nilai Tolerance yang diperoleh $>0,100$ dan $VIF <10$. Hasil uji multikolinearitas dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 4.18.

Tabel 4.18
Hasil Uji Multikolinearitas

Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	(Constant)		
	Logukuran	.819	1.221
	Logleverage	.896	1.116
	Logpertumbuhan	.882	1.133
	Difusi	.815	1.226
	kepemilikanpemerintah	.868	1.153
	Logumur	.915	1.093

a. Dependent Variable: LogDisclosure

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan hasil uji multikolinearitas, diketahui bahwa nilai Tolerance yang diperoleh tiap variabel independen sebesar 0,815-0,896, di mana nilai tersebut lebih besar dari 0,100. Nilai VIF yang diperoleh sebesar 1,093-1,226, di mana nilai tersebut lebih kecil dari 10. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa model regresi dalam penelitian ini tidak terjadi multikolinearitas.

4.3.3 Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas digunakan untuk mengetahui ketidaksamaan variance dalam residual dalam satu pengamatan dengan pengamatan lainnya. Uji heteroskedastisitas dalam penelitian ini dilakukan dengan uji Glejser. Model regresi yang baik yaitu model yang tidak terjadi heteroskedastisitas. Jika nilai signifikansi yang diperoleh $>0,05$, maka dapat dikatakan model regresi tidak terjadi heteroskedastisitas. Hasil uji heteroskedastisitas dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 4.19.

Tabel 4.19
Hasil Uji Heteroskedastisitas

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.087	1.157		.939	.350
	Logukuran	-.004	.049	-.010	-.089	.930
	Logleverage	-.197	.146	-.145	-1.350	.180
	Logpertumbuhan	.164	.147	.121	1.113	.269
	difusi	.235	.210	.126	1.116	.267
	kepemilikanpemerintah	-.062	.114	-.060	-.549	.584
	Logumur	-.094	.085	-.118	-1.107	.271

a. Dependent Variable: AbsRes2

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan hasil uji heteroskedastisitas, diketahui bahwa nilai signifikansi yang diperoleh variabel independen sebesar 0,180-0,930. Nilai tersebut lebih besar dari 0,05. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa model regresi dalam penelitian ini tidak terjadi heteroskedastisitas.

4.4 Analisis Regresi Berganda

Hipotesis dalam penelitian ini adalah untuk membuktikan pengaruh variabel ukuran perusahaan, leverage, pertumbuhan, difusi kepemilikan, kepemilikan pemerintah dan umur perusahaan terhadap pengungkapan informasi keselamatan penumpang. Oleh karena itu, analisis yang digunakan adalah analisis regresi linear berganda. Hasil analisis tersebut diuraikan sebagai berikut.

4.4.1 Hasil Uji Koefisien Determinasi

Hasil uji koefisien determinasi menunjukkan besarnya pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Hasil uji koefisien determinasi dalam penelitian ini dapat dilihat dari nilai adjusted R square yang diperoleh. Jika nilai *adjusted R square* yang diperoleh mendekati angka satu (1), maka pengaruh yang diberikan makin besar. Hasil uji tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.20.

Tabel 4.20
Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.270 ^a	.073	.010	.88011

a. Predictors: (Constant), Logumur, Logleverage, kepemilikanpemerintah, Logpertumbuhan, Logukuran, difusi

b. Dependent Variable: LogDisclosure

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan Tabel 4.20, diketahui bahwa nilai *adjusted R square* yang diperoleh sebesar 0,010. Hal tersebut berarti bahwa besarnya pengaruh yang diberikan variabel independen dalam penelitian ini, yaitu ukuran perusahaan, leverage, pertumbuhan, difusi kepemilikan, kepemilikan pemerintah dan umur perusahaan, terhadap variabel dependen, yaitu pengungkapan informasi keselamatan penumpang, sangat kecil, yaitu sebesar 1%.

4.4.2 Hasil Uji F Statistik

Uji F statistik digunakan untuk mengetahui pengaruh seluruh variabel independen dalam penelitian terhadap variabel dependen. Jika nilai F hitung yang diperoleh lebih besar dari F tabel, dengan nilai signifikansi yang diperoleh <0,05, maka dapat dikatakan bahwa seluruh variabel independen penelitian ini berpengaruh pada variabel dependen. Hasil uji F statistik dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 4.21.

Tabel 4.21
Hasil Uji F Statistik

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	5.371	6	.895	1.156	.337 ^b
	Residual	68.164	88	.775		
	Total	73.535	94			

a. Dependent Variable: LogDisclosure

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan Tabel 4.21, diketahui nilai df 1 sebanyak 6 dan df 2 sebanyak 88, sehingga besarnya nilai F tabel untuk tingkat kesalahan 5% adalah sebesar 2,203. Hasil analisis menunjukkan bahwa nilai F hitung yang diperoleh sebesar 1,156. Nilai tersebut lebih kecil dibanding dengan F tabel, dengan signifikansi yang diperoleh sebesar 0,337 ($>0,05$). Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa ukuran perusahaan, leverage, pertumbuhan, difusi kepemilikan, kepemilikan pemerintah dan umur perusahaan tidak berpengaruh signifikan terhadap pengungkapan informasi keselamatan penumpang.

4.4.3 Hasil Uji t Statistik

Hasil uji t statistik dilakukan untuk mengetahui pengaruh variabel independen secara parsial terhadap variabel dependen. Jika nilai t hitung yang diperoleh lebih besar dari t tabel, dengan nilai signifikansi yang diperoleh $<0,05$, maka dapat dikatakan bahwa variabel independen secara parsial berpengaruh pada variabel dependen. Nilai t tabel diperoleh berdasarkan nilai df sebesar 88 (Tabel 4.21) dengan tingkat kesalahan 5%, yaitu sebesar 1,987. Hasil uji t statistik dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 4.22.

Tabel 4.22
Hasil Uji t Statistik

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	4.177	1.982		2.108	.038
	Logukuran	.024	.083	.032	.285	.776
	Logleverage	.538	.250	.233	2.151	.034
	Logpertumbuhan	-.005	.252	-.002	-.020	.984
	Difusi Kepemilikan	-.328	.360	-.104	-.912	.364
	Kepemilikan pemerintah	-.123	.195	-.070	-.632	.529
	Logumur	.026	.146	.020	.182	.856

a. Dependent Variable: LogDisclosure

Sumber data: *IBM Statistical SPSS 25 Output, 2020*

Berdasarkan hasil analisis tersebut, maka persamaan regresi yang dapat dibentuk sebagai berikut.

$$Y = 4,177 + 0,024X_1 + 0,538X_2 - 0,005X_3 - 0,328X_4 - 0,123X_5 + 0,026X_6$$

Hasil analisis regresi linear berganda tersebut dapat diuraikan sebagai berikut.

a. Ukuran Perusahaan

Nilai koefisien regresi yang diperoleh ukuran perusahaan (X_1) bernilai positif, yaitu sebesar 0,024, artinya besarnya ukuran perusahaan dapat meningkatkan pengungkapan informasi. Namun nilai t hitung yang diperoleh sebesar 0,285, nilai tersebut lebih kecil dari t tabel yang sebesar 1,987. Nilai signifikansi yang diperoleh sebesar 0,776, nilai tersebut lebih besar dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa ukuran perusahaan tidak terbukti berpengaruh signifikan terhadap pengungkapan informasi keselamatan penumpang, sehingga hipotesis pertama (H_1) ditolak.

b. *Leverage*

Nilai koefisien regresi yang diperoleh leverage (X_2) bernilai positif, yaitu sebesar 0,538, artinya tingginya leverage dapat meningkatkan pengungkapan informasi. Nilai t hitung yang diperoleh sebesar 2,151, nilai tersebut lebih besar dari t tabel yang sebesar 1,987. Nilai signifikansi yang diperoleh sebesar 0,034, nilai tersebut lebih kecil dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa leverage terbukti berpengaruh positif signifikan terhadap pengungkapan informasi keselamatan penumpang, sehingga hipotesis kedua (H_2) diterima.

c. Pertumbuhan

Nilai koefisien regresi yang diperoleh pertumbuhan (X3) bernilai negatif, yaitu sebesar 0,005, artinya rendahnya pertumbuhan perusahaan dapat meningkatkan pengungkapan informasi. Namun nilai t hitung yang diperoleh sebesar 0,020, nilai tersebut lebih kecil dari t tabel yang sebesar 1,987. Nilai signifikansi yang diperoleh sebesar 0,984, nilai tersebut lebih besar dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pertumbuhan tidak terbukti berpengaruh signifikan terhadap pengungkapan informasi keselamatan penumpang, sehingga hipotesis ketiga (H3) ditolak.

