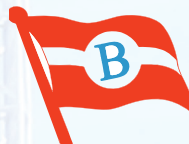


Prospektus

Tanggal Efektif	:	10 Mei 2011
Masa Penawaran	:	12 – 16 Mei 2011
Tanggal Penjatahan	:	19 Mei 2011
Tanggal Pengembalian Uang Pemesanan (<i>Refund</i>)	:	20 Mei 2011
Tanggal Distribusi Saham Secara Elektronik	:	20 Mei 2011
Tanggal Pencatatan Saham pada Bursa Efek Indonesia	:	23 Mei 2011
Masa Perdagangan Waran Seri I – Pasar Reguler dan Negosiasi	:	23 Mei 2011 – 16 Mei 2014
Masa Perdagangan Waran Seri I – Pasar Tunai	:	23 Mei 2011 – 21 Mei 2014
Periode Pelaksanaan Waran Seri I	:	23 November 2011 – 22 Mei 2014
Akhir Masa Berlakunya Waran Seri I	:	22 Mei 2014

BAPEPAM & LK TIDAK MEMBERIKAN PERNYATAAN MENYETUJUI ATAU TIDAK MENYETUJUI EFEK INI, TIDAK JUGA MENYATAKAN KEBENARAN ATAU KECUKUPAN ISI PROSPEKTUS INI. SETIAP PERNYATAAN YANG BERTENTANGAN DENGAN HAL-HAL TERSEBUT ADALAH PERBUATAN MELANGGAR HUKUM.

PT BUANA LISTYA TAMA Tbk (“PERSEROAN”) DAN PENJAMIN PELAKSANA EMISI EFEK BERTANGGUNG JAWAB SEPENUHNYA ATAS KEBENARAN SEMUA INFORMASI ATAU FAKTA MATERIAL, SERTA KEJUJURAN PENDAPAT YANG TERCANTUM DALAM PROSPEKTUS INI.



PT BUANA LISTYA TAMA Tbk

Kegiatan Usaha:

Jasa perkapalan, Pelayaran dan pengangkutan, Penyediaan awak kapal laut, Usaha floating storage, Penyimpanan dan pergudangan, serta Produksi, pengolahan, dan perdagangan bahan dan produk minyak bumi dan olahannya, gas dan kimia cair.

Berkedudukan di Jakarta Pusat, Indonesia

Kantor Pusat:

Wisma BSG, Lantai 10
Jl. Abdul Muis no. 40, Jakarta 10160 - Indonesia
Telepon: +62 (21) 30485700, Fax: +62 (21) 30485701
Website: www.bua.co.id, Email: investors@bua.co.id

PENAWARAN UMUM SAHAM PERDANA

Sebanyak 6.650.000.000 (enam miliar enam ratus lima puluh juta) Saham Biasa Atas Nama atau setara dengan 37,677% modal disetor Perseroan setelah Penawaran Umum, dengan Nilai Nominal Rp 100,- (seratus Rupiah) setiap saham, yang ditawarkan kepada Masyarakat dengan Harga Penawaran Rp 155,- (seratus lima puluh lima Rupiah) setiap saham, sehingga seluruhnya berjumlah Rp 1.030.750.000.000,- (satu triliun tiga puluh miliar tujuh ratus lima puluh juta Rupiah) yang berasal dari saham portepel dan akan dicatatkan di PT Bursa Efek Indonesia, yang harus dibayar penuh pada saat mengajukan Formulir Pemesanan Pembelian Saham (FPPS).

Bersamaan dengan Penawaran Umum ini, Perseroan juga menerbitkan sebanyak 3.325.000.000 (tiga miliar tiga ratus dua puluh lima juta) Waran Seri I. Waran Seri I diberikan kepada setiap pemegang saham yang namanya tercatat dalam Daftar Pemegang Saham Perseroan pada Tanggal Penjatahan (“DPS Penjatahan”) secara cuma-cuma dengan ketentuan bahwa setiap pemegang 2 (dua) saham yang namanya tercatat dalam DPS Penjatahan akan memperoleh 1 (satu) Waran Seri I.

