

## PERBANDINGAN PENGUNGKAPAN LAPORAN KEBERLANJUTAN INDUSTRI PERKERETAAPIAN DI INDONESIA BERDASARKAN GRI STANDAR 2021

NYIMAS HAFIZAH ASTRILIYA  
ANNISA NABILA HASAN

Akuntansi Sektor Publik, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Padjadjaran  
[nyimas21003@mail.unpad.ac.id](mailto:nyimas21003@mail.unpad.ac.id) [annisa.nabila@mail.unpad.ac.id](mailto:annisa.nabila@mail.unpad.ac.id)

Received: June 20, 2025; Revised: July 01, 2025; Accepted: July 02, 2025

**Abstract:** *The growing awareness of sustainability has led to increased corporate transparency and accountability, particularly through sustainability reporting. This study aims to analyze the disclosure of sustainability issues in three Indonesian railway companies, PT MRT Jakarta, PT LRT Jakarta, and PT Kereta Commuter Indonesia, based on the GRI 2021 Standards. Using a descriptive qualitative approach, the study examines sustainability reports and related documents. The findings reveal that material issues in the railway industry are closely linked to public service functions as well as environmental and social impacts. Economic and social disclosures are generally more extensive than environmental ones, with notable variations among companies. The ownership structure, operational age, and corporate status all influence the extent and form of sustainability reporting. This study underscores the need to enhance the quality of sustainability disclosures and promote the adoption of more consistent standards to strengthen transparency and accountability in the public transportation sector.*

**Keywords:** CSR, GRI Standards 2021, Railway Industry, Sustainability Reporting

**Abstrak:** Kesadaran akan pentingnya keberlanjutan mendorong peningkatan transparansi dan akuntabilitas perusahaan, khususnya melalui pelaporan keberlanjutan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengungkapan isu keberlanjutan pada tiga perusahaan perkeretaapian di Indonesia, yaitu PT MRT Jakarta, PT LRT Jakarta, dan PT Kereta Commuter Indonesia berdasarkan standar GRI 2021. Menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif, analisis dilakukan terhadap laporan keberlanjutan dan dokumen terkait. Hasil menunjukkan bahwa isu material dalam industri ini berkaitan erat dengan fungsi layanan publik serta dampak lingkungan dan sosial. Tingkat pengungkapan isu ekonomi dan sosial cenderung lebih tinggi dibandingkan lingkungan, dengan perbedaan signifikan antar perusahaan. Faktor kepemilikan, usia operasional, dan status perusahaan turut mempengaruhi tingkat dan bentuk pelaporan keberlanjutan. Penelitian ini menyoroti perlunya peningkatan kualitas pelaporan serta adopsi standar yang lebih konsisten untuk memperkuat transparansi dan akuntabilitas keberlanjutan di sektor transportasi publik.

**Kata kunci:** CSR, Industri Perkeretaapian, Laporan Keberlanjutan, Standar GRI 2021

### PENDAHULUAN

Menurut [United Nations Climate Change \(2022\)](#), dunia saat ini sedang

menghadapi tiga krisis utama yang dikenal sebagai *triple planetary crisis*, yakni perubahan iklim, hilangnya keanekaragaman hayati, serta

masalah polusi dan limbah. Meningkatnya urgensi isu-isu lingkungan dan sosial telah mendorong pemerintah di berbagai negara untuk merespons tantangan tersebut secara sistematis. Sebagai bentuk respons global, berbagai negara mulai merumuskan serta mengadopsi kebijakan keberlanjutan yang menjadi acuan dalam pembangunan nasional dan internasional.

Pemerintah Indonesia menunjukkan komitmen terhadap keberlanjutan melalui berbagai kebijakan strategis, termasuk ratifikasi Paris Agreement melalui Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2016 ([Badruzzuhad, Fadhillah, and Firmansyah 2023](#)). Kebijakan lain yang mendukung keberlanjutan meliputi Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2017 tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan, Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2021 mengenai Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, serta pengintegrasian SDGs dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024. Indonesia juga telah memiliki kebijakan terkait *Nationally Determined Contribution* (NDC), yaitu komitmen yang dibuat oleh negara yang meratifikasi *Paris Agreement* yang bertujuan untuk mengurangi emisi GRK dan mencapai target iklim global. Melalui *Enhanced NDC* (ENDC) 2022, Indonesia menargetkan pengurangan emisi sebesar 31,89% secara mandiri dan 43,2% dengan dukungan internasional pada tahun 2030 ([Imelda and Soejachmoen 2023](#)).

Realisasi penurunan emisi dari tahun 2019 hingga 2022 menunjukkan sektor energi sebagai kontributor terbesar melalui inisiatif efisiensi energi, pemanfaatan energi baru dan terbarukan, serta pengembangan kendaraan listrik. Namun, pada tahun 2022, Indonesia masih menjadi salah satu penyumbang emisi CO<sub>2</sub> terbesar di dunia, dengan total 1,3 gigaton CO<sub>2</sub>; 51% di antaranya berasal dari sektor energi dan lebih dari 80% emisi sektor energi

disumbangkan oleh moda transportasi (Kementerian Perhubungan, 2024). Meskipun kendaraan berbahan bakar listrik dianggap sebagai solusi, masih adanya ketergantungan terhadap energi listrik berbasis fosil seperti batu bara dan solar membuat efektivitasnya dalam menjawab isu keberlanjutan masih dipertanyakan ([Robertua et al. 2024](#)). Sebagai alternatif, transportasi publik berbasis rel seperti kereta dinilai lebih efisien dan ramah lingkungan. Moda ini mampu mengangkut lebih banyak penumpang dengan konsumsi energi yang lebih hemat, delapan kali lebih efisien dari kendaraan bermotor, 25 kali dari bus, dan 10 kali dari pesawat. [Pandu \(2020\)](#) menyatakan bahwa sektor perkeretaapian menyumbang pengurangan emisi sebesar 2,8 juta ton CO<sub>2</sub> ekuivalen, tertinggi di antara moda transportasi lainnya.

Di tengah dorongan menuju sistem transportasi yang lebih berkelanjutan, aspek transparansi dan akuntabilitas menjadi sangat penting. Laporan keberlanjutan merupakan alat strategis untuk menunjukkan komitmen perusahaan terhadap prinsip keberlanjutan sekaligus memenuhi ekspektasi regulasi dan pemangku pelaporan kepentingan ([Oktariyani 2024](#)). Di Indonesia, penyusunan laporan keberlanjutan diatur melalui POJK Nomor 51/POJK.03/2017 dan SEOJK Nomor 16/SEOJK.04/2021. Secara global, standar Global Reporting Initiative (GRI) menjadi rujukan utama yang banyak digunakan dalam penyusunan laporan keberlanjutan yang objektif, transparan, dan dapat dibandingkan ([Adhariani 2021](#)).

