

PENGGUNAAN MODEL *RISK CONTROL MATRIX* DALAM PELAKSANAAN AUDIT

Mujiastono¹, Dody Mardiansyah², Gustian Wiwaha³

Inspektorat Jenderal Kementerian Keuangan

¹email: mujiastono@kemenkeu.go.id

²email: dody.mardiansyah@kemenkeu.go.id

³email: gustian.wiwaha@kemenkeu.go.id

Abstrak

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menghasilkan model Matriks Risiko dan Pengendalian pada contoh kegiatan patroli laut. Model Matriks Risiko dan Pengendalian dapat digunakan sebagai pedoman perencanaan audit dan pengendalian internal di unit Patroli Laut. Metode yang digunakan dalam mengumpulkan data adalah wawancara, observasi, dan analisis data. Panduan yang digunakan untuk penilaian risiko menggunakan model BPKP (2010) dan AS / NZS 4360: 2004. Hasil dari penelitian ini adalah model Matriks Risiko dan Pengendalian di unit patroli laut. Penelitian ini diperoleh dari tiga tahapan. Pertama, identifikasi kegiatan dan risiko pada unit patroli laut. Kedua, identifikasi dan penilaian risiko kegiatan. Ketiga, melakukan analisis dampak dan kemungkinannya di setiap kegiatan untuk menghasilkan Matriks Risiko dan Pengendalian dari peta prioritas risiko pada unit patroli laut.

Kata Kunci: matriks risiko dan pengendalian, patroli laut, identifikasi risiko

Abstract

The objective of this research was to produced the risk control matrix model of risk at Customs Sea Patrol. The risk control matrix model can be used as a guideline of audit plan and internal control at Customs Sea Patrol. The method used in collecting the data were interview, observation, and data analytic. Guidance to assess risk used model of BPKP (2010) and AS/NZS 4360:2004. The results of this research are the risk control matrix model at Customs Sea Patrol Unit. This research was gained from three phases. The first, activities and risks identification at Customs Sea Patrol Unit. The second, risk identification and risk assesment of the activities. The third, doing impact analysis and its likelihood in each activity to produce the risk control matriks of risk priority map at Customs Sea Patrol.

Keywords: risk control matrix, sea patrol, risks identification

1. PENDAHULUAN

Peran Aparat Pengawasan Intern Pemerintah (APIP) semakin lama semakin strategis dan bergerak mengikuti kebutuhan zaman. APIP diharapkan menjadi agen perubahan yang dapat menciptakan nilai tambah pada produk atau layanan instansi pemerintah. APIP sebagai pengawas intern pemerintah merupakan salah satu unsur manajemen pemerintah yang penting dalam rangka mewujudkan pemerintahan yang baik (*good governance*) yang mengarah pada

pemerintahan/birokrasi yang bersih (*clean government*).

Kementerian Keuangan merupakan suatu unit organisasi yang memegang peranan strategis dalam tata kelola pemerintahan Republik Indonesia. Sesuai dengan UU Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara, Menteri Keuangan harperan tidak hanya sebagai *chief operational officer* (COO) tetapi juga sebagai *chief financial officer* (CFO) (Pemerintah Republik Indonesia, 2003). Peran tersebut membuat Menteri Keuangan bertanggung jawab atas pengelolaan kebijakan

fiskal dan keuangan negara dalam upaya mewujudkan pertumbuhan ekonomi yang inklusif untuk kesejahteraan masyarakat Hal ini mengakibatkan tugas dan fungsi Kementerian Keuangan menjadi semakin kompleks, yang menuntut tingkat kapabilitas yang lebih tinggi dari fungsi audit intern sebagai komponen integral dari tata kelola yang efektif di sektor publik (IIARF, 2009).

Dalam membantu pencapaian tujuan Kementerian Keuangan, Inspektorat Jenderal Kementerian Keuangan (Itjen) selaku unit audit internal dituntut untuk berperan tidak hanya untuk mencapai tujuan Kementerian.

