

BAB I PENDAHULUAN

I.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

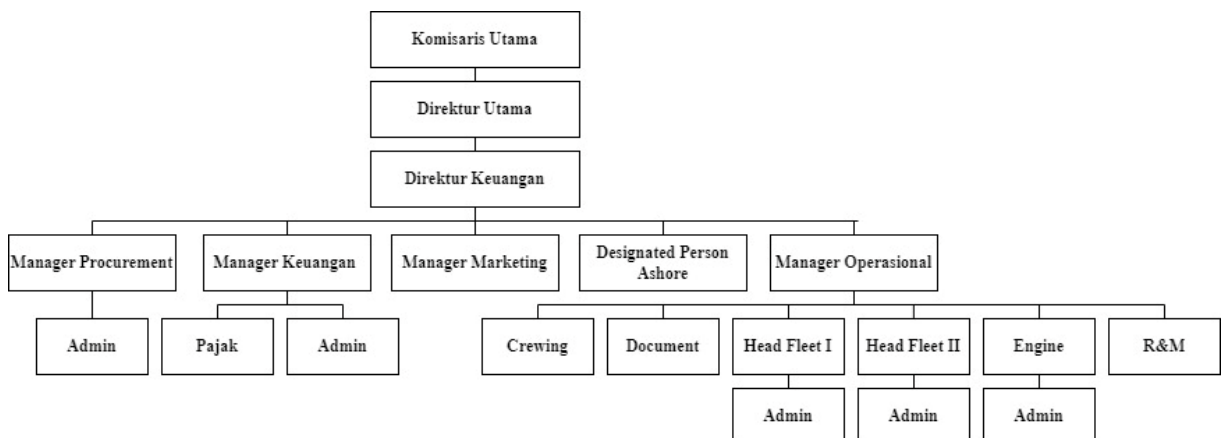
Pada penelitian ini objek yang digunakan adalah PT XYZ yang berlokasi di BSD City, Tangerang Selatan. PT XYZ didirikan pada tahun 2018 dan fokus dalam bidang transportasi air, terutama sebagai pemilik tugboat dan tongkang. Perusahaan ini menyediakan berbagai layanan pelayaran di dalam negeri, termasuk pengangkutan antara pelabuhan di Indonesia dengan menggunakan berbagai jenis kapal, baik secara rutin maupun tidak rutin. Selain itu, mereka juga berperan sebagai agen perkapalan, melayani kapal-kapal baik dalam maupun luar negeri. Layanan lainnya mencakup pelayaran penundaan laut, penyewaan peralatan pelayaran, serta pengangkutan orang, hewan, dan barang. PT XYZ juga menangani pengangkutan minyak dan gas menggunakan tangker, serta menyediakan layanan chartering dan perwakilan pelayaran. Di samping itu, perusahaan ini juga beroperasi dalam pelayaran luar negeri, termasuk pelayaran samudra, bongkar muat barang di pelabuhan luar negeri, dan kerjasama dengan perusahaan angkutan asing. Tidak hanya itu, mereka juga melayani pelayaran rakyat, seperti pengangkutan barang dan hewan antar pelabuhan dengan menggunakan kapal layar atau kapal layar bermotor. Dengan berbagai layanan yang ditawarkan, PT XYZ berperan penting dalam mendukung aktivitas pelayaran di dalam negeri, luar negeri, maupun pelayaran rakyat untuk masyarakat umum. Dengan berbagai layanan yang diberikan oleh PT XYZ tentunya masih terdapat banyak kendala yang terjadi karena faktor internal dan juga eksternal perusahaan.

PT XYZ sendiri memiliki visi menjadi perusahaan pelayaran penyedia unit-unit tugboat dan tongkang terbaik di Indonesia yang berorientasi pada kepuasan pelanggan. Pada awal berdiri PT XYZ hanya memiliki 1 (satu) set unit tugboat dan tongkang bernama TB Shienny 03 dan TK Rhonda dan pada perkembangannya saat ini telah memiliki unit sebanyak 12 set tugboat dan tongkang dan 2 tugboat. Berikut merupakan daftar kepemilikan unit seperti pada Gambar 1.1.