Waran Seri I adalah efek yang memberikan hak kepada pemegangnya untuk membeli saham Perseroan dengan Nilai Nominal Rp 100,- (seratus Rupiah) setiap saham dengan harga pelaksanaan Rp 170,- (seratus tujuh puluh Rupiah) per saham yang dapat dilaksanakan selama periode pelaksanaan waran yaitu mulai tanggal 23 November 2011 sampai dengan tanggal 22 Mei 2014 dimana setiap pemegang 1 (satu) Waran Seri I berhak untuk membeli 1 (satu) saham Perseroan. Pemegang Waran Seri I tidak mempunyai hak sebagai pemegang saham, termasuk hak atas dividen selama Waran Seri I tersebut belum dilaksanakan menjadi saham. Bila Waran Seri I tidak dilaksanakan sampai habis periode pelaksanaannya, maka Waran Seri I tersebut menjadi kadaluarsa, tidak bernilai dan tidak berlaku. Jangka waktu Waran Seri I tidak akan diperpanjang.

PENJAMIN PELAKSANA EMISI EFEK



PENJAMIN EMISI EFEK

PT JP MORGAN SECURITIES INDONESIA
dan

PT Amantara Securities, PT Andalan Artha Advisindo Sekuritas, PT Asjaya Indosurya Securities, PT Buana Capital, PT Bumiputera Capital Indonesia, PT Ciptadana Securities, PT Citi Pacific Securities, PT Danasakti Securities, PT Dhanawibawa Arthacemerlang, PT Dinamika Usaha Jaya, PT e-Capital Securities, PT Equity Securities Indonesia, PT Erdhika Elit Sekuritas, PT Evergreen Capital, PT HD Capital Tbk, PT Henan Putihrai, PT Inti Fikasa Securindo, PT Investo Nusantara Sekuritas, PT Kresna Graha Sekurindo Tbk., PT Lautandhana Securindo, PT Makindo Securities, PT Makinta Securities, PT Masindo Artha Securities, PT Mega Capital Indonesia, PT Minna Padi Investama, PT NC Securities, PT NISP Sekuritas, PT Onix Capital Tbk., PT OSK Nusadana Securities Indonesia, PT Overseas Securities, PT Pacific Capital, PT Panca Global Securities, PT Panin Sekuritas, PT Phillip Securities Indonesia, PT Pratama Capital Indonesia, PT Reliance Securities, PT Semesta Indovest, PT Sinarmas Sekuritas, PT Transasia Securities, PT Universal Broker Indonesia, PT Valbury Asia Securities, PT Victoria Sekuritas, PT Wanteg Securindo, PT Yulie Sekurindo Tbk.

Penjamin Pelaksana Emisi Efek dan Para Penjamin Emisi Efek menjamin dengan kesanggupan penuh (*full commitment*) terhadap penawaran saham Perseroan.

RISIKO USAHA UTAMA YANG DIHADAPI OLEH PERSEROAN DAN ANAK PERUSAHAAN ADALAH RISIKO PEMUTUSAN HUBUNGAN KONTRAK.

RISIKO USAHA PERSEROAN DAN ANAK PERUSAHAAN SELENGKAPNYA DICANTUMKAN PADA BAB VI PROSPEKTUS INI.

RISIKO LAIN YANG DIHADAPI INVESTOR ADALAH TIDAK LIKUIDNYA SAHAM YANG DITAWARKAN PADA PENAWARAN UMUM PERDANA INI YANG ANTARA LAIN DISEBABKAN OLEH PEMBELIAN SAHAM SEBAGAI INVESTASI JANGKA PANJANG

PERSEROAN TIDAK MENERBITKAN SURAT KOLEKTIF SAHAM DALAM PENAWARAN UMUM INI, TETAPI SAHAM-SAHAM TERSEBUT AKAN DIDISTRIBUSIKAN SECARA ELEKTRONIK YANG AKAN DIADMINISTRASIKAN DALAM PENITIPAN KOLEKTIF PT KUSTODIAN SENTRAL EFEK INDONESIA (KSEI)

Penjamin Pelaksana Emisi Efek bukan merupakan pihak terafiliasi dengan Perseroan baik secara langsung maupun tidak langsung, sebagaimana didefinisikan dalam Undang-Undang Pasar Modal