d. Difusi Kepemilikan

Nilai koefisien regresi yang diperoleh difusi kepemilikan (X4) bernilai negatif, yaitu sebesar 0,328, artinya rendahnya difusi kepemilikan perusahaan dapat meningkatkan pengungkapan informasi. Namun nilai t hitung yang diperoleh sebesar 0,912, nilai tersebut lebih kecil dari t tabel yang sebesar 1,987. Nilai signifikansi yang diperoleh sebesar 0,364, nilai tersebut lebih besar dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa difusi kepemilikan tidak terbukti berpengaruh signifikan terhadap pengungkapan informasi keselamatan penumpang, sehingga hipotesis keempat (H4) ditolak.

e. Kepemilikan Pemerintah

Nilai koefisien regresi yang diperoleh kepemilikan pemerintah (X5) bernilai negatif, yaitu sebesar 0,123, artinya rendahnya kepemilikan pemerintah perusahaan dapat meningkatkan pengungkapan informasi. Namun nilai t hitung yang diperoleh sebesar 0,632, nilai tersebut lebih kecil dari t tabel yang sebesar 1,987. Nilai signifikansi yang diperoleh sebesar 0,529, nilai tersebut lebih besar dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa kepemilikan pemerintah tidak terbukti berpengaruh signifikan terhadap pengungkapan informasi keselamatan penumpang, sehingga hipotesis kelima (H5) ditolak.

f. Umur Perusahaan

Nilai koefisien regresi yang diperoleh umur perusahaan (X6) bernilai positif, yaitu sebesar 0,026, artinya perusahaan dengan usia panjang cenderung menyajikan pengungkapan informasi lebih banyak. Namun nilai t hitung yang diperoleh sebesar 0,182, nilai tersebut lebih kecil dari t tabel yang sebesar 1,987. Nilai signifikansi yang diperoleh sebesar 0,856, nilai tersebut lebih besar dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa umur perusahaan tidak terbukti berpengaruh signifikan terhadap pengungkapan informasi keselamatan penumpang, sehingga hipotesis keenam (H6) ditolak.

4.5 Pembahasan

4.5.1 Pengaruh Ukuran Perusahaan pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang

Hipotesis pertama (H1) dalam penelitian ini yaitu “ukuran perusahaan berpengaruh positif pada pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang.” Berdasarkan hasil penelitian, diketahui bahwa hipotesis tersebut ditolak, karena nilai t hitung yang diperoleh (0,285) lebih kecil dari t tabel (1,987), dengan signifikansi 0,776 ($>0,05$), sehingga besarnya perusahaan belum tentu dapat meningkatkan pengungkapan informasinya.

Perusahaan berukuran besar memiliki kegiatan operasional yang lebih tinggi dan kompleks jika dibandingkan dengan perusahaan berukuran kecil (Rizky & Yuyetta, 2015). Makin besar ukuran perusahaan, makin besar pula perhatian perusahaan pada permasalahan sosial yang terjadi di lingkungan masyarakat. Hal demikian dikarenakan aktivitas perusahaan yang juga memiliki cakupan besar ini dimungkinkan juga memberikan dampak bagi masyarakat sekitar, baik secara langsung maupun tidak langsung. Oleh karena itu, perusahaan penerbangan dengan ukuran lebih besar cenderung mengungkapkan informasi lebih banyak.

Pengungkapan informasi terkait dengan keselamatan manusia penting dilakukan untuk meningkatkan kepuasan dan kepercayaan para pemangku kepentingan (Cahaya & Hervina, 2019). Setiap perusahaan yang memberikan jasa, termasuk perusahaan penerbangan tentunya sangat memperhatikan kepuasan dan kepercayaan dari para penumpangnya, sehingga manajemen mengungkapkan berbagai informasi terkait keselamatan bagi masyarakat yang menggunakan jasanya. Begitu pula perusahaan penerbangan dengan ukuran besar juga perlu

memberikan pengungkapan informasi yang lebih besar dalam pelaporannya untuk menunjukkan bahwa perusahaan mampu memberikan keselamatan dan keamanan bagi seluruh penumpang yang menggunakan jasanya. Namun, nyatanya dalam penelitian ini membuktikan bahwa ukuran suatu perusahaan tidak berpengaruh pada tingkat pengungkapannya. Hal tersebut berarti bahwa tidak semua perusahaan penerbangan dengan ukuran besar mengungkapkan informasi keselamatan penumpang dengan lebih banyak, sehingga perusahaan besar maupun kecil memiliki kemungkinan yang sama besarnya untuk mengungkapkan lebih banyak maupun hanya sedikit pengungkapan informasi tentang keselamatan penumpang.

Hal tersebut sejalan dengan yang disampaikan oleh Elshabasy (2018) bahwa perusahaan besar sekalipun belum tentu bersedia mengungkapkan informasi yang dimilikinya secara luas. Hal tersebut dapat dimungkinkan adanya informasi penting yang jika diungkapkan dapat berdampak pada kerugian bagi perusahaan, sehingga perusahaan tidak lagi dapat bersaing secara kompetitif. Selain itu, dapat pula dimungkinkan karena informasi yang dimiliki dinilai tidak akan memberikan manfaat bagi perusahaan untuk dapat lebih bersaing secara kompetitif, sehingga memilih untuk menahan informasi tersebut.

Namun demikian, hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Karaman *et al.* (2018), dan Cahaya & Hervina (2019). Penelitian tersebut justru menunjukkan bahwa terdapat pengaruh positif ukuran perusahaan terhadap pengungkapan informasi. Perusahaan dengan ukuran besar berarti perusahaan tersebut memiliki total aktiva yang besar pula. Besarnya total aktiva yang dimiliki cenderung diiringi dengan tanggung jawab untuk mengungkapkan

berbagai informasi yang berkaitan dengan pengelolaan aktiva dalam aktivitas operasional perusahaan. Oleh karena itu, perusahaan besar cenderung memiliki banyak informasi yang dapat diungkapkan melalui laporan tahunan maupun laporan keberlanjutannya.

4.5.2 Pengaruh *Leverage* pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang

Hipotesis kedua (H2) dalam penelitian ini yaitu “*leverage* berpengaruh positif pada pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang.”

Berdasarkan hasil penelitian, diketahui bahwa hipotesis tersebut diterima, karena nilai t hitung yang diperoleh (2,151) lebih kecil dari t tabel (1,987), dengan signifikansi 0,034 ($<0,05$), sehingga tingginya *leverage* perusahaan dapat meningkatkan pengungkapan informasinya.

Leverage menunjukkan sejauh mana aktiva perusahaan dibiayai oleh utang (Kasmir, 2009). Berdasarkan data yang diperoleh, diketahui bahwa perusahaan penerbangan dalam penelitian ini memiliki nilai *leverage* yang cenderung meningkat pada tahun 2018. Peningkatan *leverage* tersebut menunjukkan bahwa peningkatan hutang perusahaan lebih tinggi dibanding dengan peningkatan total aktivanya. Peningkatan hutang ini dapat diartikan bahwa perusahaan penerbangan cenderung bergantung pada dana dari kreditur dalam menjalankan aktivitas operasionalnya. Oleh karena itu, perusahaan perlu mengungkapkan lebih banyak informasi yang dimiliki dalam laporannya agar kreditur, sebagai salah satu stakeholder utama perusahaan, dapat mengetahui banyak informasi terkait kinerja perusahaan, termasuk komitmen perusahaan terhadap keselamatan penumpang. Sesuai dengan argumentasi teori stakeholder manajerial, kreditur akan selalu

memberikan dukungan pada perusahaan melalui pinjaman yang diberikan bila kebutuhan mereka atas informasi dapat dipenuhi oleh perusahaan.