No	Tug	Year of Build	Brand Name	Engine		Place of Build	Class	Barge	Class	Type	Year of Build	GT	Place of Build	
				Engine Type	Ttd HP									
1	Prima Power 05	2010	Yanmar	6RY17P-GV	2.000	Batam	BKI	Pelita 07	BKI	300	Feet	2011	3103	Batam
2	Trans Pacific 211	2011	Mithsubishi	S6R2-MTK3L	2.000	Batam	BKI	Pelita 05	BKI	300	Feet	2010	3103	Batam
3	Prima Power 01	2010	Yanmar	6RY17P-GV	2.000	Batam	BKI	Pelita 08	BKI	300	Feet	2011	3103	Batam
4	Mitra Pacific	2013	Mithsubishi	S6A3-MPTK	1.200	Batam	BKI	Sarana Mitra 02	BKI	250	Feet	2011	2099	Batam
5	Trans Pacific 06	2010	Yanmar	6RY17P-GV	2.000	Batam	BKI	Trust Line 306	BKI	300	Feet	2011	3091	China
6	Mitra Pacific 03	2013	Mithsubishi	S6A3-MPTK	1.200	Batam	BKI	Sarana Mitra 03	BKI	250	Feet	2011	2099	Batam
7	Trans Pacific 212	2011	Yanmar	S6R2-MTK3L	2.000	Batam	BKI	PHS 1812	BKI	300	Feet	2008	3148	China
8	Trans Pacific 210	2011	Mithsubishi	S6R2-MTK3L	2.000	Batam	BKI	Terang 06	BKI	300	Feet	2008	3100	Batam
9	Trans Pacific 03	2009	Yanmar	s6r2-MTK2	2.060	Balikpapan	BKI	Terang 08	BKI	300	Feet	2008	3100	Batam
10	Ocean Power 02	2012	Mithsubishi	S6B3-MPTK	1.000	Batam	BKI	Andalan 02	BKI	2000	KL	2012	1174	Batam
11	Ismail 01	2010	Yanmar	6RY170-GV	2.000	Batam	BKI	Al Faruqi 01	BKI	300	Feet	2010	3103	Batam
12	Trust 39	2012	Mithsubishi	S12A-MTK	2.400	Samarinda	BKI	Al Ayyubi 01	BKI	300	Feet	2010	3103	Batam
13	Trust 72	2012	Yanmar	12AYM-WST/12 LAK-STE2	2.400	Batam	BKI							
14	Ishaq 01	2010	Yanmar	6RY17P-GV	2.000	Batam	BKI							
15	Crane Sumitomo	1997		SC 050-1399										
16	Crane Kobelco	1997		SC 050-1399										

Gambar 1. 1 Daftar Kepemilikan Unit PT. XYZ

Untuk mencapai visi perusahaan PT XYZ, perusahaan tersebut memiliki struktur organisasi yang terdiri dari berbagai divisi yang bertugas untuk menunjang dan melaksanakan berbagai aspek pekerjaan yang dilakukan.



Gambar 1. 2 Struktur Organisasi PT. XYZ

Gambar 1.2 merupakan susunan atau struktur organisasi PT. XYZ yang dipimpin oleh Direktur Utama dan memiliki Direktur keuangan untuk mengelola aspek keuangan perusahaan secara keseluruhan seperti merencanakan strategi keuangan dan melakukan risk management dengan menganalisis kondisi finansial perusahaan. Direktur Utama juga membawahi 4 divisi dan 1 orang sebagai *Designated Person Ashore* (DPA) yang memainkan peran penting dalam memastikan efektivitas *Safety Management System* (SMS) perusahaan pelayaran dan menjaga standar keselamatan. Divisi *procurement* bertanggungjawab untuk mengelola dan mengkoordinasikan proses pengadaan kapal yang diperlukan untuk operasi perusahaan pelayaran dan juga merencanakan dan melaksanakan strategi pengadaan yang efisien dan efektif untuk memastikan ketersediaan material dan layanan yang diperlukan. Lalu, divisi keuangan

bertanggungjawab atas perencanaan pajak perusahaan dan mengelola keuangan perusahaan seperti pengelolaan pengeluaran, arus kas dan membuat laporan data finansial yang akurat. Divisi marketing bertanggungjawab dalam melaksanakan strategi pemasaran untuk meningkatkan penjualan layanan perusahaan pelayaran dan menjalin hubungan dengan pelanggan, mitra bisnis, dan pihak terkait lainnya. Lalu yang terakhir merupakan divisi inti pada perusahaan yaitu divisi operasional yang bertanggungjawab perencanaan, koordinasi, dan pengelolaan operasional kapal juga mengawasi dan mengelola aktivitas operasional.