Sesuai dengan Pasal 2 ayat 1 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2010 (“Perpres 36”) dalam kegiatan usaha di bidang pelayaran terdapat pembatasan kepemilikan modal asing sebesar maksimal 49% (empat puluh sembilan perseratus), akan tetapi apabila kepemilikan modal asing dilakukan dengan penanaman modal tidak langsung atau portopolio yang transaksinya dilakukan melalui pasar modal dalam negeri maka kepemilikan modal asing dapat melebihi 49% (empat puluh sembilan perseratus)

Saham yang ditawarkan ini seluruhnya akan dicatatkan pada PT Bursa Efek Indonesia.
Prospektus ini diterbitkan di Jakarta pada tanggal 12 Mei 2011

PT Buana Listya Tama Tbk ("Perseroan") telah menyampaikan Pernyataan Pendaftaran Emisi Efek sehubungan dengan Penawaran Umum ini kepada Ketua Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan (Bapepam & LK) di Jakarta pada tanggal 9 Februari 2011 berdasarkan surat Perseroan No. 385/BLT/CS/BPM/2/11 sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 8 Tahun 1995 tentang Pasar Modal ("Undang-Undang Pasar Modal") dan peraturan pelaksanaannya.

Saham yang ditawarkan dalam Penawaran Umum ini, direncanakan akan dicatatkan pada PT Bursa Efek Indonesia ("BEI atau Bursa Efek") sesuai dengan Perjanjian Pendahuluan Pencatatan Efek antara Perseroan dengan BEI Nomor S-00838/BEI.PPJ/02-2011 pada tanggal 8 Februari 2011. Apabila Perseroan tidak memenuhi persyaratan pencatatan efek yang ditetapkan oleh Bursa, maka Penawaran Umum ini batal demi hukum dan uang pemesanan yang telah diterima akan dikembalikan kepada para pemesan. Perseroan, Penjamin Pelaksana Emisi Efek serta Lembaga dan Profesi Penunjang Pasar Modal dalam rangka Penawaran Umum ini bertanggung jawab sepenuhnya atas data dan kejujuran pendapat, keterangan atau laporan yang disajikan dalam Prospektus ini sesuai dengan fungsinya masing-masing berdasarkan ketentuan yang berlaku di Negara Republik Indonesia serta kode etik, norma dan standar profesinya masing-masing.

Sehubungan dengan Penawaran Umum ini, setiap pihak yang terafiliasi dilarang memberikan penjelasan dan/atau membuat pernyataan apapun mengenai hal-hal yang tidak tercantum dalam Prospektus ini tanpa persetujuan tertulis terlebih dahulu dari Perseroan dan PT Danatama Makmur sebagai Penjamin Pelaksana Emisi Efek.

PT Danatama Makmur selaku Penjamin Pelaksana Emisi Efek, para Penjamin Emisi Efek lainnya serta Lembaga dan Profesi Penunjang Pasar Modal dengan tegas menyatakan bukan merupakan pihak terafiliasi dengan Perseroan, baik secara langsung maupun tidak langsung, sebagaimana didefinisikan dalam Undang-Undang Pasar Modal.

PENAWARAN UMUM INI TIDAK DIDAFTARKAN BERDASARKAN UNDANG-UNDANG/ PERATURAN SELAIN YANG BERLAKU DI REPUBLIK INDONESIA. BARANG SIAPA DI LUAR WILAYAH REPUBLIK INDONESIA MENERIMA PROSPEKTUS INI, MAKA PROSPEKTUS INI TIDAK DIMAKSUDKAN SEBAGAI DOKUMEN PENAWARAN UNTUK MEMBELI SAHAM, KECUALI BILA PENAWARAN DAN PEMBELIAN SAHAM TERSEBUT TIDAK BERTENTANGAN ATAU BUKAN MERUPAKAN PELANGGARAN ATAS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN YANG BERLAKU DI NEGARA TERSEBUT.

PERSEROAN TELAH MENGUNGKAPKAN SEMUA INFORMASI YANG WAJIB DIKETAHUI OLEH PUBLIK DAN TIDAK ADA FAKTA PENTING DAN RELEVAN YANG TIDAK DIKEMUKAKAN YANG MENYEBABKAN INFORMASI ATAU FAKTA MATERIAL DALAM PROSPEKTUS INI MENJADI TIDAK BENAR DAN/ATAU MENYESATKAN.