Pengungkapan informasi diperlukan sebagai bentuk akuntabilitas dan tanggung jawab perusahaan kepada pihak terkait (Arif & Wawo, 2016). Perusahaan yang aktivitasnya bergantung pada hutang atau pinjaman dari kreditur tentunya perlu mengungkapkan lebih banyak informasi terkait penggunaan pinjaman yang diberikan. Hal tersebut dilakukan perusahaan sebagai bentuk transparansi atas penggunaan pinjaman yang diberikan dalam menjalankan aktivitas operasionalnya untuk mendapatkan keuntungan yang maksimal. Tingginya pengungkapan informasi yang diberikan perusahaan juga tentunya pada akhirnya dapat meningkatkan kepercayaan dari para kreditur, sehingga jika ke depannya perusahaan membutuhkan pinjaman, dapat mengajukan pinjaman dengan lebih mudah.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Karaman et al. (2018), Arif, F.A. & Wawo, A. (2016), dan Pratiwi, M.W. & Palupi, A.F. (2015). Penelitian tersebut juga menemukan bahwa leverage dapat berpengaruh positif pada pengungkapan informasi. Perusahaan yang memiliki tingkat leverage tinggi, berarti perusahaan tersebut juga memiliki hutang yang tinggi, karena perusahaan cenderung dapat menjalankan operasionalnya berdasarkan hutang yang diperoleh. Perusahaan dengan leverage yang tinggi cenderung akan mengungkapkan informasi dengan lebih banyak, tidak hanya informasi yang wajib diungkapkan dalam pelaporan tahunan dan keuangan, namun juga mengungkapkan

informasi lain yang dapat meningkatkan kepercayaan kreditur sehingga pada akhirnya nanti dapat memudahkan perusahaan untuk mendapatkan pinjaman.

4.5.3 Pengaruh Pertumbuhan pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang

Hipotesis ketiga (H3) dalam penelitian ini yaitu “pertumbuhan berpengaruh positif pada pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang.” Berdasarkan hasil penelitian, diketahui bahwa hipotesis tersebut ditolak, karena nilai t hitung yang diperoleh (-0,020) lebih kecil dari t tabel (1,987), dengan signifikansi 0,984 ($>0,05$), sehingga tingginya pertumbuhan perusahaan belum tentu meningkatkan pengungkapan informasinya.

Pertumbuhan perusahaan merupakan kemampuan perusahaan dalam meningkatkan ukuran perusahaan, yaitu dapat dilihat dari peningkatan aktiva yang dimiliki (Maryanti, 2016). Aktiva merujuk pada seberapa besar kekayaan yang dimiliki perusahaan selama suatu periode. Perusahaan yang mampu menghasilkan aktiva lebih banyak dibanding dengan periode sebelumnya, menunjukkan bahwa perusahaan tersebut mengalami pertumbuhan yang baik. Pertumbuhan suatu perusahaan juga harus diiringi dengan pengungkapan informasi terkait dengan proses pertumbuhan atau hal-hal yang terkait dengan pertumbuhan yang dialami. Hal tersebut dilakukan sebagai salah satu bentuk untuk meningkatkan kepercayaan para pemangku kepentingan sehingga dapat memberikan penilaian yang baik pada kinerja perusahaan.

Namun demikian, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pertumbuhan perusahaan bukan menjadi satu indikator yang dapat meningkatkan pengungkapan informasi keselamatan penumpang. Hal tersebut dapat dimungkinkan karena

besarnya aktiva yang digunakan untuk mengukur pertumbuhan perusahaan belum dapat menunjukkan bagaimana perusahaan dalam menjamin keselamatan penumpang, sehingga dengan tingginya rendahnya pertumbuhan yang dimiliki perusahaan tidak dapat memengaruhi tinggi rendahnya pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang.

Namun hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Tandioga (2016), dan Kend (2015). Penelitian tersebut menemukan bahwa pertumbuhan berpengaruh positif terhadap pengungkapan informasi. Perusahaan yang mengalami pertumbuhan artinya terdapat peningkatan dalam aktiva maupun penjualan yang diperoleh dalam satu periode dibanding periode sebelumnya. Peningkatan tersebut juga disertai dengan berbagai informasi yang dapat menyebabkan peningkatan terjadi. Informasi tersebut tentunya jika diungkapkan dapat meningkatkan nilai perusahaan di mata pihak eksternal. Oleh karena itu, perusahaan dengan pertumbuhan tinggi cenderung mengungkapkan informasi lebih banyak.

4.5.4 Pengaruh Difusi Kepemilikan pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang

Hipotesis keempat (H4) dalam penelitian ini yaitu “difusi kepemilikan berpengaruh positif pada pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang.” Berdasarkan hasil penelitian, diketahui bahwa hipotesis tersebut ditolak, karena nilai t hitung yang diperoleh (-0,912) lebih kecil dari t tabel (1,987), dengan signifikansi 0,364 ($>0,05$), sehingga tingginya difusi kepemilikan belum tentu meningkatkan pengungkapan informasinya.

Berdasarkan teori stakeholder, tanggung jawab sosial merupakan keterikatan secara sukarela yang dilakukan oleh perusahaan kepada para stakeholder (Badulescu, *et al.*, 2018). Publik yang juga memiliki saham perusahaan termasuk dalam stakeholder yang perlu dipertimbangkan oleh manajemen, sehingga perusahaan juga memiliki tanggung jawab kepada seluruh stakeholdernya. Hunardy, N. & Tarigan, J. (2017) menjelaskan bahwa kepemilikan publik ini menjadi salah satu sumber dana perusahaan yang berasal dari pihak eksternal. Hal tersebut menunjukkan bahwa perusahaan dapat dimiliki oleh pihak eksternal perusahaan, dalam hal ini yaitu masyarakat luas yang ingin bergabung dalam suatu perusahaan, dengan membeli sebagian saham perusahaan yang ditawarkan. Makin besar saham yang dijual kepada publik, maka makin banyak pula yang memonitoring kinerja perusahaan. Dengan demikian, tanggung jawab perusahaan untuk melaporkan setiap keputusan yang diambil juga makin besar. Namun demikian, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perusahaan dengan kepemilikan saham oleh publik nyatanya tidak dapat membuat pengungkapan informasi yang dilakukan oleh perusahaan menjadi lebih banyak. Hal tersebut berarti bahwa tinggi rendahnya informasi yang diungkapkan dalam laporan, tidak didasarkan pada kepemilikan saham perusahaan oleh publik atau tidak.

Namun hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Kilic, *et al.* (2015) serta Pratiwi & Palupi (2015). Penelitian tersebut menemukan bahwa difusi kepemilikan berpengaruh positif terhadap pengungkapan informasi. Saham perusahaan yang dimiliki oleh banyak pihak tentunya membuat perusahaan memiliki kewajiban untuk memberikan laporan terhadap aktivitas

perusahaan sebagai bentuk tanggung jawabnya. Oleh karena itu, dengan adanya pihak eksternal yang memiliki saham perusahaan, maka pengungkapan informasinya dilakukan juga akan meningkat, sebagai bentuk akuntabilitas dan kredibilitas perusahaan.

4.5.5 Pengaruh Kepemilikan Pemerintah pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang

Hipotesis kelima (H5) dalam penelitian ini yaitu “kepemilikan pemerintah berpengaruh positif pada pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang.” Berdasarkan hasil penelitian, diketahui bahwa hipotesis tersebut ditolak, karena nilai t hitung yang diperoleh (-0,632) lebih kecil dari t tabel (1,987), dengan signifikansi 0,529 ($>0,05$), sehingga tingginya kepemilikan pemerintah belum tentu meningkatkan pengungkapan informasinya.

Perusahaan milik pemerintah dinilai lebih memperhatikan kepentingan publik (Rizky & Yuyetta, 2015). Hal demikian dikarenakan pemerintah merupakan lembaga negara yang bertanggung jawab secara sosial dan ekonomi kepada masyarakat. Perusahaan yang dimiliki pemerintah tidak hanya berfokus pada pengembangan usaha yang dapat memberikan keuntungan besar bagi perusahaan, namun juga memberikan keuntungan dan manfaat bagi masyarakat secara luas. Oleh karena itu, perusahaan dengan kepemilikan pemerintah ini juga memiliki tanggung jawab untuk melaporkan aktivitas operasionalnya dalam laporan tahunan. Hal tersebut dilakukan sebagai bentuk akuntabilitas dan transparansi pemerintah atas setiap kebijakan dan keputusan yang diambilnya serta dampak yang dapat dirasakan oleh masyarakat.