I.2 Latar Belakang Penelitian

Dalam kegiatan bisnis pasti memiliki potensi risiko yang akan terjadi. Oleh karena itu, para pelaku bisnis harus aktif dalam mencari solusi untuk mengelola risiko dan mencegah kemungkinan terjadinya risiko tersebut (Pangestuti, 2019). Berdasarkan ISO 31000:2018, risiko adalah pengaruh ketidakpastian terhadap sasaran atau tujuan. Sasaran dapat meliputi banyak aspek seperti aspek keuangan, keselamatan kerja, lingkungan, dan dapat diterapkan dalam level yang berbeda-beda. Menurut Arifudin, 2020 risiko didefinisikan sebagai kejadian yang merugikan atau penyimpangan hasil yang diperoleh dari yang diharapkan. Maka dari itu terlepas dari tujuan perusahaan dan bagaimana suatu organisasi atau perusahaan dijalankan risiko tetap melekat kepadanya. Menurut Chapman, 2006 risiko dibagi kedalam dua jenis yaitu risiko internal dan risiko eksternal. Risiko internal sendiri terdapat risiko finansial, risiko operasional dan risiko teknologi. Sedangkan risiko eksternal terdapat risiko ekonomi, risiko lingkungan, risiko legal/hukum, risiko politik, risiko pasar/*market* dan risiko sosial.

Salah satu bisnis yang memiliki risiko adalah bisnis dalam bidang kemaritiman karena rentan terhadap berbagai risiko yang memengaruhi baik manusia maupun lingkungan (Setyohadi dkk, 2018; Samekto dkk, 2020). Bisnis di bidang kemaritiman ini termasuk perusahaan di bidang pengiriman dan logistik laut, penyedia jasa pelabuhan, industri perikanan, pelayaran dan transportasi laut dan lainnya. Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang memerlukan moda transportasi laut untuk mendukung konektivitas di seluruh wilayah Republik Indonesia (Badan Pusat Statistik, 2022). Berbagai risiko yang dapat dihadapi oleh bisnis dalam bidang kemaritiman ini termasuk risiko finansial, reputasi, keselamatan, dan keamanan

(Chang dkk, 2019). Menurut Dewanto, 2018 kecelakaan yang terjadi di perairan saat perjalanan diakibatkan oleh kesalahan manusia dan hanya sedikit yang disebabkan oleh faktor alam. Menurut IMSA dari tahun 2014 hingga 2021, terdapat total 21.173 kecelakaan kapal di seluruh dunia. Jumlah korban jiwa akibat kecelakaan kapal di Indonesia mencapai 44 orang pada tahun 2020 dan meningkat menjadi 123 orang pada tahun 2021. Salah satu penyebab utama kecelakaan ini adalah faktor manusia (Komite Nasional Keselamatan Transportasi, 2022). Pada penelitian lain juga menyebutkan bahwa penyebab utama terjadinya kecelakaan tabrakan kapal adalah kesalahan manusia. Selain itu, faktor cuaca dan masalah teknis juga turut menjadi penyebab kecelakaan tabrakan kapal (Kendek dkk, 2022).

PT. XYZ yang bergerak bidang transportasi air, terutama sebagai pemilik tugboat dan tongkang. Tugboat merupakan jenis kapal yang digunakan untuk melakukan manuver, fungsi utamanya adalah untuk menarik dan mendorong kapal lain baik itu kapal berukuran besar yang hendak bersandar ke pelabuhan ataupun kapal-kapal yang tidak memiliki penggerak, kapal tunda digunakan pula untuk menarik tongkang (Ryadin dkk, 2020). Sedangkan kapal tongkang, juga dikenal sebagai ponton, adalah jenis kapal pengangkut barang yang memiliki lambung datar atau berbentuk kotak besar yang mengapung. Kapal ini umumnya digunakan untuk mengangkut muatan atau barang dan berfungsi sebagai dermaga apung. Selain itu, kapal tongkang sering digunakan sebagai alat transportasi untuk mengangkut mobil menyeberangi daerah yang belum memiliki jembatan (Ferbian dkk, 2020).