Berdasarkan hasil *self-assessment* IA-CM tahun 2016, tingkat kapabilitas Itjen masih berada pada Level 3. Salah satu hal yang masih perlu dilakukan oleh Itjen untuk dapat mencapai Level 4 adalah pemberian *overall assurance* dalam kegiatan audit internal Itjen Hasil *self-assessment* merekomendasikan Itjen untuk mengembangkan strategi pengawasannya untuk dapat memberikan jaminan yang memadai dalam bentuk pemberian pendapat/simpulan (opinion) atas kecukupan dan efektivitas proses tata kelola, manajemen risiko dan pengendalian secara keseluruhan (Inspektorat Jenderal, 2017).

Pemberian pendapat/simpulan (opini) audit internal diatur dalam standar audit internal. Standar 2410.A1 dalam Practice Advisory (IPPF, 2017) serta Standar Audit Intern Pemerintah Indonesia (SAIPI) menyatakan bahwa komunikasi akhir hasil penugasan, jika memungkinkan, harus berisi opini auditor internal secara keseluruhan (*overall opinion*) dan/atau kesimpulan (*conclusions*). Opini audit internal pada dasarnya merupakan karakteristik yang khas dari sebuah penugasan assurance. Atas hal tersebut, IIA juga telah menerbitkan petunjuk perumusan opini audit intern pada suatu organisasi dalam publikasinya yang berjudul *Formulating and Expressing Internal Audit Opinion* pada tahun 2009.

Dalam rangka peningkatan kapabilitas pengawasan Itjen untuk memberikan *assurance* secara menyeluruh atas proses tata kelola, manajemen risiko, dan pengendalian internal di tingkat Kementerian Keuangan, Itjen telah melakukan kajian terkait penerapan opini audit internal. Penerapan opini audit internal

pada level operasional. tetapi juga pada level yang lebih strategis (Inspektorat Jenderal, 2016). Peran strategis tersebut dapat dicapai melalui peningkatan dan perbaikan efektivitas penerapan tata kelola, manajemen risiko, dan pengendalian internal secara menyeluruh di lingkungan Kementerian Keuangan. Hal ini sejalan dengan upaya peningkatan kapabilitas pengawasan internal Itjen menuju Level 4 *Internal Audit Capability Model (IA-CM)* yang dapat memberikan *overall assurance* atas efektivitas tata kelola, manajemen risiko, dan pengendalian internal dalam membantu Menteri Keuangan merupakan hal yang sangat penting bagi Itjen sebagai bukti substantif bahwa Itjen dari sisi peran dan layanan telah mencapai IACM level 4. Penerapan opini juga dapat mendorong peningkatan kualitas hasil audit internal Itjen karena dengan adanya tuntutan pemberian opini, kegiatan audit internal didorong untuk mendokumentasikan informasi yang cukup, andal, relevan demi menghindari kesalahan pemberian opini audit internal. Itjen telah mempraktikkan opini audit internal pada sejumlah kegiatan pengawasan yang bersifat spesifik dan umumnya merupakan kegiatan mandatory, antara lain pada kegiatan reviu pengendalian intern atas Laporan Keuangan Kemenkeu dan Laporan BUN, Reviu Tata Kelola TIK, Penilaian atas Tingkat Kematangan Penerapan Manajemen Risiko (TKPMR), serta evaluasi atas SAKIP, namun untuk kegiatan assurance lainnya pemberian opini masih belum dilakukan secara konsisten dan belum terstandardisasi.

Untuk dapat memberikan opini atas kegiatan audit internal, auditor harus memahami risiko yang dihadapi oleh klien pengawasan. Klien Pengawasan harus menyusun manajemen risiko terlebih dahulu. Setelah Klien Pengawasan menyusun Manajemen Risiko maka auditor dapat memanfaatkannya untuk membuat perencanaan audit dengan mempertimbangkan risiko-risiko yang telah teridentifikasi.