Namun, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dengan kepemilikan pemerintah tidak berpengaruh terhadap pengungkapan informasi. Meskipun pemerintah memiliki saham perusahaan, namun perannya dalam perusahaan tidak serta merta membuat manajemen mengungkapkan seluruh informasi perusahaan kepada publik melalui laporan tahunan maupun laporan keberlanjutannya. Hal tersebut dapat dimungkinkan fokus utama pemerintah bukan pada pengungkapan informasi keselamatannya, namun lebih kepada hal lain, seperti pelayanan keselamatan dan keamanan penumpang yang menggunakan jasa penerbangan.

Namun, penelitian yang dilakukan oleh Kolsi (2017) dan Rizky & Yuyetta (2015) menunjukkan hal berbeda. Penelitian tersebut menunjukkan bahwa kepemilikan pemerintah berpengaruh positif terhadap pengungkapan informasi. Perusahaan yang juga sebagian sahamnya dimiliki oleh pemerintah cenderung berusaha untuk menyajikan informasi yang lebih banyak dalam pelaporannya, karena pemerintah di sini juga berperan untuk memantau aktivitas perusahaan dalam memberikan pelayanan yang terbaik bagi konsumennya.

4.5.6 Pengaruh Umur Perusahaan pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang

Hipotesis keenam (H6) dalam penelitian ini yaitu “umur perusahaan berpengaruh positif pada pengungkapan informasi keselamatan penumpang pesawat terbang.” Berdasarkan hasil penelitian, diketahui bahwa hipotesis tersebut ditolak, karena nilai t hitung yang diperoleh (0,182) lebih kecil dari t tabel (1,987), dengan signifikansi 0,856 ($>0,05$), sehingga lamanya perusahaan berdiri belum tentu pengungkapan informasi yang disajikan lebih lengkap.

Umur suatu perusahaan menunjukkan seberapa lama perusahaan tersebut sudah terdaftar di bursa efek (Abdullah, et al., 2017). Makin lama perusahaan terdaftar di bursa efek, maka makin lama pula perusahaan tersebut beroperasi. Perusahaan yang telah lama terdaftar cenderung memiliki pengalaman yang lebih banyak dibanding dengan perusahaan yang belum lama terdaftar. Perusahaan yang telah lama beroperasi secara publik diharapkan dapat mengetahui kebutuhan informasi para pemangku kepentingan perusahaan (Wardani, 2012). Semakin perusahaan yang mengetahui kebutuhan informasi pemangku kepentingan, perusahaan dapat memenuhi kebutuhan tersebut melalui pengungkapan informasi, baik pengungkapan informasi yang bersifat wajib maupun yang bersifat sukarela.

Penelitian yang dilakukan oleh Nguyen *et al.* (2017) dan Kolsi (2017) menunjukkan hal yang serupa. Penelitian tersebut menemukan bahwa umur perusahaan berpengaruh positif pada pengungkapan informasi. Perusahaan yang telah lama berdiri dan beroperasi cenderung memiliki lebih banyak informasi yang dapat dibagikan dalam laporan tahunannya, karena pengalaman dan kerjasama yang terjalin juga cenderung lebih banyak dibanding dengan perusahaan yang belum lama beroperasi.

Namun nyatanya, hasil penelitian ini menemukan bahwa umur suatu perusahaan penerbangan tidak dapat memengaruhi besarnya pengungkapan informasi yang dilakukan. Perusahaan yang telah lama beroperasi mungkin memiliki pandangan lain bahwa tidak semua informasi yang dimiliki, termasuk terkait dengan keselamatan penumpang, perlu diungkapkan dalam laporan tahunan maupun laporan keberlanjutan. Perusahaan penerbangan yang telah lama beroperasi

tentunya memiliki jumlah penumpang jauh lebih banyak dibanding dengan perusahaan yang belum lama beroperasi, sehingga penumpang-penumpang tersebut telah merasakan berbagai fasilitas yang mampu menjamin keselamatan dan kenyamanannya selama menggunakan jasa penerbangannya. Oleh karena itu, lama tidaknya suatu perusahaan penerbangan beroperasi tidak dapat menjamin banyaknya pengungkapan informasi tentang keselamatan penumpang yang disajikan dalam laporan tahunan maupun laporan keberlanjutannya.



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah diuraikan, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut.

- a. Ukuran Perusahaan tidak berpengaruh signifikan pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang, yang ditunjukkan dengan nilai t hitung sebesar 0,285 dengan signifikansi sebesar 0,776 dan nilai tersebut lebih besar dari 0,05.
- b. Leverage berpengaruh positif signifikan pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang, yang ditunjukkan dengan nilai t hitung sebesar 2,151 dengan signifikansi sebesar 0,034 dan nilai tersebut lebih kecil dari 0,05.
- c. Pertumbuhan tidak berpengaruh signifikan pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang, yang ditunjukkan dengan nilai t hitung sebesar -0,020 dengan signifikansi sebesar 0,984 dan nilai tersebut lebih besar dari 0,05.
- d. Difusi Kepemilikan tidak berpengaruh signifikan pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang, yang ditunjukkan dengan nilai t hitung sebesar -0,912 dengan signifikansi sebesar 0,364 dan nilai tersebut lebih besar dari 0,05.

- e. Kepemilikan Pemerintah tidak berpengaruh signifikan pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang, yang ditunjukkan dengan nilai t hitung sebesar -0,632 dengan signifikansi sebesar 0,529 dan nilai tersebut lebih besar dari 0,05.
- f. Umur Perusahaan tidak berpengaruh signifikan pada Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang Pesawat Terbang, yang ditunjukkan dengan nilai t hitung sebesar 0,182 dengan signifikansi sebesar 0,856 dan nilai tersebut lebih besar dari 0,05.
- g. Karena hanya satu hipotesis yang terbukti, yaitu hipotesis yang terkait leverage, maka teori stakeholder manajerial hanya mampu menjelaskan secara parsial fenomena pelaporan keselamatan penumpang pesawat terbang yang diteliti dalam skripsi ini.

5.2 Keterbatasan Penelitian

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, terdapat beberapa keterbatasan sebagai berikut.

- a. Jumlah sampel penelitian pada skripsi ini terbatas pada 51 perusahaan penerbangan, karena terdapat perusahaan pada bursa efek yang tidak dapat di akses laporan tahunannya, sehingga jumlah sampel perusahaan yang dapat digunakan juga terbatas.
- b. Pada penelitian ini hanya menggunakan sampel dua periode, yaitu tahun 2017 dan 2018, karena terdapat perusahaan yang tidak menyediakan kembali laporan tahunan untuk periode-periode sebelumnya.

5.3 Saran

Berdasarkan simpulan yang telah diuraikan, maka saran yang dapat diberikan sebagai berikut.

- a. Bagi peneliti selanjutnya diharapkan dapat menambah sampel dengan mengakses sumber lain yang memuat laporan tahunan sesuai dengan kebutuhan penelitian, sehingga jumlah sampel perusahaan dapat lebih banyak lagi.
- b. Bagi peneliti selanjutnya diharapkan bisa memperbanyak periode sampel dan memperluas sampel perusahaan di seluruh dunia sehingga jumlah perusahaan sampel dapat lebih banyak.



DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, M.D.F., Ardiansah, M.N., & Hamidah, N. (2017). The Effect of Company Size, Company Age, Public Ownership and Audit Quality on Internet Financial Reporting. *Sriwiaya International Journal of Dynamic Economics and Business*, Vol. 1, No. 2, 153-166.
- Arif, F.A. & Wawo, A. (2016). Pengaruh Ukuran Perusahaan, Leverage, dan Likuiditas terhadap Pengungkapan *Corporate Social Responsibility* dengan Profitabilitas sebagai Variabel Moderasi. *Assets*, Vol. 6, No. 2, 177-195.
- Artiach, T., Lee, D., Nelson, D., & Walker, J. (2010). The Determinants of Corporate Sustainability Performance. *Accounting & Finance*, Vol. 50, No. 1, 31–51.
- Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan. (2012). Keputusan Ketua Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan Nomor: KEP-431/BL/2012 tentang Penyampaian Laporan Tahunan Emiten atau Perusahaan Publik.
- Badulescu, A., Badulescu, D., Saveanu, T., & Hatos, R. (2018). The Relationship between Firm Size and Age, and Its Social Responsibility Actions – Focus on a Developing Country (Romania). *Sustainability*, Vol. 10, 1-21.
- Barton, S.L., Hill, N.C., & Sundaram, S. (1989). An Empirical Test of Stakeholder Theory Predictions of Capital Structure. *Financial Management*, Vol. 18, No. 1, 36-44.. doi:10.2307/3665696
- Cahaya, F. R., Porter, S., Tower, G., & Brown, A. (2017). Coercive Pressures on Occupational Health and Safety Disclosures. *Journal of Accounting in Emerging Economies*, Vol. 7, No. 3, 318–336.
- Cahaya, F.R. & Hervina, R. (2019). Do Human Rights Issues Matter? An Empirical Analysis of Indonesian Companies' Reporting. *Social Responsibility Journal*, Vol. 15, No. 2, 226-243.
- Callao, S., Cimini, R., & Jarne, J.I. (2016). Value Relevance of Accounting Figures in Presence of Earnings Management. Are Enforcement and Ownership Diffusion Really Enough? *Journal of Business Economics and Management*, Vol. 17, No. 6, 1286-1299.
- Deegan, C. (2000). *Financial Accounting Theory*. Sydney: McGrawHill.
- Deegan, C. & Unerman, J. (2006). *Financial Accounting Theory European Edition*. Berkshire, United Kingdom: McGraw-Hill Education (UK) Limited.