Meskipun kesadaran terhadap isu keberlanjutan semakin meningkat, namun masih terdapat kesenjangan signifikan dalam pengungkapan kinerja ekonomi, sosial, dan lingkungan antar perusahaan transportasi perkeretaapian di Indonesia. Penelitian ini berfokus pada tiga perusahaan transportasi publik berbasis kereta listrik yang beroperasi di wilayah Jakarta, yaitu PT MRT Jakarta, PT LRT

Jakarta, dan PT Kereta Commuter Indonesia (KCI). Ketiga perusahaan ini memiliki karakteristik operasional yang serupa, seperti skala layanan perkotaan, segmen pengguna komuter, serta model bisnis berbasis pelayanan publik. Kesamaan ini memungkinkan dilakukannya analisis komparatif yang relevan.

Berbagai studi sebelumnya telah mengkaji praktik pengungkapan laporan keberlanjutan, termasuk dalam sektor transportasi. Misalnya, [Oktariyani \(2024\)](#) menganalisis pengungkapan emisi karbon sebagai bagian dari *sustainability report* di subsektor transportasi, sedangkan [Andriany dan Sari \(2023\)](#) meneliti pengaruh pengungkapan laporan keberlanjutan terhadap profitabilitas perusahaan transportasi. Aspek kepemilikan perusahaan dan pengaruhnya terhadap pengungkapan keberlanjutan turut dibahas oleh [Oktaviani et al. \(2024\)](#), [Maryoso et al. \(2023\)](#), dan [Ifada and Indriastuti \(2021\)](#). Temuan mereka menunjukkan bahwa perusahaan dengan kepemilikan pemerintah cenderung memiliki tingkat pengungkapan CSR yang lebih tinggi. Hal ini disebabkan oleh adanya tekanan dari otoritas publik untuk mematuhi regulasi, memperoleh legitimasi sosial, serta menjawab ekspektasi masyarakat sebagai pemangku kepentingan utama. Dari perspektif umur operasional perusahaan, [Hossain et al. \(2018\)](#) dan [Fahad & Nidheesh \(2018\)](#) menemukan bahwa semakin lama suatu perusahaan beroperasi, semakin besar kecenderungannya untuk terlibat dalam kegiatan sosial dan lingkungan. Sebaliknya, perusahaan yang masih relatif muda lebih fokus pada pencapaian stabilitas finansial dan kelangsungan operasional, sehingga belum menjadikan CSR sebagai prioritas utama. Di sisi lain, [Ayu et al. \(2024\)](#) secara khusus membahas perbandingan pengungkapan laporan keberlanjutan sebelum dan sesudah penerapan standar GRI 2021. Penelitian tersebut menyimpulkan bahwa standar GRI 2021 meningkatkan jumlah item yang diungkapkan dan memperketat persyaratan yang harus dipenuhi oleh

perusahaan dalam menyusun laporan keberlanjutan.

Minimnya kajian yang secara khusus membahas praktik pengungkapan keberlanjutan di sektor perkeretaapian berdasarkan standar GRI 2021 menunjukkan adanya celah penelitian yang relevan untuk diisi. Penelitian ini bertujuan menganalisis dan membandingkan pengungkapan isu keberlanjutan oleh PT MRT Jakarta, PT LRT Jakarta, dan PT KCI sesuai standar GRI 2021. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi praktis dalam mengidentifikasi praktik terbaik, mengungkap tantangan yang dihadapi masing-masing perusahaan, dan memberikan pemahaman yang lebih dalam terkait penguatan kualitas dan konsistensi pelaporan keberlanjutan di sektor transportasi publik.

### **Teori Corporate Social Responsibility**

[Garriga & Melé \(2004\)](#) membagi konsep-konsep CSR ke dalam empat kelompok teori utama yang memperkuat kerangka berpikir dalam memahami pendekatan CSR secara sistematis, yaitu:

#### *Teori Instrumental*

Teori ini memandang CSR sebagai alat strategis untuk mencapai tujuan utama perusahaan, yaitu profitabilitas. Teori instrumental menekankan bahwa CSR tidak hanya berorientasi pada kepentingan sosial, tetapi juga harus menjadi bagian dari strategi bisnis yang mendukung tujuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan dan mempertahankan keberlanjutan jangka panjang.

#### *Teori Politik*

Pendekatan ini melihat perusahaan sebagai institusi sosial yang memiliki kekuasaan, sehingga dituntut untuk bertanggung jawab secara publik. Pendekatan ini juga melihat perusahaan sebagai "warga" yang memiliki tanggung jawab moral dan sosial untuk berkontribusi terhadap kesejahteraan

komunitas, sambil tetap menjalankan perannya sebagai entitas bisnis.

#### *Teori Integratif*

Teori yang memandang bahwa bisnis dan masyarakat memiliki hubungan saling bergantung. Bisnis membutuhkan masyarakat untuk eksistensi, kelangsungan, dan pertumbuhannya, sementara masyarakat memberikan legitimasi dan prestise tertentu kepada bisnis. Teori ini diperkuat juga oleh teori *stakeholder* yang diperkenalkan oleh [Freeman \(1984\)](#), yang mengharuskan perusahaan untuk membangun dan mempertahankan hubungan yang baik dengan seluruh pemangku kepentingan melalui upaya pemenuhan kepentingan secara adil. Selain itu, didukung pula oleh teori legitimasi yang dikemukakan oleh [Dowling & Pfeffer \(1975\)](#), yang menggarisbawahi pentingnya perusahaan dalam memperoleh dan mempertahankan pengakuan publik melalui praktik bisnis yang berkelanjutan.

#### *Teori Etis*

Pendekatan ini berpandangan bahwa perusahaan memiliki tanggung jawab moral terhadap masyarakat dan lingkungan yang melekat terlepas dari ada atau tidaknya tuntutan hukum. Pendekatan etis menekankan bahwa

tujuan eksistensi bisnis seharusnya tidak semata-mata berorientasi pada pencapaian keuntungan, melainkan juga berkontribusi pada kesejahteraan kolektif masyarakat dan keberlanjutan lingkungan hidup.

#### **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif komparatif dan *multiple case study*. Metode deskriptif komparatif digunakan untuk menganalisis perbedaan kedalaman dan kesesuaian pengungkapan keberlanjutan antar perusahaan berdasarkan GRI Standards 2021. Sementara itu, pendekatan studi kasus ganda dipilih karena objek penelitian mencakup tiga perusahaan transportasi publik, sehingga memungkinkan kajian yang kontekstual dan menyeluruh.

Penelitian ini menggunakan data sekunder berupa laporan keberlanjutan tahun 2023 dari masing-masing perusahaan perkeretaapian yang diperoleh melalui situs resmi masing-masing perusahaan. Data pendukung lainnya meliputi pedoman GRI 2021 serta dokumen relevan lainnya. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi dokumentasi dan studi kepustakaan

**Tabel 1. Operasionalisasi Konsep**

<b>Konsep</b>	<b>Indikator</b>	<b>Aspek yang Diamati</b>
Pengungkapan keberlanjutan	GRI 1: Landasan 2021	Kepatuhan terhadap penggunaan prinsip pelaporan
	GRI 2: Pengungkapan Umum 2021	Kesesuaian pengungkapan umum dengan standar GRI
	GRI 3: Topik Material 2021	Penentuan topik material dan daftar topik material
	GRI Seri 200, 300, dan 400	1. Pemenuhan GRI seri 200 indikator ekonomi. 2. Pemenuhan GRI seri 300 indikator lingkungan. 3. Pemenuhan GRI seri 400 indikator sosial.