Pendekatan audit ini berfokus dalam mengevaluasi risiko-risiko baik strategis, finansial, operasional, regulasi dan lainnya yang dihadapi oleh Klien Pengawasan. Dalam Audit berbasis risiko, risiko-risiko yang tinggi diaudit, sehingga kemudian Klien Pengawasan dapat mengetahui proses bisnis yang berisiko dan area

mana yang pengendaliannya harus diperbaiki. Peran *Risk-Based Audit* dalam peningkatan *Internal Control* dan Proses Manajemen Risiko sangat menyeluruh dan strategis.

Menurut Yayon (2006) tahapan-tahapan dalam *risk based audit* yang dilakukan oleh auditor adalah: (a) mengidentifikasi tujuan organisasi; (b) menilai risiko dengan cara mengidentifikasi risiko dan mengukur risiko; dan (c) Menetapkan prioritas dalam usaha untuk meminimalisasi risiko.

Patroli laut dilaksanakan di seluruh wilayah perairan Indonesia serta tempat-tempat tertentu di Zona Ekonomi Eksklusif dan landas kontinen. Patroli laut dilaksanakan secara rutin atau sewaktu-waktu dalam rangka pencegahan atau dugaan pelanggaran. Dalam rangka kegiatan patroli laut tersebut risiko yang dihadapi beragam. Atas dasar tersebut penulis tertarik untuk mengangkat kegiatan Patroli Laut menjadi tema utama paper ini. Selain itu terdapat beberapa hal yang melatarbelakangi pengawasan terkait Patroli Laut, yaitu:

- a. kegiatan patroli laut sebagai langkah mendukung pengawasan penyelundupan barang ilegal;
- b. Potensi terjadinya pelanggaran pada saat pelaksanaan patroli laut;
- c. Semakin tingginya kegiatan penyelundupan yang diikuti dengan makin canggihnya modus dan makin nekatnya penyelundup;
- d. Upaya menekan usaha penyelundupan dan perdagangan barang penyelundupan dan perdagangan barang secara ilegal.

Berdasarkan pada permasalahan yang telah dikemukakan pada bab 1, maka penelitian ini bertujuan untuk mendesain model *Risk Control Matrix* yang tepat untuk melaksanakan audit patroli laut agar mampu memberikan nilai tambah pada proses bisnis patroli laut dan penyempurnaan sistem patroli laut.

Landasan Teori

Menurut Kloman (2000), kata "*risk*" dalam bahasa Inggris berasal dari bahasa Italia kuno yaitu "*riscare*". Risiko mempunyai definisi yang begitu beragam dengan begitu banyak pengertian dan interpretasi, tergantung dari cara orang memandangnya. Risiko dapat dipandang sebagai:

- a. Sesuatu yang merugikan terjadi (*risk of loss*)
- b. Suatu ketidakpastian (*risk of volatility*)
- c. Sesuatu yang menguntungkan tidak terjadi (*risk of lost opportunity*).

Risiko merupakan konsep yang digunakan oleh auditor dan manajemen untuk menyatakan perhatian mereka tentang dampak yang mungkin terjadi atas lingkungan yang penuh dengan ketidakpastian. Setiap peristiwa yang terjadi dapat mempunyai dampak yang material atau konsekuensi yang signifikan bagi organisasi dan tujuan organisasi. Akibat yang bersifat negatif disebut dengan risiko (*risk*) dan akibat yang bersifat positif disebut dengan kesempatan (*opportunities*).

Identifikasi risiko adalah proses menetapkan kejadian, penyebab, maupun dampak risiko yang berpengaruh terhadap pencapaian sasaran organisasi (Lampiran KMK-577/KMK.01/2019).