- Donaldson, T. & Preston, L. E., (1995). The Stakeholder Theory of the Corporation: Concepts, Evidence, and Implications. *The Academy of Management Review*, Vol. 20, No. 1, 65-91.
- Elshabasy, Y.N. (2018). The Impact of Corporate Characteristics on Environmental Information Disclosure: An Empirical Study on The Listed Firms in Egypt. *Journal of Business and Retail Management Research*, Vol. 12, Iss. 2, 232-241.
- Fernandez-Feijoo, B., Romero, S., & Ruiz-Blanco, S. (2013). Women on Boards: Do They Affect Sustainability Reporting? *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, Vol. 21, No. 6, 351–364.
- Freeman, R.E. & Reed, D.L. (1983). Stockholders And Stakeholders: A New Perspective on Corporate Governance. *California Management Review*, Vol. 25, No. 3, 88-106
- Ghozali, I. (2009). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS*. Semarang: BP Universitas Diponegoro.
- Gray, R., Owen, D. & Adams, C. (1996). *Accounting and Accountability*, Prentice. London: Hall.
- Hackston, D., & Milne, M. J. (1996). Some Determinants of Social and Environmental Disclosures in New Zealand Companies. *Accounting, Auditing & Accountability Journal*, Vol. 9, No. 1, 77–108.
- Henderson, S. (2004) *Financial Accounting Theory*. Australia: Pearson Education.
- Hunardy, N. & Tarigan, J. (2017). Pengaruh Kepemilikan Pemerintah terhadap Kinerja Keuangan melalui Dewan Komisaris Independen sebagai Variabel Intervening. *Business Accounting Review*, Vol. 5, No. 2, 601-612.
- Jones, T. M., & Wicks, A. C. (1999). Convergent Stakeholder Theory. *Academy of Management Review*, Vol. 24, No. 2, 206–221. doi:10.5465/amr.1999.1893929
- Karaman, A., Kilic, M., & Uyar, A. (2018). Sustainability Reporting in the Aviation Industry: Worldwide Evidence. *Sustainability Accounting, Management and Policy Journal*, <https://doi.org/10.1108/SAMPJ-12-2017-0150>.
- Kasmir. (2009). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Kend, M. (2015). Governance, Firm-Level Characteristics and Their Impact on the Client's Voluntary Sustainability Disclosures and Assurance Decisions. *Sustainability Accounting, Management and Policy Journal*, Vol. 6, No. 1, 54-78.

- Kilic, M., Kuzey, C., & Uyar, A. (2015). The Impact of Ownership and Board Structure on Corporate Social Responsibility (CSR) reporting in the Turkish Banking Industry. *Corporate Governance*, Vol. 15, Iss. 3, 357-374.
- Kim Chinsol & Lee Yuncheol. (2016). Social Responsibility Communication of The Airlines in South Korea. *Journal of the Aviation Management Society of Korea*, Vol. 14, No. 4, 3-34.
- Kolsi, M.C. (2017). The Determinants of Corporate Voluntary Disclosure Policy: Evidence from Abu Dhabi Securities Exchange (ADX). *Journal of Accounting in Emerging Economies*, Vol. 7, Iss. 2, 1-28.
- Liang, S., Li, H., Liu, Z., & Schuckert, M. (2019). Motivators Behind Information Disclosure: Evidence from Airbnb Hosts. *Annals of Tourism Research*, 76, 305-319.
- Maryanti, E. (2016). Analisis Profitabilitas, Pertumbuhan Perusahaan, Pertumbuhan Penjualan dan Struktur Aktiva terhadap Struktur Modal pada Perusahaan Sektor Industri Barang Konsumsi yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (Studi Empiris pada Perusahaan Manufaktur yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2012-2014). *Riset Akuntansi dan Keuangan Indonesia*, Vol. 1, No. 2, 143-151.
- Moon Joonho, Lee Won Seok & Kim Insin. (2016). Effect of Corporate Social Responsibility on Airlines. *International Journal of Transport Economics*, Vol. 43, No. 1-2, 105-121.
- Nguyen, L.S., Tran, M.D., Nguyen, T.X.H., & Le, Q.H. (2017). Factors Affecting Disclosure Levels of Environmental Accounting Information: The Case of Vietnam. *Accounting and Finance Research*, Vol. 6, No. 4, 255-264.
- Odriozola, M. D., & Baraibar-Diez, E. (2017). Is Corporate Reputation Associated with Quality of CSR Reporting? Evidence from Spain. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, Vol. 24, No. 2, 121-132.
- Ozcan, I.C. (2019). Determinants of Environmental, Social, and Governance Disclosure Performance of Publicly Traded Airports. *International Journal of Transport Economics*, Vol. 46, Iss. 3, 77-92.
- Pratiwi, M.W. & Palupi, A.F. (2015). Analisis Pengaruh Ukuran Perusahaan, Kualitas Audit, Umur Perusahaan, Difusi Kepemilikan, Profitabilitas, Leverage, dan Tingkat Pertumbuhan terhadap Tingkat Pengungkapan Segmen Operasi. *Media Riset Akuntansi*, Vol. 5, No. 1, 103-136.
- Presiden, RI. (2007). *Undang-Undang Republik Indonesia nomor 40 tahun 2007 tentang Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan*.

- Reverte, C. (2008). Determinants of Corporate Social Responsibility Disclosure Ratings by Spanish Listed Firms. *Journal of Business Ethics*, Vol. 88, No. 2, 351–366. doi:10.1007/s10551-008-9968-9
- Rizky, Z. & Yuyetta, N.A. (2015). Pengaruh Kepemilikan Manajerial, Kepemilikan Pemerintah, Konsentrasi Kepemilikan, Ukuran Pemerintah, Daya Saing Industri, serta Profitabilitas Perusahaan terhadap Luas Pengungkapan Corporate Social Responsibility. *Diponegoro Journal of Accounting*, Vol. 4, No. 1, 1-10.
- Roberts, R. W. (1992). Determinants of Corporate Social Responsibility Disclosure: An Application of Stakeholder Theory. *Accounting, Organizations and Society*, Vol. 17, No. 6, 595–612. doi:10.1016/0361-3682(92)90015-k
- Sari, T.K., Cahaya, F.R., & Joseph, C. (2020). Coercive Pressures and Anti-corruption Reporting: The Case of ASEAN Countries. *Journal of Business Ethics*, 1-17.
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Tandioga, M.S. (2016). Pengaruh Kinerja Keuangan dan Struktur Modal terhadap Pengungkapan Tanggung Jawab Sosial Perusahaan. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa FEB*, Vol. 3, No. 2, 1-27.
- Ullmann, A. A. (1985). Data in Search of a Theory: A Critical Examination of the Relationships Among Social Performance, Social Disclosure, and Economic Performance of U.S. Firms. *Academy of Management Review*, Vol. 10, No. 3, 540–557. doi:10.5465/amr.1985.4278989
- Ulum, I. (2017). *Intellectual Capital: Model Pengukuran, Framework Pengungkapan & Kinerja Organisasi*. Malang: UMM Press. Di akses pada tanggal 23 Maret 2020 dari https://books.google.co.id/books?id=e25jDwAAQBAJ&pg=PA35&dq=%22teori+stakeholder%22&hl=id&sa=X&ved=0ahUKEwj-tvL1xK_oAhVVXSsKHYPoAMkQ6AEIOTAC#v=onepage&q=%22teori%20stakeholder%22&f=false
- Vourvachis, P., Woodward, T., Woodward, D.G., & Patten, D.M. (2016). CSR Disclosure in Response to Major Airline Accidents: A Legitimacy –Based Exploration. *Sustainability Accounting, Management and Policy Journal*, Vol. 7, No. 1, 26-43.
- Waluyo. (2017). Firm Size, Firm Age, and Firm Growth on Corporate Social Responsibility in Indonesia: The Case of Real Estate Companies. *European Research Studies Journal*, Vol. 20, Iss. 4A, 360-369.