Sumber: Diolah oleh Peneliti

Studi dokumentasi mengacu pada pengumpulan data dari laporan, dokumen, dan arsip yang relevan, sedangkan studi kepustakaan dilakukan dengan menelaah literatur akademik seperti buku dan jurnal guna membangun landasan teori yang kuat ([Sugiyono 2019](#)).

Analisis data dilakukan dengan metode analisis isi (*content analysis*), yang bertujuan memahami secara mendalam informasi dalam laporan melalui pendekatan skoring dan pembobotan berdasarkan indeks kualitas pengungkapan. Analisis ini dipadukan dengan konsep materialitas untuk mengidentifikasi isu-isu penting yang berpengaruh bagi perusahaan maupun pemangku kepentingan ([Dayankac 2022](#)). Skala indeks yang digunakan mengacu pada penelitian yang dilakukan oleh [Harun et al., \(2013\)](#) dalam [Hasnita, \(2016\)](#). Nilai skala indeks GRI yang telah dihitung pada setiap item dan kategori akan digolongkan ke dalam beberapa predikat berdasarkan tingkat kualitas pengungkapan. Berikut adalah skala indeks skoring dan tingkat predikat kualitas laporan keberlanjutan yang digunakan dalam penilaian kualitas

Untuk mendapatkan indeks predikat kualitas pengungkapan laporan keberlanjutan

setiap perusahaan, total skor akan dihitung menggunakan rumus berikut mengacu pada penelitian [Jizi et al., \(2014\)](#) dalam [Anggraeni & Djakman, \(2018\)](#):

$$QSR = \frac{SQSR}{SQMAX} \times 100\%$$

Keterangan:

QSR: Kualitas pengungkapan *sustainability report* perusahaan

SQSR: Skor kualitas pengungkapan *sustainability report* perusahaan

SQMAX: Skor maksimum kualitas pengungkapan *sustainability report*

Untuk menjamin validitas dan objektivitas hasil, digunakan teknik triangulasi sumber data, teori, dan uji konfirmabilitas. Triangulasi sumber data dilakukan dengan membandingkan laporan dari ketiga perusahaan dan referensi tambahan seperti *GRI Handbook for Railways Company* oleh International Union of Railways; serta triangulasi teori, dengan mengacu pada teori-teori yang telah dibahas dalam tinjauan pustaka. Uji konfirmabilitas dilakukan melalui diskusi bersama informan ahli, yaitu akademisi dan NGO yang bergerak dibidang lingkungan, keberlanjutan, dan advokasi social

**Tabel 2. Skala Indeks Pengungkapan Materialitas**

Skor	Tipe Pengungkapan
0	Laporan tidak memuat informasi apapun
1	Laporan hanya menyajikan informasi kualitatif tanpa disertai penjelasan lebih lanjut
2	Laporan berisi informasi kualitatif dan mencantumkan beberapa bukti pendukung
3	Laporan mengungkapkan informasi baik secara kualitatif maupun kuantitatif dengan bukti berupa angka atau data numerik
4	Laporan menyajikan informasi secara kualitatif dan kuantitatif serta melakukan perbandingan dengan praktik terbaik berdasarkan pedoman standar GRI 2021.

Sumber: [Hasnita \(2016\)](#)

**Tabel 3. Predikat Tingkat Kualitas Pengungkapan Laporan Keberlanjutan**

Predikat	Nilai Indeks (%)
Sangat Informatif	81 - 100
Informatif	66 - 80
Kurang Informatif	51 - 65
Tidak Informatif	0 - 50

Sumber: [Hasnita \(2016\)](#)

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam konteks keberlanjutan, setiap sektor industri memiliki karakteristik tersendiri yang memengaruhi bagaimana isu-isu material didefinisikan dan diungkapkan. Menurut GRI 3: Topik Material 2021, topik material adalah topik yang mencerminkan dampak paling signifikan dari suatu organisasi terhadap aspek ekonomi, lingkungan, dan sosial, termasuk dampaknya terhadap hak asasi manusia. Penetapan topik material pada dasarnya bersifat kontekstual, tergantung pada karakteristik masing-masing perusahaan seperti model bisnis, sektor industri, sistem hukum dan budaya, hingga struktur kepemilikan ([Global Sustainability Standards Board, 2023](#)).

Dari perspektif ekonomi, perusahaan perkeretaapian di Indonesia tidak hanya dituntut mencapai keuntungan jangka pendek, tetapi juga menciptakan nilai jangka panjang melalui praktik yang berkelanjutan. Pengungkapan kinerja ekonomi (GRI 201) menjadi penting untuk menunjukkan distribusi nilai ekonomi, transparansi anggaran, termasuk dana dari pemerintah. Selain itu, topik dampak ekonomi tidak langsung (GRI 203) juga relevan, mengingat transportasi publik berperan dalam mendukung mobilitas, membuka akses ekonomi, dan menghubungkan pusat aktivitas masyarakat.

Dari sisi lingkungan, industri perkeretaapian menghadapi berbagai isu material, seperti konsumsi energi (GRI 302), emisi (GRI 305), dan pengelolaan limbah (GRI 306). Ketergantungan pada listrik yang sebagian besar masih bersumber dari energi fosil menimbulkan emisi tidak langsung (*Scope 2*) yang signifikan. Oleh karena itu, penting bagi perusahaan untuk mengungkapkan data penggunaan energi, proporsi energi terbarukan, total emisi yang dihasilkan, serta strategi pengurangannya. Di sisi lain, pengelolaan limbah, baik padat, cair, maupun B3, perlu disampaikan secara transparan untuk menunjukkan komitmen terhadap lingkungan dan kesehatan publik. Ketiga topik tersebut menjadi indikator utama dalam menilai tanggung jawab lingkungan industri perkeretaapian dan kontribusinya dalam mendukung agenda mitigasi perubahan iklim.

Secara sosial, industri ini memiliki tanggung jawab besar sebagai penyedia layanan publik. Isu kepegawaian (GRI 401), kesehatan dan keselamatan kerja (GRI 403), serta kesetaraan dan nondiskriminasi (GRI 405 dan GRI 406) menjadi prioritas. Industri perkeretaapian juga menyerap banyak tenaga kerja dan menghadapi risiko kerja tinggi, terutama di lapangan.