Gambar 1. 3 Kapal Tugboat



Gambar 1. 4 Kapal Tongkang

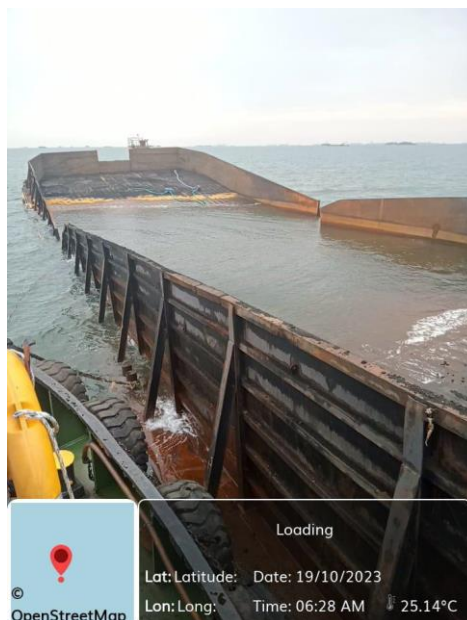
PT. XYZ telah menjalankan operasinya selama sekitar enam tahun dan dalam periode tersebut, perusahaan telah menjalin beberapa kontrak dan kemitraan dengan perusahaan-perusahaan dan organisasi lain. Salah satu jenis kontrak yang terjadi adalah kontrak untuk penyewaan kapal, terutama tugboat dan tongkang. Biasanya, kontrak penyewaan kapal ini memiliki durasi sekitar 12 bulan untuk setiap unit kapalnya. Ini berarti bahwa setiap kontrak berlangsung selama satu tahun penuh sejak dimulainya. Berikut Gambar 1.6 merupakan kontrak kerjasama PT. XYZ pada tahun 2023-2024.

No	Fleet		Charterer	Size	Hire Rate	Contract Type	Exp Contract	Cargo	Wilayah Kerja
	Tug Boat	Tongkang							
1	Trans Pacific 211	Pelita 08	ISM	300 F	Rp 925.000.000	TC	16-Jul-24	Coal	Banjarmasin
2	Mitra Pacific 02	Sarana Mitra 02	PML	250 F	Rp 625.000.000	TC	01-Jul-24	Coal	Banjarmasin
3	Prima Power 05	Pelita 07	PML	300 F	Rp 925.000.000	TC	01-Jun-24	Coal	Banjarmasin
4	Ismail 01	Al faruqi 01							Proses Docking
5	Ocean Power 02	Andalan 02							Proses Docking
6	Prima Power 01	Pelita 05	PML	300 F	Rp 925.000.000	TC	01-Jul-24	Coal	Banjarmasin
7	Mitra Pacific 03	Sarana Mitra 03	SSC	250 F	Rp 680.000.000	TC	26-Jun-24	General Cargo	Morosi
8	Trans Pacific 06	Al Ayyubi 01	SSC	300 F	Rp 930.000.000	TC	17-Jun-24	General Cargo	Morosi
9	Trust 72	Trust Line 306	AND	300 F	Rp 950.000.000	TC	23-Dec-24	Coal	Samarinda
10	Trans Pacific 212		DJS	300 F	Rp 300.000.000	TC	11-Jul-24	Coal	Palembang
11	Trans Pacific 210	Terang 06	DJS	300 F	Rp 1.000.000.000	TC	13-Mar-25	Coal	Palembang
12	Trans Pacific 03	Terang 08	MDM/DJS	300 F	Rp 1.050.000.000	TC	25-Dec-24	Coal	Banjarmasin
13	Trust 39	-							Proses Docking

Gambar 1. 5 Rekap data kerjasama PT. XYZ Tahun 2023-2024

Berdasarkan informasi dari para pemangku kepentingan (*stakeholder*) PT. XYZ dari tahun 2021 hingga saat ini, terlihat bahwa kontrak kerjasama dengan mitra dan harga penyewaan kapal telah cukup stabil. Stabilitas ini menunjukkan bahwa PT. XYZ mungkin telah berhasil mempertahankan hubungan yang baik dengan mitra bisnisnya dan telah mampu menjaga harga sewa kapalnya dalam kisaran yang konsisten. Namun demikian, PT. XYZ tetap memiliki beberapa risiko seperti risiko kecelakaan dan tabrakan, *problem* pada *engine*, tongkang bocor, sertifikat crew habis, dokumen kapal expired dan tentunya cuaca yang tidak menentu.