- Wardani, P. (2012). Faktor-faktor yang Mempengaruhi Luas Pengungkapan Sukarela. *Jurnal Akuntansi dan Keuangan*, Vol. 14, No. 1, 1-15.
- Yusuf, M.Y. (2017). Islamic Corporate Social Responsibility (I-CSR) pada Lembaga Keuangan Syariah (LKS). Perpustakaan Nasional: Kencana. Di akses pada tanggal 23 Maret 2020 dari https://books.google.co.id/books?id=zOyIDwAAQBAJ&pg=PA38&dq=%22teori+stakeholder%22&hl=id&sa=X&ved=0ahUKEwj-tvL1xK_oAhVVXSsKHYPoAMkQ6AEIMDAB#v=onepage&q=%22teori%20stakeholder%22&f=false
- Firdaus, Hashim. (2018). "Lion Air 737 Max 8 crash confirmed, 189 dead". Flightglobal. Diakses tanggal 15 September 2020 dari <https://www.flightglobal.com/lion-air-737-max-8-crash-confirmed-189-dead/130047.article>
- Aditra, I.P. (2018). Pesawat Pengangkut Sembako Tergelincir di Bandara Beoga Papua. Kompas.com. Di akses pada tanggal 15 September 2020 dari <https://regional.kompas.com/read/2018/10/10/10571521/pesawat-pengangkut-sembako-tergelincir-di-bandara-beoga-papua>
- Theдора, Novi. (2019). 6 Kecelakaan Pesawat Terbang yang Memakan Korban Jiwa. Liputan6.com. Di akses pada tanggal 29 Maret 2020 dari <https://www.liputan6.com/lifestyle/read/4051041/6-kecelakaan-pesawat-terbang-yang-menelan-korban-jiwa>

LAMPIRAN 1
SAMPEL FINAL

No	Nama Perusahaan	Tahun
1	Qatar Airways	2017
		2018
2	Singapore Airlines	2017
		2018
3	ANA All Nippon Airways	2017
		2018
4	Cathay Pacific Airways	2017
		2018
5	Emirates	2017
		2018
6	Eva Air	2017
		2018
7	Hainan Airlines	2017
		2018
8	Lufthansa	2017
		2018
9	Thai Airways	2017
		2018
10	Japan Airlines	2017
		2018
11	Garuda Indonesia	2017
		2018
12	Swiss Int'l Airlines	2017
		2018
13	China Shouthern	2017
		2018
14	Air New Zealand	2017
		2018
15	Bangkok Airways	2017
		2018
16	KLM Royal Dutch Airlines	2017
		2018
17	British Airways	2017

		2018
18	Air Asia	2017
		2018
19	Virgin Atlantic	2017
		2018
20	Aeroflot	2017
		2018
21	Air France	2017
		2018
22	Hongkong Airlines	2017
		2018
23	Virgin Australia	2017
		2018
24	Iberia	2017
		2018
25	Turkish Airlines	2017
		2018
26	Air Canada	2017
		2018
27	Finnair	2017
		2018
28	China Airlines	2017
		2018
29	EasyJet	2017
		2018
30	Norwegian	2017
		2018
31	JetBlue Airways	2017
		2018
32	Delta Airlines	2017
		2018
33	Aegean Airlines	2017
		2018
34	Royal Jordanian Airlines	2017
		2018
35	Kenya Airways	2017
		2018
36	Southwest Airlines	2017
		2018

37	AirAsia X	2017
		2018
38	LATAM	2017
		2018
39	Air Astana	2017
		2018
40	Alaska Airlines	2017
		2018
41	Vietnam Airlines	2017
		2018
42	IndiGo	2017
		2018
43	Ryan Air	2017
		2018
44	Air Mauritius	2017
		2018
45	SAS Scandinavian	2017
		2018
46	United Airlines	2017
		2018
47	Avianca	2017
		2018
48	China Eastern Airlines	2017
		2018
49	TUI airways	2017
		2018
50	Copa Airlines	2017
		2018
51	Hawaiian Airlines	2017
		2018

LAMPIRAN 2

TABULASI VARIABEL INDEPENDEN

VARIABEL INDEPENDEN					
Kepemilikan Pemerintah	Ukuran Perusahaan	Leverage	Pertumbuhan	Difusi Kepemilikan	Umur Perusahaan
	1	27.403.547.617	0,3807	0,0636	1
1	28.566.628.938	0,3740	0,0424	1	25
1	18.431.400.000	0,2692	-0,0049	1	45
1	20.999.800.000	0,3038	0,1393	1	46
1	20.629.378.000	0,6007	-0,0090	1	65
1	24.119.559.000	0,6095	0,1692	1	66
0	24.151.000.000	0,6748	0,0618	1	71
0	24.396.000.000	0,6640	0,0101	1	72
1	33.100.243.400	0,7116	0,0198	0	32
1	34.665.387.900	0,7101	0,0473	0	33
0	7.690.583.584	0,7186	0,0484	1	26
0	7.887.040.628	0,7093	0,0255	1	27
1	30.431.046.180	0,6252	0,3321	1	28
1	29.891.339.200	0,6642	-0,0177	1	29
0	30.206.784.300	0,7354	0,0452	1	64
0	33.241.488.700	0,7495	0,1005	1	65
1	8.647.855.995	0,8860	-0,0083	0	57
1	8.330.357.087	0,9239	-0,0367	0	58
0	16.502.620.300	0,4099	0,0726	1	66
0	18.475.984.800	0,4089	0,1196	1	67
1	3.763.292.093	0,7509	0,0069	1	67
1	4.371.659.686	0,7918	0,1617	1	68
0	7.016.078.600	0,5124	0,0236	1	15
0	6.724.474.130	0,5086	-0,0416	1	16
1	33.572.115.600	0,7173	0,0862	1	29
1	36.054.554.000	0,6822	0,0739	1	30
1	10.074.537.900	0,7231	-0,0110	1	77
1	11.668.571.200	0,7227	0,1582	1	78
0	1.784.600.835,86	0,5101	-0,0389	1	28
0	1.924.077.480,16	0,5041	0,0782	1	29
0	7432799600	0,8961	-0,0115	1	98
0	9664589000	0,9095	0,3003	1	99

0	22.112.958.200	0,6551	-0,0066	1	43
0	21.244.921.600	0,6603	-0,0393	1	44
0	5.340.492.820	0,6904	-0,0142	1	24
0	4.490.899.559	0,6666	-0,1591	1	25
0	1.434.670.250	0,9894	-0,0277	1	33
0	1.640.979.360	1,0107	0,1438	1	34
1	4.655.952.000	0,7919	0,0803	1	85
1	4.559.414.400	0,8568	-0,0207	1	86
1	20.329.423.200	0,8765	0,0644	1	24
1	25.276.684.300	0,9358	0,2434	1	25
1	9.512.960.000	0,1851	0,1435	1	11
1	11.356.361.000	0,1840	0,1938	1	12
0	6.355.800.000	0,7524	0,0521	1	17
0	6.188.400.000	0,8231	-0,0263	1	18
1	6.973.887.525	0,1485	-0,0177	1	90
1	7.391.605.540	0,2079	0,0599	1	91
1	18.197.000.000	0,7062	-0,0159	1	84
1	20.732.000.000	0,7132	0,1393	1	85
0	24.088.747.800	0,8091	0,1710	1	81
0	26.129.036.700	0,7899	0,0847	1	82
1	2.404.665.590	0,6482	0,1417	1	94
1	2.563.856.270	0,6533	0,0662	1	95
1	7.612.817.598	0,7381	0,0062	1	58
1	7.027.695.027	0,7344	-0,0769	1	59
0	8.069.209.400	0,5307	0,0888	1	22
0	8.908.832.000	0,5341	0,1041	1	23
1	5.305.413.229	0,9518	0,1525	1	24
1	6.471.900.680	0,9696	0,2199	1	25
0	9.781.000.000	0,3581	0,0491	1	19
0	10.426.000.000	0,3865	0,0659	1	20
1	53.671.000.000	0,7338	0,0470	1	92
1	60.266.000.000	0,7729	0,1229	1	93
0	568.079.911	0,6365	0,0481	1	18
0	539.455.089	0,6629	-0,0504	1	19
1	805.204.412	0,8253	0,0002	0	54
1	730.625.677	0,7749	-0,0926	0	55
1	1.387.656.200	0,8971	-0,0681	1	40
1	1366340000	0,9479	-0,0154	1	41
0	25.110.000.000	0,3031	0,0783	1	50