**Tabel 4. Konteks Keberlanjutan yang Material dalam Industri Transportasi Perkeretaapian**

Kategori Pengungkapan	Standar GRI
Ekonomi	GRI 201: Kinerja Ekonomi
	GRI 203: Dampak Ekonomi Tidak Langsung
Lingkungan	GRI 302: Energi
	GRI 305: Emisi
	GRI 306: Limbah
	GRI 401: Kepegawaian
Sosial	GRI 403: Kesehatan dan Keselamatan Kerja
	GRI 405: Keanekaragaman dan Peluang Setara
	GRI 406: Nondiskriminasi
	GRI 413: Masyarakat Setempat
	GRI 416: Kesehatan dan Keselamatan Pelanggan

Sumber: Diolah oleh Peneliti

Oleh karena itu, pengungkapan terkait kebijakan rekrutmen, keselamatan, dan perlakuan adil sangat penting. Selain itu, perusahaan perlu mengungkapkan dampaknya terhadap masyarakat sekitar (GRI 413), serta komitmennya dalam menjamin keselamatan pelanggan (GRI 416), mengingat tingginya interaksi publik dalam layanan ini.

Ketiga perusahaan yang dikaji dalam penelitian ini yaitu PT MRT Jakarta, PT LRT Jakarta, dan PT KCI telah berupaya mengidentifikasi isu-isu keberlanjutan yang relevan berdasarkan GRI 3: Topik Material. Meskipun belum seluruhnya disampaikan secara eksplisit, proses identifikasi tersebut mencerminkan penerapan prinsip materialitas. Hal ini sejalan dengan pendekatan teori integratif, yang mendorong perusahaan untuk mengintegrasikan nilai-nilai sosial ke dalam aktivitas bisnis, serta teori *stakeholder*, yang menekankan pentingnya memenuhi harapan pemangku kepentingan secara proporsional demi menjaga hubungan jangka panjang yang saling menguntungkan.

#### **Perbandingan Tingkat Kesesuaian (Compliance) Laporan Keberlanjutan PT MRT Jakarta, PT LRT Jakarta, dan PT KCI Berdasarkan Standar GRI 2021**

Hasil analisis pada tingkat kesesuaian (*compliance*) terhadap laporan keberlanjutan tiga perusahaan perkeretaapian dengan standar universal (GRI 2 dan GRI 3) dan standar topik material (GRI 200, GRI 300, dan GRI 400), berikut akan disajikan perbandingannya pada tabel 5.

Dari total 76 item pengungkapan dalam GRI Standards 2021 yang relevan untuk industri perkeretaapian, terdiri dari 33 item standar universal dan 43 item topik material, PT MRT Jakarta menjadi perusahaan dengan tingkat kepatuhan tertinggi. Perusahaan ini mengungkapkan seluruh 33 item standar universal dan 42 dari 43 item topik material, sehingga total 75 item berhasil dilaporkan. Sebaliknya, PT LRT Jakarta hanya mengungkapkan 29 standar universal dan 26 dari 43 item topik material, sementara PT Kereta Commuter Indonesia (KCI) melaporkan 32 item standar universal dan 27 item topik material. Jumlah pengungkapan yang lebih rendah ini menunjukkan bahwa kedua perusahaan masih memiliki ruang untuk meningkatkan kualitas dan kelengkapan laporan keberlanjutannya, terutama dalam menyampaikan aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan secara eksplisit sesuai ketentuan GRI 2021.

Berdasarkan GRI 1: Landasan Umum 2021, pelaporan keberlanjutan harus mengikuti prinsip-prinsip yang memastikan informasi disampaikan secara transparan, konsisten, mudah dipahami, dan relevan. Dari ketiga laporan perusahaan perkeretaapian yang dianalisis, hanya PT MRT Jakarta yang secara eksplisit menyatakan menggunakan GRI 2021 dan mencerminkan prinsip-prinsip pelaporan tersebut secara jelas. Sementara itu, PT LRT Jakarta dan PT KCI belum menyebutkan secara langsung penerapan GRI 2021, khususnya dalam bagian yang membahas program Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan (TJSL).

**Tabel 5. Perbandingan Tingkat Kesesuaian (Compliance) Laporan Keberlanjutan PT MRT Jakarta, PT LRT Jakarta, dan PT KCI Berdasarkan Standar GRI 2021**

<b>Nama Perusahaan</b>	<b>Item yang Dilaporkan</b>	<b>Total Item yang Harus Dilaporkan</b>	<b>% Topik yang Dilaporkan</b>
PT MRT Jakarta	75	76	98.68%
PT LRT Jakarta	57		75%
PT KCI	59		77.63%

Sumber: Diolah oleh Peneliti

Namun, PT KCI menyatakan mengacu pada Peraturan Menteri BUMN No. PER-05/MBU/04/2021 dan standar ISO 26000 dalam pelaksanaan CSR. Meskipun tidak merujuk GRI secara eksplisit, standar ini mengatur aspek-aspek yang serupa seperti hak asasi manusia, ketenagakerjaan, lingkungan, hingga pelibatan masyarakat yang juga menjadi bagian dari topik material dalam GRI Standards 2021.

Dalam GRI 2: Pengungkapan Umum 2021, terdapat lima pengungkapan utama (2-1 hingga 2-5) yang bersifat wajib dan tidak dapat dikecualikan dalam penyusunan laporan keberlanjutan. Ketiga perusahaan perkeretaapian yang dianalisis telah melaporkan kelima pengungkapan tersebut dengan baik. Secara keseluruhan, PT MRT Jakarta dan PT KCI telah menyampaikan seluruh topik dalam GRI 2 secara lengkap dan terstruktur. Sebaliknya, PT LRT Jakarta hanya melaporkan 27 dari total 30 pengungkapan yang ada dalam GRI 2. Ketiadaan pengungkapan atas topik-topik tersebut menunjukkan bahwa PT LRT Jakarta masih perlu meningkatkan kelengkapan dan transparansi dalam pelaporan umumnya agar selaras sepenuhnya dengan standar GRI 2021.

Dalam GRI 3: Topik Material 2021, hanya PT MRT Jakarta yang secara eksplisit melaporkan seluruh proses identifikasi topik material dalam laporannya. Perusahaan ini memenuhi seluruh pengungkapan yang disyaratkan. Selain itu, PT MRT Jakarta juga mencantumkan penggunaan GRI Standar Sektor, yakni GRI G3: Suplemen Sektor Transportasi dan Logistik, yang memperkuat kepatuhan terhadap prinsip-prinsip GRI 3. Hal ini mencerminkan pemahaman yang komprehensif terhadap konteks organisasi, identifikasi dampak aktual dan potensial, serta penetapan prioritas atas dampak paling signifikan untuk dilaporkan. Sebaliknya, PT LRT Jakarta dan PT KCI belum menunjukkan kepatuhan yang memadai terhadap standar GRI 3. Keduanya tidak menjelaskan secara rinci proses

identifikasi maupun pengelolaan topik material, dan tidak mencantumkan daftar topik material dalam laporan tahunannya. Pengungkapan yang disajikan masih bersifat umum tanpa mencerminkan prioritas berdasarkan tingkat materialitas dampak sebagaimana diatur dalam GRI 3.