Tujuan merupakan tahapan yang sangat kritical dalam proses manajemen risiko yaitu merekam semua risiko baik yang sudah maupun belum dikendalikan melalui pengendalian inten. Proses yang dilakukan dalam tahap identifikasi risiko adalah:

- a. Menginventarisasi data kejadian/peristiwa komprehensif yang mempengaruhi organisasi;
- b. Menentukan sumber-sumber risiko, antara lain hubungan bisnis dan hukum, lingkungan ekonomi, perilaku manusia, kejadian alam, lingkungan politik, isu teknologi, aktivitas manajemen dan aktivitas individu;
- c. Menentukan area yang terkena pengaruh risiko, antara lain aset dan sumber daya, pendapatan, biaya, pegawai, masyarakat, kinerja, waktu dan jadwal aktivitas, lingkungan;
- d. Menentukan penyebab dan skenario risiko.

Potensi bahaya yang ditemukan pada tahap identifikasi bahaya akan dilakukan penilaian risiko guna menentukan tingkat risiko (*risk rating*) dari bahaya tersebut. Penilaian risiko dilakukan dengan berpedoman pada skala *Australian Standard/ New Zealand Standard for Risk Management* (AS/NZS 4360:2004, [4]).

Ada 2 parameter yang digunakan dalam penilaian risiko, yaitu *probability* dan *severity*.

Skala penilaian risiko dan keterangannya yang digunakan dapat dilihat tabel sebagai berikut:

Tabel 1. Skala “*probability*” pada standar AS/NZS 4360

Tingkat	Deskripsi	Keterangan
5	<i>Almost Certain</i>	Dapat terjadi setiap saat
4	<i>Likely</i>	Sering terjadi
3	<i>Possible</i>	Dapat terjadi sekali-sekali
2	<i>Unlikely</i>	Jarang terjadi
1	<i>Rare</i>	Hampir tidak pernah, sangat jarang terjadi

Tabel 2. Skala “*severity*” pada standar AS/NZS 4360

Tingkat	Deskripsi	Keterangan
1	<i>Insignificant</i>	Tidak terjadi cedera, kerugian finansial sedikit
2	<i>Minor</i>	Cedera ringan, kerugian finansial sedikit
3	<i>Moderate</i>	Cedera sedang, perlu penanganan medis, kerugian finansial besar
4	<i>Major</i>	Cedera berat > 1 orang, kerugian besar, gangguan produksi
5	<i>Catastrophic</i>	Fatal > 1 orang, kerugian sangat besar dan dampak sangat luas, terhentinya seluruh kegiatan

Tabel 3. Skala “*risk matrix*” pada standar AS/NZS 4360

Frekuensi Risiko	Dampak Risiko				
	1	2	3	4	5
5	H	H	E	E	E
4	M	H	E	E	E
3	L	M	H	E	E
2	L	L	M	H	E
1	L	L	M	H	H

Tabel 4. Matriks Analisis Risiko Kementerian Keuangan

Matriks Analisis Risiko 5 x 5		Level Dampak				
		Tidak Signifikan	Minor	Moderat	Signifikan	Sangat Signifikan
Level Kemungkinan	5 Hampir Pasti Terjadi	9	15	18	23	28
	4 Sering Terjadi	6	12	16	19	24
	3 Kadang Terjadi	4	10	14	17	22
	2 Jarang Terjadi	3	7	11	13	21
	1 Hampir Tidak terjadi	1	3	5	8	20

Hasil dari risk assessment akan dijadikan dasar untuk melakukan risk control. Risk control bertujuan untuk meminimalkan tingkat risiko dari suatu potensi bahaya yang ada. Bahaya yang masuk dalam kategori *moderate risk*, *high risk* dan *extreme risk* akan ditindaklanjuti dengan

risk control. Pengendalian risiko dilakukan untuk mengurangi atau menghilangkan risiko.

Matriks Risiko dan Pengendalian, berupa pemetaan risiko dan pengendalian yang ada pada proses signifikan atas suatu proses bisnis.