Dalam menjalankan perusahaannya PT XYZ mengalami kejadian-kejadian yang merugikan perusahaan. Seperti pada 06 Oktober 2023, PT XYZ menghadapi insiden merugikan ketika salah satu tongkang mereka patah. Insiden ini terjadi akibat kombinasi dari kondisi cuaca buruk dan kelalaian operator yang menyebabkan ketidakseimbangan pada tongkang tersebut. Akibatnya, tongkang mengalami kerusakan serius hingga patah. Kerugian yang dialami oleh PT XYZ mencakup kehilangan sebagian muatan yang terjatuh ke laut dan kerusakan pada unit tongkang yang patah, yang dapat mempengaruhi operasional perusahaan secara keseluruhan. Permasalahan ini diatasi sementara dengan crew kapal menyatukan sementara tongkang untuk lanjut di reparasi dan bantuan datang untuk mengangkut muatan yang ada dan juga muatan yang terjatuh kelaut.



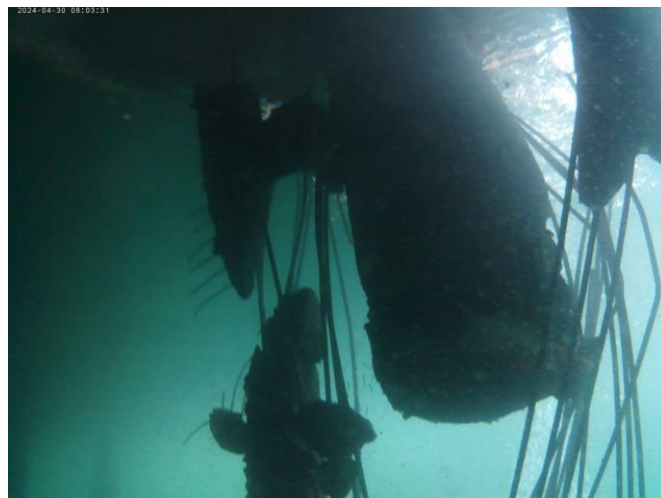
Gambar 1. 6 Kecelakaan Tongkang Patah

Selain insiden patahnya tongkang, PT XYZ juga menghadapi masalah serius lainnya. Pada 13 Mei 2024, kapal mengalami malfungsi atau *blackout* mengakibatkan kapal hanyut ke arah rumah warga. Ditambah dengan arus sungai yang kuat, operator kapal kehilangan kendali atas kapalnya. Akibatnya, kapal menabrak rumah warga dan jaring ikan yang berada di tepi sungai. Insiden ini tidak hanya menyebabkan kerusakan pada properti warga, tetapi juga menambah beban tanggung jawab bagi PT XYZ untuk menanggulangi dampak dari kecelakaan tersebut dan melakukan perbaikan serta pencegahan agar kejadian serupa tidak terulang kembali.



Gambar 1. 7 Kecelakaan Menabrak Properti Warga

Selain insiden yang diakibatkan oleh faktor internal seperti cuaca buruk, kelalaian operator, dan masalah teknis pada mesin kapal, PT XYZ juga menghadapi insiden yang disebabkan oleh pihak eksternal. Salah satu insiden tersebut melibatkan tongkang PT XYZ yang menyenggol dermaga pada 27 April 2024. Penyebab utama insiden ini adalah kesalahan prosedur dalam pengaturan sandar yang dilakukan oleh pihak eksternal. Pihak eksternal yang seharusnya bertanggung jawab atas koordinasi dan pengaturan proses sandar kapal tidak menjalankan prosedur dengan benar. Akibatnya, tongkang yang sedang berusaha sandar menyenggol dermaga, menyebabkan kerusakan baik pada tongkang maupun dermaga tersebut.