### **Perbandingan Tingkat Kualitas Pengungkapan (Disclosure) Laporan Keberlanjutan Berdasarkan Standar GRI 2021**

Hasil skoring dan pembobotan pada tingkat kualitas pengungkapan (*disclosure*) terhadap laporan keberlanjutan tiga perusahaan perkeretaapian dengan standar universal (GRI 2 dan GRI 3) dan standar topik material (GRI 200, GRI 300, dan GRI 400), menghasilkan tingkat kualitas pengungkapan (*disclosure*) laporan keberlanjutan tertinggi dari ketiga perusahaan perkeretaapian di Indonesia diperoleh oleh PT MRT Jakarta, dengan skor total 248 poin atau setara 82% yang memperoleh predikat sangat informatif. Sebaliknya, skor terendah diraih oleh PT LRT Jakarta, yaitu sebesar 150 poin atau 49% dengan predikat tidak informatif. Perbedaan skor yang cukup signifikan ini mencerminkan bahwa laporan keberlanjutan PT MRT Jakarta lebih unggul dalam aspek kedalaman, kejelasan, dan kesesuaian pengungkapan dengan prinsip-prinsip pelaporan GRI. PT MRT Jakarta dinilai mampu menyampaikan informasi setiap topik secara lebih spesifik dan komprehensif, serta sesuai dengan struktur dan ketentuan yang ditetapkan dalam GRI Standards 2021. Adapun skor rendah yang diperoleh dua perusahaan lainnya terutama disebabkan oleh tantangan dalam memenuhi kompleksitas pengungkapan sesuai GRI 2021. Banyak poin pengungkapan yang belum disajikan secara eksplisit, mendalam, atau terdokumentasi dengan sistematis, sehingga menyulitkan pencapaian skor maksimal (nilai 4) pada setiap indikator yang dievaluasi.

Belum optimalnya kualitas laporan keberlanjutan dua perusahaan perkeretaapian Indonesia menurut standar GRI 2021 tidak serta-merta menunjukkan pengungkapan yang buruk. Setiap perusahaan memiliki pendekatan dan tingkat kematangan yang berbeda dalam menyampaikan informasi keberlanjutan. Untuk menilai kesesuaian dan kualitas pelaporan secara lebih objektif, analisis ini membandingkan pengungkapan berdasarkan dua kategori utama, yaitu standar universal dan standar topik material. Pendekatan ini memberikan gambaran yang lebih rinci terkait kekuatan dan kelemahan masing-masing perusahaan dalam menerapkan prinsip dan indikator pelaporan sesuai GRI 2021.

Pengungkapan terhadap standar universal secara umum telah dilakukan secara informatif oleh ketiga perusahaan perkeretaapian. PT MRT Jakarta memperoleh predikat sangat informatif, mencerminkan kemampuannya memenuhi sebagian besar indikator GRI 2021 dengan kualitas tinggi. Menariknya, PT Kereta Commuter Indonesia (PT KCI) yang secara keseluruhan dinilai kurang informatif, justru memperoleh predikat informatif dalam kategori ini. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun belum memiliki laporan keberlanjutan

terpisah, PT KCI mampu menyajikan informasi umum yang relevan dalam laporan tahunannya. PT LRT Jakarta masih berada dalam kategori kurang informatif, namun mencatat skor yang lebih baik pada pengungkapan standar universal dibanding aspek lainnya. Hal ini menunjukkan bahwa standar universal, yang mencakup informasi umum relatif lebih mudah dipenuhi karena umumnya telah dilaporkan dalam dokumen tahunan perusahaan.

Sebaliknya, pengungkapan standar topik material masih lemah pada PT LRT dan PT KCI. Hanya PT MRT Jakarta yang menunjukkan pengungkapan optimal dan komprehensif. Umumnya, perusahaan belum menyajikan data yang cukup spesifik, baik secara kualitatif maupun kuantitatif, serta minim bukti pendukung. Padahal, topik material bersifat kontekstual dan mencerminkan dampak serta prioritas keberlanjutan masing-masing perusahaan. Perbedaan yang terlihat tidak hanya pada kuantitas, tetapi juga kedalaman dan kualitas pengungkapan. Perusahaan dengan laporan keberlanjutan terpisah seperti PT MRT Jakarta tampak lebih siap memenuhi standar GRI 2021 dan menyampaikan informasi yang lebih relevan serta bernilai bagi para pemangku kepentingan.

**Tabel 6. Perbandingan Tingkat Kualitas Pengungkapan (*Disclosure*) Laporan Keberlanjutan PT MRT Jakarta, PT LRT Jakarta, dan PT KCI Berdasarkan Standar GRI 2021**

Nama Perusahaan	Skor Kualitas Kedalaman Pelaporan	Total Maksimal Skor GRI	% Kualitas Kedalaman Pelaporan	Predikat
PT MRT Jakarta	248	304	82%	Sangat Informatif
PT LRT Jakarta	150		49%	Tidak Informatif
PT KCI	155		51%	Kurang Informatif

Sumber: Diolah oleh Peneliti

**Tabel 7. Perbandingan Tingkat Kualitas Pengungkapan Laporan Keberlanjutan PT MRT Jakarta, PT LRT Jakarta, dan PT KCI Berdasarkan Jenis Standar GRI**

Jenis Standar	PT MRT Jakarta	PT LRT Jakarta	PT KCI
Standar Universal: GRI 2 dan GRI 3	84.85% (Sangat Informatif)	59.09% (Kurang Informatif)	68.18% (Informatif)
Standar Topik Material: GRI 200, 300, & 400	80% (Informatif)	41% (Tidak Informatif)	42% (Tidak Informatif)

Sumber: Diolah oleh Peneliti

**Tabel 8. Perbandingan Tingkat Kesesuaian (*Compliance*) Laporan Keberlanjutan PT MRT Jakarta, PT LRT Jakarta, dan PT KCI Berdasarkan Aspek Ekonomi, Sosial, & Lingkungan**

Kategori	Total Item yang Harus Dilaporkan	Topik yang Dilaporkan		
		PT MRT Jakarta	PT LRT Jakarta	PT KCI
Ekonomi (GRI 200)	6	6 Item Pengungkapan	4 Item Pengungkapan	5 Item Pengungkapan
Lingkungan (GRI 300)	17	17 Item Pengungkapan	6 Item Pengungkapan	6 Item Pengungkapan
Sosial (GRI 400)	20	19 Item Pengungkapan	18 Item Pengungkapan	16 Item Pengungkapan

Sumber: Diolah oleh Peneliti

**Tabel 9. Perbandingan Tingkat Kualitas Pengungkapan (*Disclosure*) Laporan Keberlanjutan PT MRT Jakarta, PT LRT Jakarta, dan PT KCI Berdasarkan Aspek Ekonomi, Sosial, & Lingkungan**

Kategori	Total Maksimal Skor GRI	Skor Kualitas Kedalaman Pelaporan		
		PT MRT Jakarta	PT LRT Jakarta	PT KCI
Ekonomi (GRI 200)	24	20 (83%) Sangat Informatif	10 (42%) Tidak Informatif	15 (63%) Kurang Informatif
Lingkungan (GRI 300)	68	48 (71%) Informatif	13 (19%) Tidak Informatif	10 (15%) Tidak Informatif
Sosial (GRI 400)	80	68 (85%) Sangat Informatif	49 (61%) Kurang Informatif	40 (50%) Tidak Informatif