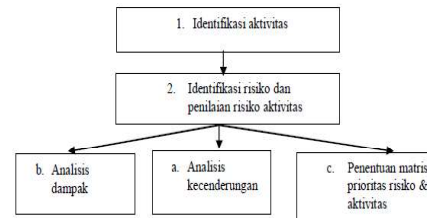
Tujuan penyusunan RCM untuk memastikan bahwa risiko pada setiap proses signifikan telah diidentifikasi, dikelola, dan dimitigasi dengan pengendalian yang memadai.

Manfaat penyusunan RCM:

- Meningkatkan pemahaman akan proses signifikan yang ada, beserta aplikasi dan infrastruktur yang mendukung;
- Meningkatkan pemahaman akan risiko dan pengendalian yang ada di dalam tiap proses signifikan
- Pelaksanaan audit yang lebih efektif dan efisien

2. METODE PENELITIAN

Tahapan penelitian yang akan dilakukan ditunjukkan dengan skema berikut ini:



Gambar 1. Skema Tahap Penelitian

Berdasarkan skema tersebut, penelitian dilakukan melalui 3 tahapan yaitu:

- Mengidentifikasi aktivitas-aktivitas dan risiko-risiko yang dihadapi dengan menelaah peraturan-peraturan terkait patroli laut;
- Hasil identifikasi di tahap pertama menjadi data untuk menghasilkan model matriks prioritas aktivitas di tahap kedua;
- Melakukan wawancara dan konfirmasi kepada pihak-pihak yang menjalankan aktivitas kegiatan patroli laut dan dampak dari setiap risiko;
- Melakukan observasi dan analisis data

Batasan dalam penelitian ini adalah tidak menganalisis narasi penyebab dan skenario risiko namun hanya menghitung dan menganalisis skala penyebab dan dampak agar dapat diketahui urutan risiko tertinggi dan

terendah yang dapat menjadi pertimbangan ruang lingkup penyusunan program kerja audit.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil pengujian melalui penelaahan peraturan, wawancara, observasi dan analisis data ditentukan 13 risiko tertinggi kegiatan patroli laut dengan urutan sebagai berikut:

Tabel 5. Matriks Risiko

<i>ID Risk</i>	<i>Risk</i>	<i>Risk Level After Control</i>	<i>Skor</i>
R08	Kegiatan Patroli Laut tidak dapat mendeteksi kapal yang memuat barang selundupan	Sangat Tinggi (kuadran 22)	22
R09	Kapal patroli tidak mampu mengejar kecepatan kapal penyelundup	Sangat Tinggi (kuadran 22)	22
R10	Kegiatan Patroli Laut tidak dapat mencakup seluruh wilayah perairan Indonesia	Sangat Tinggi (kuadran 22)	22
R07	Volume Pengisian BBM ke kapal tidak sesuai Permintaan	Tinggi (kuadran 17)	17
R11	Penindakan patroli laut tidak dilaporkan	Tinggi (kuadran 17)	17
R01	Kapal tidak siap digunakan untuk kegiatan Patroli Laut saat dibutuhkan	Sedang (kuadran 13)	13
R02	Ketidaktersediaan ABK untuk kegiatan patroli laut	Sedang (kuadran 13)	13
R03	Ketidaktersediaan BBM untuk kegiatan patroli laut	Sedang (kuadran 13)	13
R05	Ketidaktersediaan Suku cadang dan <i>supplies</i> kapal	Sedang (kuadran 13)	13
R12	Insiden kecelakaan saat patroli laut	Sedang (kuadran 13)	13
R13	Barang Hasil penindakan patroli laut hilang dan rusak	Sedang (kuadran 13)	13
R06	Bahan Bakar Minyak yang tersedia tidak sesuai standar pabrikan	Rendah (kuadran 11)	11
R04	Pemeliharaan Kapal dilakukan tidak sesuai dengan laporan putaran mesin	Rendah (kuadran 8)	8