0	26.243.000.000	0,3260	0,0451	1	51
0	1.173.849.600	0,8182	-0,0136	1	10
0	1.051.094.339	0,8679	-0,1046	1	11
0	18.797.972.000	0,7730	-0,0208	1	5
0	17.566.777.000	0,7867	-0,0655	1	6
1	591.743.000	0,8534	0,0335	0	16
1	580.570.000	0,8473	-0,0189	0	17
1	10.740.000.000	0,4429	0,0781	1	73
1	10.912.000.000	0,5081	0,0160	1	74
1	3.899.887.369	0,8031	-0,0822	1	61
1	3.552.066.422	0,7734	-0,0892	1	62
0	2.387.928.552	0,7515	0,1683	1	11
0	3.021.489.328	0,6650	0,2653	1	12
0	9.986.221.130	0,6311	0,0688	1	33
0	10.753.529.820	0,6385	0,0768	1	34
1	311.550.409,50	0,7562	0,0725	1	50
1	318.642.630,20	0,7636	0,0228	1	51
1	3.981.476.500	0,7525	0,0252	1	71
1	3.854.227.300	0,7875	-0,0320	1	72
1	42.326.000.000	0,4919	0,0545	1	91
1	44.792.000.000	0,4788	0,0583	1	92
0	6.861.396.000	0,8047	0,0803	1	98
0	7.118.600.000	0,8606	0,0375	1	99
1	35.423.903.400	0,7441	0,0820	1	29
1	34.896.482.000	0,7423	-0,0149	1	30
0	11.815.102.950	0,5716	-0,0188	1	56
0	13.580.704.820	0,5872	0,1494	1	57
0	4.044.961.000	0,5289	0,1111	1	73
0	4.087.250.000	0,5497	0,0105	1	74
0	2.859.831.000	0,4835	0,0558	1	88
0	3.196.646.000	0,5130	0,1178	1	89

LAMPIRAN 3

TABULASI VARIABEL DEPENDEN

VARIABEL DEPENDEN					
Keselamatan dan Kesehatan Penumpang					
A01	B01	B02	B03	C01	TOTAL
0	0	0	0	51	51
21	0	0	0	109	130
84	0	0	12	0	96
54	0	0	8	0	62
255	0	0	160	0	415
55	0	0	64	0	119
45	87	0	0	0	132
25	0	0	30	78	133
30	0	0	0	64	94
74	0	0	0	0	74
0	0	0	0	35	35
0	0	0	0	125	125
21	0	0	0	0	21
0	0	0	0	57	57
188	0	0	0	0	188
184	0	0	0	0	184
174	0	0	0	97	271
127	0	0	46	0	173
0	0	0	16	0	16
0	0	0	33	0	33
50	0	0	8	0	58
117	0	0	64	0	181
55	0	0	100	0	155
41	0	0	133	0	174
0	0	0	0	8	8
70	0	0	8	0	78
194	0	0	0	0	194
99	0	0	0	0	99
0	0	0	0	127	127
69	0	0	0	0	69
75	0	0	0	0	75
77	0	0	0	0	77
0	0	0	0	46	46

0	0	0	0	81	81
41	0	0	0	0	41
106	0	0	0	0	106
178	0	0	18	0	196
126	28	0	37	0	191
0	0	0	9	0	9
60	0	9	0	0	69
0	0	0	0	0	0
0	0	0	49	0	49
77	0	0	0	0	77
70	0	0	0	0	70
0	0	0	0	0	0
136	0	0	0	0	136
0	6	6	6	0	18
0	0	6	6	0	12
0	0	0	0	58	58
13	0	0	0	0	13
112	0	0	0	0	112
57	0	0	0	0	57
75	0	0	21	0	96
80	0	0	0	84	164
42	0	0	0	0	42
8	0	0	0	0	8
13	0	0	38	0	51
17	0	0	0	0	17
39	0	0	0	0	39
51	0	0	0	0	51
0	0	0	0	0	0
0	0	0	19	0	19
54	0	0	29	0	83
73	0	0	27	0	100
22	0	0	0	0	22
96	0	0	0	0	96
55	0	0	0	0	55
88	0	0	0	0	88
98	0	0	0	0	98
117	0	0	0	0	117
0	0	0	9	0	9
0	0	7	0	0	7

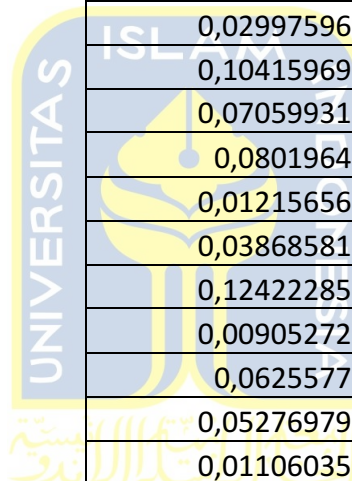
0	0	0	0	0	0
46	0	0	0	0	46
0	0	0	0	19	19
0	0	0	0	0	0
74	0	0	0	0	74
63	0	0	0	0	63
78	0	0	0	1	79
57	0	0	23	0	80
48	0	0	0	0	48
58	0	0	0	8	66
0	0	0	0	0	0
77	0	0	230	0	307
303	0	0	0	0	303
346	0	0	0	0	346
0	0	0	0	0	0
13	0	0	10	0	23
66	0	0	43	0	109
0	0	0	78	0	78
98	0	0	0	0	98
124	0	0	0	0	124
58	0	0	3	0	61
32	0	0	6	0	38
67	0	0	0	0	67
74	0	0	0	12	86
0	0	0	0	59	59
59	0	0	0	0	59
136	0	0	0	0	136
24	0	0	0	0	24
68	0	0	0	0	68
0	0	0	0	130	130

LAMPIRAN 4

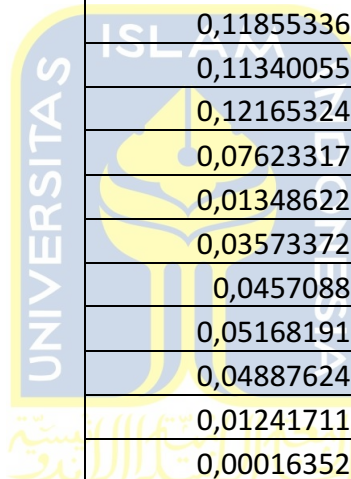
TABULASI VARIABEL KONTROL

VARIABEL KONTROL
ROA
0,02039785
-0,0024687
0,03799006
0,02681716
0,04276264
0,061268
0,00486172
0,0146662
0,01204529
0,02388805
0,02580151
0,0302889
0,01923576
-0,0173847
0,06758356
0,06021599
0,00116518
-0,0294486
0,07870212
0,08072423
-0,0180102
-0,0158015
-0,0019675
0,00393967
0,03299216
0,01410793
0,05327075
0,05335097
0,01431715
0,0044086
-0,0565954

0,05790043
0,08424194
0,12284261
0,07198184
0,08349883
-0,0277611
-0,0217217
0,07407205
0,01785435
-0,0121673
0,01510677
0,11930056
0,14056636
0,02997596
0,10415969
0,07059931
0,0801964
0,01215656
0,03868581
0,12422285
0,00905272
0,0625577
0,05276979
0,01106035
0,01015221
0,05325186
0,05371041
-0,0441336
-0,0285454
0,11777638
0,01860741
0,06817749
0,06907326
0,09058289
0,07985593
0,00047998
-0,003689
-0,0658219
-0,0548875