Sumber: Diolah oleh Peneliti

### Perbandingan Kinerja Keberlanjutan PT MRT Jakarta, PT LRT Jakarta, dan PT KCI Berdasarkan Kategori Ekonomi, Sosial, dan Lingkungan

Hasil analisis terhadap kinerja keberlanjutan ketiga perusahaan perkeretaapian dari dimensi ekonomi, sosial, dan lingkungan berdasarkan standar GRI 2021 terlihat pada aspek ekonomi (GRI seri 200), ketiga perusahaan perkeretaapian menunjukkan perbedaan kualitas pengungkapan yang cukup mencolok. PT MRT Jakarta menjadi satu-satunya perusahaan yang melaporkan seluruh 6 item GRI 200 secara lengkap dan sesuai standar, sehingga memperoleh predikat sangat informatif. PT Kereta Commuter Indonesia (PT KCI), meskipun memiliki cakupan layanan yang lebih luas sebagai anak perusahaan BUMN, hanya melaporkan sekitar 63% dari total item

pengungkapan. Sementara itu, PT LRT Jakarta menempati posisi terendah dengan skor di bawah 50% dan predikat tidak informatif, karena pelaporannya masih bersifat umum dan terbatas pada laporan tahunan tanpa rincian pada masing-masing topik ekonomi. Hal ini menegaskan bahwa kualitas pelaporan aspek ekonomi masih menjadi tantangan bagi sebagian besar perusahaan, terutama dalam memenuhi standar GRI 2021 secara utuh.

Pada kategori GRI 300 (lingkungan), pengungkapan oleh perusahaan perkeretaapian di Indonesia masih bervariasi. PT MRT Jakarta menjadi yang paling informatif dengan pelaporan lengkap, merujuk indikator GRI secara eksplisit, serta didukung data kuantitatif dan kebijakan mitigasi. Sebaliknya, PT LRT Jakarta dan PT KCI masih menyampaikan isu lingkungan secara naratif dalam laporan TJSL,

tanpa mengacu langsung pada indikator GRI maupun menyertakan bukti pendukung, sehingga keduanya memperoleh predikat tidak informatif. Temuan ini menunjukkan bahwa kapasitas pelaporan lingkungan di sektor transportasi rel masih perlu ditingkatkan, mengingat potensi dampak lingkungan dari aktivitas operasional seperti emisi, polusi suara, penggunaan energi, dan limbah. Oleh karena itu, perusahaan perlu memperkuat kesadaran lingkungan dan memperluas cakupan pelaporan sesuai prinsip GRI. Analisis juga menunjukkan bahwa topik GRI 302 (Energi), GRI 305 (Emisi), dan GRI 306 (Limbah) merupakan isu material utama, mencerminkan kesadaran kolektif industri terhadap pentingnya pengelolaan dampak lingkungan secara strategis dan terukur.

Pada kategori GRI 400 (sosial), ketiga perusahaan perkeretaapian menunjukkan perhatian yang relatif lebih baik dibandingkan aspek ekonomi dan lingkungan. PT MRT Jakarta mengungkapkan 19 dari 20 topik sosial, disusul PT LRT Jakarta (18 topik), dan PT KCI (16 topik). Namun, dari sisi kedalaman dan kualitas, masih terdapat kesenjangan signifikan. Meskipun jumlah item yang diungkap hampir setara, PT MRT Jakarta memperoleh skor 60 dari 80 dan predikat sangat informatif, sedangkan PT LRT Jakarta hanya meraih skor 49. Keunggulan PT MRT Jakarta terlihat dari kombinasi pengungkapan kuantitatif, naratif, dan pelaporan capaian program sosial secara eksplisit. Sebaliknya, PT LRT Jakarta dan PT KCI hanya menyajikan informasi secara naratif dan terbatas, serta minim data pendukung. Analisis juga menunjukkan bahwa GRI 401 (Kepegawaian), GRI 403 (Kesehatan dan Keselamatan Kerja), GRI 405 (Keberagaman dan Kesetaraan Kesempatan), GRI 406 (Nondiskriminasi), GRI 413 (Masyarakat Setempat), dan GRI 416 (Kesehatan dan Keselamatan Pelanggan) merupakan topik yang secara konsisten diungkap oleh ketiga perusahaan, menandakan bahwa topik-topik ini

dianggap material dalam aspek sosial industri perkeretaapian.

### **Perbandingan Faktor Kepemilikan dan Tahun Beroperasi Terhadap Kualitas Pengungkapan Laporan Keberlanjutan PT MRT Jakarta, PT LRT Jakarta, dan PT Kerta Commuter Indonesia**

Berdasarkan hasil analisis, ditemukan adanya perbedaan pengaruh faktor kepemilikan dan usia operasional terhadap kualitas pelaporan keberlanjutan pada ketiga perusahaan perkeretaapian. Meskipun tergolong perusahaan muda, PT MRT Jakarta menunjukkan komitmen kuat terhadap transparansi dan akuntabilitas keberlanjutan. Didirikan pada tahun 2008 dan mulai beroperasi pada 2019, PT MRT Jakarta sebagai BUMD milik Pemprov DKI Jakarta secara konsisten menerbitkan laporan keberlanjutan terpisah dari laporan tahunan. Sebaliknya, PT LRT Jakarta yang juga merupakan BUMD dan mulai beroperasi pada tahun yang sama, menunjukkan kualitas pelaporan yang lebih rendah. Perbedaan ini dapat dijelaskan melalui konteks pendanaan dan tekanan eksternal. Proyek MRT Jakarta mendapatkan pendanaan dari Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, dan pinjaman dari Japan International Cooperation Agency (JICA), yang memiliki fokus pada pembangunan berkelanjutan. Keterlibatan JICA menjadi pendorong kuat bagi MRT Jakarta dalam menyusun laporan keberlanjutan yang komprehensif. Selain itu, kematangan kelembagaan juga memberikan ruang bagi pengembangan sistem pelaporan yang lebih terstruktur. Sebaliknya, pendanaan LRT Jakarta seluruhnya berasal dari APBD melalui skema Penanaman Modal Daerah (PMD), dengan lebih dari 90% biaya operasional disubsidi oleh Pemprov DKI. Hingga kini, PT LRT Jakarta hanya mengungkapkan aktivitas sosial dan lingkungannya melalui laporan tahunan, tanpa laporan keberlanjutan terpisah. PT Kereta Commuter Indonesia (KCI) sebagai anak perusahaan PT KAI (BUMN) memiliki usia

operasional paling lama sejak 2008 dan didukung oleh struktur kepemilikan yang matang. Namun, KCI juga belum mempublikasikan laporan keberlanjutan secara mandiri, dan hanya mencantumkan aktivitas TJSL dalam laporan tahunannya.

Secara regulasi, pelaporan keberlanjutan memang belum menjadi kewajiban mutlak bagi ketiga perusahaan karena statusnya bukan sebagai emiten. Berdasarkan POJK Nomor 51/POJK.03/2017 dan UU No. 40 Tahun 2007, kewajiban pelaporan keberlanjutan hanya diberlakukan bagi perusahaan terbuka dan entitas pengelola sumber daya alam. Selama informasi sosial dan lingkungan disampaikan melalui laporan tahunan sesuai Pasal 66 UU Perseroan Terbatas, maka ketidakhadiran laporan keberlanjutan terpisah masih dapat ditoleransi secara hukum.