Tabel 6. Matriks Pengendalian

<i>ID Risk</i>	<i>ID Control</i>	<i>Control (Pengendalian yang telah ada)</i>
R08	C08	Pembagian tugas jaga laut; Penguatan human intelligence, updating peta kerawanan. Atribut: peta kerawanan
R09	C09	Penggunaan Radar Pantai dan Monitoring AIS integrasi pengawasan laut dan darat Atribut: monitoring radar
R10	C10	Penggunaan aplikasi <i>marrine traffic</i> dalam pengawasan dan targetting. Atribut: monitoring aplikasi
R07	C07	Penerapan Pengisian BBM sesuai SOP Atribut: Kartu Pengisian BBM
R11	C11	Penerapan mekanisme pelaporan melalui berbagai sarana komunikasi Atribut: pemantauan alat komunikasi
R01	C01	Melakukan perawatan rutin dan berkala Atribut: Monitoring atas Laporan Perawatan Rutin
R02	C02	Pelaksanaan Pengembangan Karir Petugas Atribut: Pola Mutasi
R03	C03	Mengajukan revisi anggaran pengadaan Atribut: Dokumen perencanaan
R05	C05	Pengadaan suku cadang dan supplies kapal Atribut: monitoring catatan inventory
R12	C12	Risk Safety Management Atribut: Kajian Keselamatan Berlayar
R13	C13	Pengelolaan Barang Tangkapan. Atribut: Berita Acara Serah Terima
R06	C06	Pemeliharaan rutin kapal. Atribut: Laporan Hasil Pemeliharaan
R04	C04	Penerapan Pemeliharaan Rutin, Survey Teknik dan Pemeliharaan Kapal Atribut: Laporan Pemanfaatan kapal

Menurut tabel tersebut dapat dijelaskan masing-masing risiko sebagai berikut:

- a. Kegiatan Patroli Laut tidak dapat mendeteksi kapal yang memuat barang selundupan masuk (R08). Risiko ini memiliki skoring 22 dengan penjelasan