Gambar 1. 8 Kecelakaan Menyenggol Dermaga

Tabel 1. 1 Daftar Insiden Kecelakaan pada PT XYZ

No	Insiden	Tanggal Kejadian	Kemungkinan Penyebab Kecelakaan	Akibat Kecelakaan dan Kerugian	Kerugian Financial
1	Tongkang Patah	06/10/23	<ul style="list-style-type: none"> • Cuaca buruk • Muatan berat sebelah (Internal) 	<ul style="list-style-type: none"> • Sebagian muatan jatuh ke laut • Perbaikan pada tongkang • Tongkang tidak dapat digunakan sementara 	± Rp.1.500.000.000
2	Menabrak Rumah	13/05/24	<ul style="list-style-type: none"> • Permasalahan mesin • Arus sungai (Internal) 	<ul style="list-style-type: none"> • Perbaikan Tugboat • Ganti rugi pada warga 	± Rp.750.000.000
3	Menabrak Dermaga	27/04/24	<ul style="list-style-type: none"> • Kesalahan prosedur dari pihak eksternal (Eksternal) 	<ul style="list-style-type: none"> • Perbaikan pada tongkang • Ganti rugi untuk perbaikan dermaga 	± Rp.1.500.000.000

Serangkaian insiden yang dialami oleh PT XYZ seperti pada Tabel 1.1 telah menyebabkan kerugian besar bagi perusahaan. Kerugian ini tidak hanya mencakup kerusakan pada kapal dan hilangnya muatan, tetapi juga melibatkan dampak finansial dan reputasi perusahaan yang terpengaruh oleh insiden tersebut. Selain itu, insiden

yang diakibatkan oleh pihak eksternal juga menambah kerugian yang harus ditanggung oleh PT XYZ. Namun, hingga saat ini, PT XYZ belum memiliki divisi manajemen risiko yang bertanggung jawab untuk mengidentifikasi, mengevaluasi, dan mengelola risiko-risiko yang mungkin terjadi. Selain itu, perusahaan juga belum mengembangkan strategi mitigasi risiko yang efektif untuk mencegah terulangnya insiden-insiden serupa di masa depan.

Mitigasi risiko adalah proses mengurangi atau mengeliminasi risiko yang dapat berpengaruh negatif terhadap keberhasilan atau keamanan sebuah perusahaan, proyek, atau sistem. Mitigasi risiko bertujuan untuk meningkatkan kesadaran, mengurangi dampak, dan mengurangi kemungkinan terjadinya risiko yang tidak diinginkan (Sari dkk, 2023). Maka dari itu diperlukan bantuan Manajemen Risiko Perusahaan atau Enterprise Risk Management (ERM) untuk memitigasi risiko-risiko yang dapat terjadi di perusahaan. Enterprise Risk Management (ERM) adalah suatu pendekatan yang terstruktur dan terintegrasi untuk mengelola risiko di seluruh organisasi (Brown dkk, 2019). ERM sendiri terbukti efektif dalam mengurangi frekuensi dan tingkat keparahan peristiwa risiko operasional, yang mengarah pada pengurangan signifikan dalam kerugian operasional (Al-Amri dkk, 2016). Dalam konsep ERM, COSO menekankan pentingnya mempertimbangkan risiko sebagai faktor yang mempengaruhi pencapaian tujuan organisasi, baik secara positif maupun negatif. ERM tidak hanya berfokus untuk menghindari risiko, tetapi juga pengelolaan risiko agar sesuai dengan tingkat toleransi risiko yang telah ditentukan oleh organisasi. Pujawan dan Geraldin (2009) mengembangkan model manajemen risiko rantai pasok menggunakan metode konsep House of Quality (HOQ) dan Failure Models and Effects Analysis (FMEA) untuk menyusun suatu framework dalam mengelola rantai pasok yang dikenal dengan istilah pendekatan House of Risk (HOR) (Pertiwi dkk, 2019). Metode ini berfungsi untuk menyelesaikan permasalahan yang berkaitan antara kejadian risiko, hubungan keterkaitan antara penyebab risiko, hubungan keterkaitan antara risiko dengan penyebab risiko serta aksi mitigasi risiko yang akan dilakukan.