Meskipun memiliki usia operasional yang lebih lama dibandingkan dua perusahaan lainnya, hal tersebut tidak menjadikan PT KCI tertinggal dalam menjalankan program TJSL. Seiring meningkatnya tuntutan terhadap layanan transportasi publik yang aman, nyaman, dan tertib, perusahaan ini secara bertahap melakukan transformasi yang mencakup aspek sosial, lingkungan, hingga peningkatan kinerja ekonomi. Transformasi yang dilakukan KCI menjadi indikator penting atas keseriusan perusahaan dalam merespons tantangan keberlanjutan serta kontribusinya terhadap peningkatan kualitas hidup masyarakat. Temuan ini menunjukkan bahwa keberhasilan pelaksanaan TJSL tidak semata ditentukan oleh usia perusahaan atau bentuk kepemilikan, melainkan juga oleh tingkat komitmen dan kapasitas institusional dalam merespons dinamika sosial secara berkelanjutan.

## KESIMPULAN

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa konteks keberlanjutan dalam industri perkeretaapian di Indonesia memiliki keterkaitan

erat dengan peran layanan publik serta dampak operasional terhadap lingkungan dan masyarakat. Ketiga perusahaan yang dikaji telah menunjukkan kesadaran dan komitmen dalam menerapkan prinsip materialitas, sebagaimana diatur dalam GRI 3: Topik Material 2021. Proses identifikasi topik material dilakukan melalui analisis dampak aktual dan potensial serta pelibatan pemangku kepentingan, yang secara umum telah mencerminkan tanggung jawab keberlanjutan di ketiga dimensi: ekonomi, sosial, dan lingkungan, meskipun pendekatan yang digunakan oleh masing-masing perusahaan berbeda.

Di antara ketiganya, PT MRT Jakarta merupakan satu-satunya perusahaan yang telah menyusun laporan keberlanjutan secara terpisah dan eksplisit mengacu pada standar GRI 2021. Sementara itu, PT LRT Jakarta dan PT KCI masih mengintegrasikan pengungkapan keberlanjutan ke dalam laporan tahunan, tanpa memisahkannya dalam bentuk laporan keberlanjutan tersendiri. Hal ini mencerminkan bahwa penerapan standar GRI masih belum merata, dan bahwa praktik pelaporan keberlanjutan belum dilaksanakan secara sistematis oleh seluruh entitas yang bergerak di sektor transportasi publik berbasis rel. Dari sisi tingkat kualitas pengungkapan, ditemukan perbedaan signifikan, terutama dalam kategori lingkungan. PT MRT Jakarta mencatat skor kualitas pengungkapan tertinggi, sedangkan PT LRT Jakarta dan PT KCI menunjukkan pengungkapan yang terbatas dan belum mendalam. Variasi ini dipengaruhi oleh belum diadopsinya pendekatan pelaporan berbasis GRI secara formal oleh seluruh perusahaan. Standar GRI 2021 sendiri menetapkan persyaratan yang lebih kompleks dan mendetail, sehingga perusahaan yang belum memiliki sistem pelaporan yang terstruktur mengalami kesulitan dalam memenuhi indikator secara maksimal.

Secara umum, kinerja keberlanjutan perusahaan lebih menonjol pada aspek sosial,

khususnya terkait keselamatan penumpang dan partisipasi terhadap pemberdayaan masyarakat. Sedangkan, aspek lingkungan masih menjadi tantangan utama, terutama bagi PT LRT Jakarta dan PT KCI, yang belum menyajikan pelaporan lingkungan secara mendalam dan berbasis data. Kondisi ini menunjukkan bahwa praktik keberlanjutan di sektor transportasi publik masih terfokus pada isu sosial dan keselamatan, sementara pengelolaan dampak lingkungan belum mendapatkan perhatian yang proporsional.

Penelitian ini menemukan bahwa faktor kepemilikan dan usia operasional turut memengaruhi kualitas pelaporan keberlanjutan. Meskipun bukan perusahaan terbuka, PT MRT Jakarta menunjukkan komitmen tinggi dalam pelaporan, didorong oleh tekanan institusional dan keterlibatan pihak internasional seperti JICA. Sebaliknya, PT LRT Jakarta dan PT KCI yang belum memiliki kewajiban regulatif eksplisit, cenderung masih mengandalkan pelaporan TJSJ dalam laporan tahunan. Namun demikian, keberhasilan dalam pengelolaan keberlanjutan tidak hanya bergantung pada status kepemilikan atau lama berdirinya perusahaan, melainkan juga pada tingkat kesadaran internal, kapasitas organisasi, serta komitmen terhadap nilai-nilai tanggung jawab sosial dan lingkungan yang berkelanjutan.

Penelitian ini memiliki keterbatasan dalam hal ketersediaan data dan pendekatan yang digunakan, disarankan agar studi

selanjutnya dapat mengombinasikan metode kualitatif dengan wawancara langsung kepada pihak internal perusahaan dan penggunaan data yang lebih aktual atau *real-time* guna memperoleh pemahaman yang lebih mendalam mengenai implementasi program CSR dan praktik keberlanjutan di lapangan.

Dari sisi perusahaan, PT MRT Jakarta telah menerapkan pelaporan keberlanjutan sesuai standar GRI 2021 dengan cukup baik, namun masih perlu melengkapi pengungkapan terkait GRI 401-3 (Cuti Melahirkan) untuk menyempurnakan pelaporan dan menunjukkan komitmen terhadap perlindungan tenaga kerja perempuan. PT LRT Jakarta perlu meningkatkan kualitas laporan TJSJnya dengan mengacu secara eksplisit pada suatu standar pelaporan keberlanjutan, memperluas cakupan informasi, serta menjelaskan secara rinci isu-isu material seperti dampak ekonomi tidak langsung, energi, dan emisi. Selain itu, diperlukan penjelasan jika terdapat item yang tidak relevan atau tidak memiliki data. Sementara PT KCI berada pada posisi menengah dan memiliki potensi besar untuk meningkatkan pelaporan, khususnya pada aspek lingkungan dan sosial yang saat ini masih bersifat umum. Diharapkan PT KCI dapat menyertakan data pendukung, narasi kontekstual, dan penjelasan atas ketidakterkaitan atau ketiadaan data untuk setiap item, guna memperkuat transparansi dan kredibilitas laporan keberlanjutan.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Adhariani, Desi. 2021. *Akuntansi Keberlanjutan: Suatu Pengantar*. Jakarta: UI Publishing.
- Andriany, Vivi, dan Bida Sari. 2023. "Analisis Pengaruh Penerapan Green Accounting, CSR Dan Pengungkapan Sustainability Report Terhadap Profitabilitas Perusahaan Sektor Transportasi Dan Logistik Yang Terdaftar Di BEI Periode 2019 – 2023." *IKRAITH-EKONOMIKA* 8 (2): 216–25. <https://doi.org/10.37817/ikraith-ekonomika.v8i2.4323>.
- Anggraeni, Dian Yuni, dan Chaerul D Djakman. 2018. "Penguji Terhadap Kualitas Pengungkapan CSR Di Indonesia." *EKUITAS (Jurnal Ekonomi Dan Keuangan)* 2 (1): 22–41. <https://doi.org/10.24034/j25485024.y2018.v2.i1.2457>.
- Ayu, I Dewa, Eka Pertiwi, Putu Yudha, Asteria Putri, I Gusti Ayu, dan Ratih Permata. 2024. "Analisis Sustainability Reporting Sebelum Dan Sesudah Penerapan Standar Global Reporting Initiative ( GRI ) 2021." *EKOMA : Jurnal Ekonomi, Manajemen, Akuntansi* 4 (1): 2588–2609.