0,14414414
0,09600218
0,02063852
-0,0656096
0,01056496
0,01172823
0,06753895
0,00913067
0,09989373
0,04036579
0,02874238
0,03006695
0,11754975
0,11855336
0,11340055
0,12165324
0,07623317
0,01348622
0,03573372
0,0457088
0,05168191
0,04887624
0,01241711
0,00016352
0,03081092
0,0121666
0,06360278
0,05344945
0,09619551
0,02166569
0,11874438
0,07700847



LAMPIRAN 5

SPSS OUTPUT

A. Statistik Deskriptif

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Ukuran Perusahaan	102	311550409,5 00	60266000000 ,000	13564453369 ,22932	1280060285 7,214808
Leverage	102	,149	1,011	,66444	,192919
Pertumbuhan	102	-,159	,332	,05012	,086492
Difusi Kepemilikan	102	0	1	,94	,236
Kepemilikan Pemerintah	102	0	1	,53	,502
Umur Perusahaan	102	5,000	99,000	49,91176	27,933125
ROA	102	-,066	,144	,03972	,047143
Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang	102	0	415	86,25	76,069
Valid N (listwise)	102				

Ukuran Perusahaan

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Ukuran Perusahaan	102	311.550.409,5 0	60.266.000. 000,00	13.564.453. 369,23	12.800.602. 857,21
Valid N (listwise)	102				

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Ukuran Perusahaan 2017	51	311.550.409, 50	53.671.000.0 00,00	13.132.483.2 36,30	12.386.625.0 25,76
Ukuran Perusahaan 2018	51	318.642.630, 20	60.266.000.0 00,00	13.996.423.5 02,16	13.310.854.0 61,19
Valid N (listwise)	51				

Leverage

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Leverage	102	,149	1,011	,66444	,192919
Valid N (listwise)	102				

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Leverage 2017	51	,1485	,9894	,657963	,1933147
Leverage 2018	51	,1840	1,0107	,670907	,1942267
Valid N (listwise)	51				

Pertumbuhan



Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Pertumbuhan	102	-,159	,332	,05012	,086492
Valid N (listwise)	102				

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Pertumbuhan 2017	51	-,0822	,3321	,045960	,0706604
Pertumbuhan 2018	51	-,1591	,3003	,054271	,1004144
Valid N (listwise)	51				

Difusi Kepemilikan

Difusi Kepemilikan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Tidak Ada	6	5,9	5,9	5,9
Valid Ada	96	94,1	94,1	100,0
Total	102	100,0	100,0	

Difusi Kepemilikan 2017

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Tidak Ada	3	5,9	5,9	5,9
Valid Ada	48	94,1	94,1	100,0
Total	51	100,0	100,0	

Difusi Kepemilikan 2018

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Tidak Ada	3	5,9	5,9	5,9
Valid Ada	48	94,1	94,1	100,0
Total	51	100,0	100,0	

**Kepemilikan Pemerintah****Kepemilikan Pemerintah**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Tidak Ada	48	47,1	47,1	47,1
Valid Ada	54	52,9	52,9	100,0
Total	102	100,0	100,0	

Kepemilikan Pemerintah 2017

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Tidak Ada	24	47,1	47,1	47,1
Valid Ada	27	52,9	52,9	100,0
Total	51	100,0	100,0	

Kepemilikan Pemerintah 2018

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Tidak Ada	24	47,1	47,1	47,1
Valid Ada	27	52,9	52,9	100,0
Total	51	100,0	100,0	

Umur Perusahaan

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Umur Perusahaan	102	5	99	49,91	27,933
Valid N (listwise)	102				

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Umur Perusahaan 2017	51	5	98	49,41	28,068
Umur Perusahaan 2018	51	6	99	50,41	28,068
Valid N (listwise)	51				



ROA

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
ROA	102	-,066	,144	,03972	,047143
Valid N (listwise)	102				

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
ROA 2017	51	-,0658	,1441	,044372	,0487392
ROA 2018	51	-,0656	,1406	,035063	,0454929
Valid N (listwise)	51				

Pengungkapan Informasi

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang	102	0	415	86,25	76,069
Valid N (listwise)	102				

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Pengungkapan 2017	51	0	415	80,57	82,331
Pengungkapan 2018	51	0	346	91,94	69,601
Valid N (listwise)	51				

Deskriptif Variabel Pengungkapan yang hanya Mengungkapkan**Descriptive Statistics**

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Pengungkapan Informasi Keselamatan Penumpang	95	7	415	92,61	74,984
Valid N (listwise)	95				

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Pengungkapan 2017	45	8	415	91,31	81,851
Valid N (listwise)	45				

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Pengungkapan 2018	50	7	346	93,78	69,045
Valid N (listwise)	50				

B. Sebelum Transformasi Data

Uji Multikolinearitas

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	59.858	53.892		1.111	.270		
	ukuranperusahaan	1.595E-10	.000	.027	.251	.802	.891	1.122
	leverage	60.973	48.196	.155	1.265	.209	.681	1.468
	pertumbuhan	-1.135	95.809	-.001	-.012	.991	.858	1.166
	difusi	-32.244	31.348	-.115	-1.029	.306	.821	1.218
	kepemilikanpemerintah	-11.108	17.486	-.073	-.635	.527	.766	1.306
	umur	.228	.288	.084	.792	.430	.912	1.096
	ROA	201.589	206.660	.125	.975	.332	.621	1.612

a. Dependent Variable: disclosure

Uji Heteroskedastisitas

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	46.147	35.276		1.308	.194		
	ukuranperusahaan	-3.703E-10	.000	-.093	-.891	.375	.891	1.122
	leverage	35.533	31.548	.135	1.126	.263	.681	1.468
	pertumbuhan	26.769	62.713	.046	.427	.670	.858	1.166
	difusi	-4.802	20.519	-.026	-.234	.815	.821	1.218

kepemilikanpeme rintah	-12.382	11.446	-.122	-1.082	.282	.766	1.306
umur	-.184	.188	-.101	-.975	.332	.912	1.096
ROA	204.185	135.272	.189	1.509	.135	.621	1.612

a. Dependent Variable: AbsRes

Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual	
N		102	
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000	
	Std. Deviation	74.40795676	
Most Extreme Differences	Absolute	.135	
	Positive	.135	
	Negative	-.102	
Test Statistic		.135	
Asymp. Sig. (2-tailed)		.000 ^c	
Monte Carlo Sig. (2-tailed)	Sig.	.041 ^d	
	99% Confidence Interval	Lower Bound	.036
		Upper Bound	.046

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. Based on 10000 sampled tables with starting seed 2000000.

C. Setelah Transformasi Data

Uji Multikolinearitas

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta				Tolerance	VIF

1	(Constant)	4.177	1.982		2.108	.038		
	Logukuran	.024	.083	.032	.285	.776	.819	1.221
	Logleverage	.538	.250	.233	2.151	.034	.896	1.116
	Logpertumbuhan	-.005	.252	-.002	-.020	.984	.882	1.133
	difusi	-.328	.360	-.104	-.912	.364	.815	1.226
	kepemilikanpemerintah	-.123	.195	-.070	-.632	.529	.868	1.153
	Logumur	.026	.146	.020	.182	.856	.915	1.093

a. Dependent Variable: LogDisclosure

Uji Heteroskedastisitas

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	1.087	1.157		.939	.350		
	Logukuran	-.004	.049	-.010	-.089	.930	.819	1.221
	Logleverage	-.197	.146	-.145	-1.350	.180	.896	1.116
	Logpertumbuhan	.164	.147	.121	1.113	.269	.882	1.133
	difusi	.235	.210	.126	1.116	.267	.815	1.226
	kepemilikanpemerintah	-.062	.114	-.060	-.549	.584	.868	1.153
	Logumur	-.094	.085	-.118	-1.107	.271	.915	1.093

a. Dependent Variable: AbsRes2

Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual	
N		95	
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000	
	Std. Deviation	.85155890	
Most Extreme Differences	Absolute	.067	
	Positive	.066	
	Negative	-.067	
Test Statistic		.067	
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}	
Monte Carlo Sig. (2-tailed)	Sig.	.759 ^e	
	99% Confidence Interval	Lower Bound	.748
		Upper Bound	.770

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. This is a lower bound of the true significance.

e. Based on 10000 sampled tables with starting seed 299883525.