Integrasi antara metode COSO ERM dan House of Risk (HOR) ini merupakan kebaruan dalam penelitian ini, dan dilakukan dengan mempertimbangkan kekurangan dan kelebihan antara kedua metode tersebut. COSO ERM memberikan fokus yang

lebih khusus pada pengelolaan risiko internal, dengan penekanan pada tata kelola perusahaan (Pratiwi dkk, 2023), selain itu kerangka kerja COSO ERM menekankan integrasi Manajemen Risiko Perusahaan (ERM) dengan penetapan strategi dan kinerja, menyediakan kerangka kerja komprehensif (Prewett dkk, 2018). Sedangkan metode House of Risk (HOR) digunakan untuk mengidentifikasi dan memprioritaskan kejadian dan agen risiko, serta merancang strategi mitigasi (Kusrini dkk, 2020). Penelitian mengenai manajemen risiko dan mitigasi risiko ini biasanya hanya menggunakan satu metode COSO ERM atau House of Risk (HOR) saja, maka dari itu integrasi antara kerangka kerja COSO ERM dengan metode House of Risk (HOR) dapat memberikan pendekatan komprehensif untuk menyelaraskan manajemen risiko dengan strategi dan kinerja, memprioritaskan kejadian risiko dan agen, serta merancang strategi mitigasi yang efektif.

Pada penelitian sebelumnya oleh Pratiwi, dkk pada tahun 2021 yaitu merancang mitigasi risiko dengan berbasis ISO 31000:2018 dan COSO ERM. Pada penelitian lain juga seperti oleh Herowati, dkk pada tahun 2023 menggabungkan antara metode House of Risk (HOR) dan ISO 31000:2018 untuk mendapatkan perancangan manajemen risiko yang efektif. Terdapat perbedaan pada penelitian Herowati, dkk dan penelitian ini walaupun sama-sama mengintegrasikan metode House of Risk (HOR) dengan *tools* ERM yang familier digunakan. Pertama, pada penelitian sebelumnya digunakan ISO 31000:2018 dikarenakan objek dan risiko yang dihadapi, sedangkan pada penelitian ini COSO ERM lebih cocok digunakan karena perusahaan masih berfokus pada pengurangan dan penghindaran risiko juga karena PT XYZ masih merupakan perusahaan yang baru berdiri maka kerangka kerja yang fleksibel dan sesuai dengan strategi, tujuan dan budaya perusahaan diperlukan.

Pada dasarnya metode COSO ERM dan House of Risk (HOR) ini sama-sama memiliki fokus yang sama mengenai mitigasi dan pengelolaan risiko. Dalam konteks Enterprise Risk Management (ERM) COSO ERM merupakan salah satu *tools* kerangka kerja untuk memandu perusahaan dalam mengintegrasikan ERM dengan strategi dan kinerja yang mengarah pada peningkatan kinerja operasional dan cukup kuat pada pengidentifikasian risiko sedangkan untuk pengukurannya masih belum berupa pengukuran kuantitatif, sedangkan untuk metode House of Risk (HOR) memiliki dasar untuk pengukuran risiko secara kuantitatif namun untuk

pengidentifikasian risikonya belum sedetail metode COSO ERM maka dari itu penggabungan antara kedua metode ini dilakukan.

Berdasarkan uraian tersebut penelitian ini berfokus pada Perancangan Strategi Mitigasi Risiko Menggunakan Enterprise Risk Management (ERM) untuk mengetahui risiko dan juga penyebab risiko pada PT. XYZ yang saat ini belum memiliki strategi mitigasi risiko. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah integrasi antara COSO ERM dan House of Risk (HOR) yang pada penelitian sebelumnya belum pernah digunakan.

I.3 Perumusan Masalah

Penelitian ini memiliki beberapa rumusan masalah yang diuraikan dalam penelitian ini, Berikut adalah beberapa rumusan untuk masalah tersebut:

1. Apa metode yang digunakan untuk memitigasi risiko pada PT XYZ?
2. Bagaimana pemetaan proses bisnis pada PT. XYZ yang terkait dengan Manajemen Risiko Perusahaan?
3. Bagaimana identifikasi *risk event* dan *risk agent* menggunakan House of Risk (HOR) Model untuk risiko internal (risiko operasional dan risiko keuangan) dan eksternal (risiko lingkungan dan risiko market/pasar) pada PT. XYZ?
4. Bagaimana pengukuran *risk event* dan *risk agent* menggunakan House of Risk (HOR) Model untuk risiko internal (risiko operasional dan risiko keuangan) dan eksternal (risiko lingkungan dan risiko market/pasar) pada PT. XYZ?
5. Bagaimana pengukuran mitigasi risiko menggunakan House of Risk (HOR) Model untuk risiko internal (risiko operasional dan risiko keuangan) dan eksternal (risiko lingkungan dan risiko market/pasar) pada PT. XYZ?
6. Bagaimana perancangan usulan strategi mitigasi risiko pada PT. XYZ dengan menggunakan Enterprise Risk Management (ERM) berbasis COSO menggunakan House of Risk (HOR) model yang dilakukan untuk mengelola risiko eksternal dan internal PT. XYZ?