- bahwa Pembagian tugas jaga laut; Penguatan human intelligence, updating peta kerawanan. Atribut: peta kerawanan. kami nilai dengan level dampak sangat signifikan (Skala 5) dan level kemungkinan kadang terjadi (skala 3);
- b. Kapal patroli tidak mampu mengejar kecepatan kapal penyelundup (R09). Risiko ini memiliki skoring 22 dengan pengendalian yang ada berupa Penggunaan Radar Pantai dan Monitoring AIS integrasi pengawasan laut dan darat Atribut: monitoring radar, kami nilai dengan level dampak sangat signifikan (skala 5) dan level kemungkinan kadang terjadi (skala 3).
 - c. Kegiatan Patroli Laut tidak dapat mencakup seluruh wilayah perairan indonesia (R10). Risiko ini memiliki skoring 22 dengan pengendalian yang ada berupa Penggunaan aplikasi marine traffic dalam pengawasan dan targetting. Atribut: monitoring aplikasi, kami nilai dengan level dampak sangat signifikan (skala 5) dan level kemungkinan kadang terjadi (skala 3).
 - d. Volume Pengisian BBM ke kapal tidak sesuai Permintaan (R07). Risiko ini memiliki skoring 17 dengan pengendalian yang ada berupa Penerapan Pengisian BBM sesuai SOP. Atribut: Kartu Pengisian BBM, kami nilai dengan level dampak signifikan (skala 4) dan level kemungkinan kadang terjadi (skala 3).
 - e. Penindakan patroli laut tidak dilaporkan (R11). Risiko ini memiliki skoring 17 dengan pengendalian yang ada berupa Penerapan mekanisme pelaporan melalui berbagai sarana komunikasi. Atribut: pemantauan alat komunikasi. kami nilai dengan level dampak signifikan (skala 4) dan level kemungkinan kadang terjadi (skala 3).
 - f. Kapal tidak siap digunakan untuk kegiatan Patroli Laut saat dibutuhkan (R01). Risiko ini memiliki skoring 13 dengan pengendalian berupa Melakukan perawatan rutin dan berkala Atribut: Monitoring atas Laporan Perawatan Rutin. Kami nilai dengan level dampak signifikan (skala 4) dan level kemungkinan jarang terjadi (skala 2).
 - g. Ketidakterediaan Petugas untuk kegiatan patroli laut (R02). Risiko ini memiliki skoring 13 dengan pengendalian berupa Pelaksanaan Pengembangan Karir Petugas. Atribut: Pola Mutasi. kami nilai dengan level dampak signifikan (skala 4) dan level kemungkinan jarang terjadi (skala 2).
 - h. Ketidakterediaan BBM untuk kegiatan patroli laut (R03). Risiko ini memiliki skoring 13 dengan pengendalian berupa Mengajukan revisi anggaran pengadaan. Atribut: Dokumen perencanaan. Kami nilai dengan level dampak signifikan (skala 4) dan level kemungkinan jarang terjadi (skala 2)
 - i. Ketidakterediaan Suku cadang dan *supplies* kapal (R05). Risiko ini memiliki skoring 13 dengan pengendalian berupa Pengadaan suku cadang dan supplies kapal. Atribut: monitoring catata inventory. Kami nilai dengan level dampak signifikan (skala 4) dan level kemungkinan jarang terjadi (skala 2);
 - j. Insiden kecelakaan saat patroli laut (R12). Risiko ini memiliki skoring 13 dengan pengendalian berupa Risk Safety Management. Atribut: Kajian Keselamatan Berlayar. kami nilai dengan level dampak signifikan (skala 4) dan level kemungkinan jarang terjadi (skala 2)
 - k. Barang Hasil penindakan patroli laut hilang, rusak, tidak sesuai BAST (R13). Risiko ini memiliki skoring 13 dengan pengendalian berupa Pengelolaan Barang Tangkapan. Atribut: Berita Acara Serah Terima. Kami nilai dengan level dampak signifikan (skala 4) dan level kemungkinan jarang terjadi (skala 2)
 - l. Bahan Bakar Minyak yang tersedia/ digunakan tidak sesuai standar pabrikan (R06). Risiko ini memiliki skoring 11 dengan pengendalian berupa Pemeliharaan rutin kapal. Atribut: Laporan Hasil Pemeliharaan. Kami nilai dengan level dampak moderat (skala 3) dan level kemungkinan jarang terjadi (skala 2).
 - m. Pemeliharaan Kapal dilakukan tidak sesuai dengan Laporan Putaran Mesin (R04). Risiko ini memiliki skoring 8 dengan pengendalian berupa Penerapan

Pemeliharaan Rutin, Survey Teknik dan Pemeliharaan Kapal. Atribut: Laporan Pemanfaatan kapal. Kami nilai dengan level dampak signifikan (skala 4) dan level kemungkinan hampir tidak terjadi (skala 1).

4. KESIMPULAN

Penelitian ini murni untuk pengetahuan dan tidak tujuan sebagai nasihat profesional maupun mendiskreditkan lembaga pemerintah manapun. Dari hasil pembahasan di atas dapat disimpulkan sebagai berikut : Model/*design* penilaian risiko dalam penelitian ini dilaksanakan dengan mengukur tingkat risiko berdasarkan Dampak (*Impact*) dan Kecenderungan (*likelihood*) yang dijabarkan dalam suatu matriks risiko, untuk menggambarkan tingkat risiko pada Unit Patroli Laut.

Penilaian risiko dibuat berdasarkan risiko per jenis aktivitas pada Kegiatan Kesiapan Kapal Patroli, Pemeliharaan Kapal Patroli, Pengisian BBM Kapal Patroli, Pelaksanaan Kegiatan Patroli Laut, dan Pengamanan Barang Hasil Penindakan.