- <https://doi.org/10.56799/ekoma.v4i1.6185>.
- Badruzzuhad, Muhammad Taufiq, Rifqi Arya Fadhillah, dan Amrie Firmansyah. 2023. "Perkembangan Kebijakan Keberlanjutan Di Dunia: Pendekatan Scoping Review." *Journal of Law, Administration, and Social Science* 3 (2): 207–19. <https://doi.org/10.54957/jolas.v3i2.551>.
- Dayankac, Altan. 2022. "Analisis Materialitas Dan Pentingnya Dalam Pelaporan CSR." DQS Global. 2022. <https://www.dqsglobal.com/id-id/informasi/blog/analisis-materialitas-dan-pentingnya-dalam-pelaporan-csr>.
- Dowling, John, dan Jeffrey Pfeffer. 1975. "Organizational Legitimacy: Social Values and Organizational Behavior." *The Pacific Sociological Review* 18 (1): 122–36. <https://doi.org/https://doi.org/10.2307/1388226>.
- Fahad, P, dan K B Nidheesh. 2018. "Determinants of CSR Disclosure : An Evidence from India." *Journal of Indian Business Research* 13 (1): 110–33. <https://doi.org/10.1108/JIBR-06-2018-0171>.
- Freeman, R. Edward. 1984. "A Stakeholder Approach to Strategic Management." 01–02.
- Garriga, Elisabet, dan Domènec Melé. 2004. "Corporate Social Responsibility Theories: Mapping the Territory." Garriga, E., & Melé, D. (2013). *Corporate Social Responsibility Theories: Mapping the Territory. Citation Classics from The Journal of Business Ethics: Celebrating the First Thirty Years of Publication*, 69–96. [https://doi.org/10.1007/978-94-007-4126-3\\_4](https://doi.org/10.1007/978-94-007-4126-3_4), 69–96.
- Global Sustainability Standards Board (GSSB). 2023. "GRI 3: Topik Material 2021 Standar Universal."
- Harun, Noor Ashikin, Azwan Abdul Rashid, dan Bakhtiar Alrazi. 2013. "Measuring the Quality of Sustainability Disclosure among the Malaysian Commercial Banks." *World Applied Sciences Journal* 28 (13): 195–201. <https://doi.org/10.5829/idosi.wasj.2013.28.efmo.27026>.
- Hasnita. 2016. "Analisis Kualitas Sustainability Reporting Berdasarkan Global Reporting Initiative (GRI) Index Dan Islamic Social Reporting (ISR) Index (Studi Komparatif Perbankan Syariah Dengan Perusahaan Terdaftar Jakarta Islamic Index)." UIN Alauddin Makassar.
- Hossain, Md. Sumon, Dr. Madan Mohan Dey, dan Dr. Subhash Chandra Sil. 2018. "Effects of Firm Size, Firm Age and Independent Director on Corporate Social Responsibility Disclosure in Bangladesh: A Study on Banking Sector." *Journal of Business Studies* 11 (2): 241–56.
- Ifada, Luluk Muhmatul, dan Maya Indriastuti. 2021. "Government Ownership, International Operations, Board Independence and Environmental Disclosure: Evidence from Asia–Pacific." *Jurnal Dinamika Akuntansi* 13 (2): 131–47. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.15294/jda.v13i2.30268>.
- Imelda, Henriete, dan Moekti Handajani Soejachmoen. 2023. "Mengenal Nationally Determined Contribution ( NDC )." *Indonesia Research Institute for Decarbonization*.
- International Union of Railways. 2016. *GRI G4 Indicators Handbook Guidelines for Railway Companies*.
- Kementerian Perhubungan RI. 2024. "Transportasi Umum Massal Indonesia Menuju Zero Emission." Biro Komunikasi Dan Informasi Publik. 2024. <https://dephub.go.id/post/read/transportasi-umum-massal-indonesia-menuju-zero-emission>.
- Maryoso, Slamet, dan Dian Indah Sari. 2023. "Pengaruh CSR , Profitabilitas Dan Kebijakan Dividen Terhadap Nilai Perusahaan BUMN Terdaftar Di BEI." *Artikel Ilmiah Sistem Informasi Akuntansi (AKASIA)* 3 (April): 13–22. <https://doi.org/https://doi.org/10.31294/akasia.v3i1.1790>.
- Oktariyani, Amanda. 2024. "Analisis Pengungkapan Emisi Karbon Perusahaan Dalam Laporan Tahunan Dan Keberlanjutan Subsektor Transportasi Sebagai Bentuk Legitimasi Perusahaan." *Equivalent : Journal of Economic, Accounting and Management* 2 (2): 487–500. <https://doi.org/10.61994/equivalent.v2i2.633>.
- Oktaviani, Rona Naula, Debby Pusparini, Oscar Yenas, dan Siska. 2024. "Pengaruh Kepemilikan Saham Pemerintah, Kepemilikan Saham Asing, Dan Pengungkapan Media Terhadap Pengungkapan

- CSR.” *Kurs : Jurnal Akuntansi, Kewirausahaan Dan Bisnis* 9 (1): 34–47.
- Pandu, Pradipta. 2020. “Mitigasi Di Sektor Perkeretaapian Berkontribusi Menurunkan Emisi Tertinggi.” *KOMPAS*, 2020. <https://www.kompas.id/baca/ilmu-pengetahuan-teknologi/2020/11/11/mitigasi-di-sektor-perkeretaapian-berkontribusi-menurunkan-emisi-tertinggi>.
- Robertua, Verdinand, Risky Oktavian, Pinkan Astina Hermawan, Febriani Nainggolan, dan Tasya Avrielia. 2024. “Solusi Palsu Dalam Implementasi Perjanjian Paris Di Indonesia: Studi Kasus Percepatan Program Kendaraan Listrik Berbasis Baterai.” *AEGIS* 18 (1): 94–125.
- Sugiyono. 2019. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*. Alfabeta Bandung.
- UNFCCC. 2022. “What Is the Triple Planetary Crisis?” United Nations Climate Change. 2022. <https://unfccc.int/news/what-is-the-triple-planetary-crisis>.

*Halaman ini sengaja dikosongkan*