I.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dibuat, didapatkan tujuan penelitian berupa :

1. Mencari metode yang tepat untuk memitigasi risiko pada PT XYZ.
2. Memetakan proses bisnis pada PT. XYZ yang terkait dengan Manajemen Risiko Perusahaan.

3. Mengidentifikasi *risk event* dan *risk agent* menggunakan House of Risk (HOR) Model untuk risiko internal (risiko operasional dan risiko keuangan) dan eksternal (risiko lingkungan dan risiko market/pasar) pada PT. XYZ.
4. Mengukur *risk event* dan *risk agent* menggunakan House of Risk (HOR) Model untuk risiko internal (risiko operasional dan risiko keuangan) dan eksternal (risiko lingkungan dan risiko market/pasar) pada PT. XYZ.
5. Mengukur mitigasi risiko menggunakan House of Risk (HOR) Model untuk risiko internal (risiko operasional dan risiko keuangan) dan eksternal (risiko lingkungan dan risiko market/pasar) pada PT. XYZ.
6. Merancang usulan strategi Mitigasi Risiko pada PT XYZ dengan menggunakan Enterprise Risk Management (ERM) berbasis COSO menggunakan House of Risk (HOR) model yang dilakukan untuk mengelola risiko eksternal dan internal PT. XYZ

I.5 Manfaat Penelitian

Dalam penelitian ini, terdapat beberapa manfaat dari penelitian. Manfaat penelitian mengungkapkan secara khusus kegunaan yang ingin dicapai dari:

1. Aspek Praktis

Manfaat dari penelitian ini bagi perusahaan adalah dapat digunakan sebagai informasi untuk memitigasi risiko agar perusahaan dapat melakukan tindakan pencegahan dini terhadap risiko.

2. Aspek Teoritis

- Manfaat dari penelitian ini bagi peneliti selanjutnya adalah diharapkan dapat menjadi referensi untuk peneliti selanjutnya pada perusahaan lain dengan topik yang relevan.
- Memberikan persektif baru dalam memitigasi risiko dengan mengembangkan metode yang mengintegrasikan antara COSO ERM dan House of Risk (HOR)

I.6 Sistematika Penulisan

Berisi tentang sistematika dan penjelasan ringkas laporan penelitian karya ilmiah dari Bab I sampai Bab III.

BAB I Pendahuluan

Bab ini merupakan penjelasan secara umum, ringkas dan padat yang menggambarkan dengan tepat isi penelitian. Isi bab ini meliputi: Gambaran Umum Objek Penelitian, Latar Belakang Penelitian, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, dan Sistematika Penulisan Tugas Akhir.

BAB II Tinjauan Pustaka

Bab ini berisi teori dari umum sampai ke khusus, disertai penelitian terdahulu dan dilanjutkan dengan kerangka pemikiran penelitian yang diakhiri dengan hipotesis jika diperlukan.

BAB III Metodologi Penyelesaian Masalah

Bab ini menegaskan pendekatan, metode, dan teknik yang digunakan untuk mengumpulkan dan menganalisis temuan yang dapat menjawab masalah penelitian. Bab ini meliputi uraian tentang: Jenis Penelitian, Operasionalisasi Variabel, Populasi dan Sampel, Pengumpulan Data, Uji Validitas dan Reliabilitas, serta Teknik Analisis Data.

BAB IV Hasil Penelitian dan Pembahasan

Bab ini berisi dua bagian: bagian pertama menyajikan hasil penelitian dan bagian kedua menyajikan pembahasan atau analisis dari hasil penelitian.

BAB V Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan merupakan jawaban dari pertanyaan penelitian, kemudian menjadi saran yang berkaitan dengan manfaat penelitian.