Hasil penilaian risiko berdasarkan risiko aktivitas dapat diketahui peta risiko seluruh kegiatan termasuk risiko tertinggi yaitu “Kegiatan Patroli Laut tidak dapat mendeteksi kapal yang memuat barang selundupan masuk ke (R07)”. Risiko ini sangat sulit untuk dilakukan pengendalian, karena selama berada ditengah laut potensi akan adanya penyelewengan sangat tinggi. Penilaian atas 13 risiko in diharapkan dapat digunakan *Risk Control Matrix* sebagai dasar untuk membuat perencanaan audit agar lebih optimal dalam meningkatkan perbaikan proses bisnis.

Dari hasil kesimpulan dapat disarankan beberapa hal sebagai berikut

- a. Unit terkait dapat mendukung penyempurnaan penerapan *Risk Assessment* dalam pelaksanaan perbaikan proses bisnis;
- b. Pelaksanaan pemetaan risiko tidak harus dilakukan secara menyeluruh tetapi dilakukan secara skala prioritas berdasarkan tingkat risiko dari masing-masing kegiatan;
- c. Untuk Peneliti selanjutnya, melakukan pengujian kembali atas model dan

instrumen-instrumen yang digunakan, karena model yang diajukan masih relatif baru;

- d. Penelitian terhadap *existing control* untuk menemukan mitigasi terbaik atas risiko yang ada.

5. REFERENSI

- Asosiasi Auditor Intern Pemerintah Indonesia. 2014. *Standar Audit Intern Pemerintah Indonesia*. Dewan Nasional AAIP. Jakarta.
- Griffiths, P. 2005. *Risk Based Auditing*. Gower Publishing Company. Burlington.
- Inspektorat Jenderal. 2017. Laporan Hasil Penilaian Kapabilitas APIP Secara Mandiri Inspektorat Jenderal Kementerian Keuangan Tahun 2016. Inspektorat Jenderal Kementerian Keuangan. Jakarta.
- Keputusan Menteri Keuangan Nomor 577/KMK.01/2019 tentang Manajemen Risiko Di Lingkungan Kementerian Keuangan.
- Keputusan Menteri Keuangan Nomor 152/KMK.09/2011 tentang Peningkatan Penerapan Pengendalian Intern Di Lingkungan Kementerian Keuangan.
- Kloman, H. F. dan Seawrack. 2000. *Risk Management Reports*. Volume 27. Press Inc. Review Against the Gods: The Remarkable Story of Risk by Peter Bernstein.
- Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor 53/BC/2010 tentang Tatalaksana Pengawasan.
- Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor: PER/05/M.PAN/03/ 2008 tentang Standar Audit Aparat Pengawasan Intern Pemerintah. Kemenpan. Jakarta.
- Peraturan Inspektur Jenderal Nomor 03/IJ/2012 tentang Pedoman Perencanaan Pengawasan Tematik Inspektorat Jenderal Kementerian Keuangan.
- Peraturan Inspektur Jenderal Nomor 07/IJ/2016 tentang Pedoman Perencanaan Pengawasan Tematik Inspektorat Jenderal Kementerian Keuangan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2009 tentang Tempat Penimbunan Berikat s.d.t.d.Peraturan Pemerintah Nomor 85 Tahun 2015.

- Reding, K. F., Anderson, U. L., Head, M. J., Ramamoorti, S., Slamasick, M., dan Riddle, C. 2013. *Internal Auditing Assurance & Advisory Services*. 3rd Edition. The Institute of Internal Auditors Research Foundation. Florida.
- The Institute of Internal Auditors. 2017. *International Standards for the Professional Practice of Internal Auditing*. The Institute of Internal Auditors. Florida.
- The Institute of Internal Auditors. 2009. *Formulating and Expressing Internal Audit Opinions. The Institute of Internal Auditors Practice Guide*. The Institute of Internal Auditors. Florida.
- The Institute of Internal Auditors. 2014. *Risk Based Internal Auditing*. The Institute of Internal Auditors. Florida.
- Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanaan s.d.t.d. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006.
- Yayon, W.S, 2006. *Pemodelan Penilaian Risiko dalam Perencanaan Audit Umum pada Divisi Interen (Studi kasus pada bank PT ABC Cabang Jakarta)*. Jakarta.