Penjamin Pelaksana Emisi Efek bukan merupakan pihak terafiliasi dengan Perseroan baik secara langsung maupun tidak langsung, sebagaimana didefinisikan dalam Undang-Undang Pasar Modal

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	i
DEFINISI DAN SINGKATAN	1
RINGKASAN	7
I. PENAWARAN UMUM	15
II. RENCANA PENGGUNAAN DANA HASIL PENAWARAN UMUM	19
III. PERNYATAAN HUTANG.....	22
IV. IKHTISAR DATA KEUANGAN PENTING.....	28
V. ANALISIS DAN PEMBAHASAN OLEH MANAJEMEN	31
VI. RISIKO USAHA.....	63
VII. KEJADIAN PENTING SETELAH TANGGAL LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN	79
VIII. KETERANGAN TENTANG PERSEROAN DAN ANAK PERUSAHAAN	80
1. Riwayat Singkat Perseroan.....	80
2. Perkembangan Kepemilikan Saham Perseroan	81
3. Manajemen dan Pengawasan Perseroan	85
4. Struktur Organisasi Perseroan.....	89
5. Sumber Daya Manusia.....	89
6. Pengembangan Sumber Daya Manusia	93
7. Keterangan Tentang Anak Perusahaan	94
8. Struktur Kepemilikan Perseroan dan Anak Perusahaan	125
9. Keterangan Singkat Mengenai Pemegang Saham Berbentuk Badan Hukum.....	125
10. Hubungan Kepemilikan, kepengurusan dan pengawasan Perseroan, anak perusahaan secara langsung dan pemegang saham berbentuk badan hukum.	129
IX. KEGIATAN DAN PROSPEK USAHA PERSEROAN DAN ANAK-ANAK PERUSAHAAN	130
1. Tinjauan Umum	130
2. Kegiatan Usaha Perseroan	130
3. Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang Baik.....	157
4. Prospek usaha	162
5. Tanggung Jawab Sosial Perusahaan (<i>Corporate Social Responsibility</i>)	166
6. Transaksi-transaksi Dengan Pihak Yang Mempunyai Hubungan Istimewa	167
7. Perjanjian Penting Dengan Pihak Ketiga	170
8. Keterangan Tentang Perkara Yang Sedang Dihadapi.....	173
X. INDUSTRI PERKAPALAN DI INDONESIA	174
1. Sekilas Tentang Industri	174
2. Regulasi	212



XI.	EKUITAS	221
XII.	KEBIJAKAN DIVIDEN	223
XIII.	PERPAJAKAN	225
XIV.	PENJAMINAN EMISI EFEK	227
XV.	LEMBAGA DAN PROFESI PENUNJANG PASAR MODAL	230
XVI.	PENDAPAT DARI SEGI HUKUM	232
XVII.	LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN DAN LAPORAN KEUANGAN PERSEROAN	233
XVIII.	ANGGARAN DASAR PERSEROAN	234
XIX.	PERSYARATAN PEMESANAN PEMBELIAN SAHAM	252
XX.	KETERANGAN TENTANG SAHAM YANG DITAWARKAN DAN PENERBITAN WARAN	258
XXI.	PENYEBARLUASAN PROSPEKTUS DAN FORMULIR PEMESANAN PEMBELIAN SAHAM	266

DEFINISI DAN SINGKATAN

Afiliasi	: Yang dimaksud afiliasi adalah: a. hubungan keluarga karena perkawinan dan keturunan sampai derajat kedua, baik secara horizontal maupun vertikal; b. hubungan antara satu pihak dengan pegawai, Direktur, atau Komisaris dari pihak tersebut; c. hubungan antara 2 (dua) perusahaan dimana terdapat satu atau lebih anggota Direksi atau Komisaris yang sama; d. hubungan antara Perseroan dengan suatu pihak, baik langsung maupun tidak langsung, mengendalikan atau dikendalikan oleh perusahaan tersebut; e. hubungan antara 2 (dua) Perseroan yang dikendalikan baik langsung maupun tidak langsung oleh pihak yang sama; atau f. hubungan antara perusahaan dan pemegang saham utama.
AMDAL	: Analisis Mengenai Dampak Lingkungan, yang terdiri dari kegiatan ANDAL, RKL dan RPL.
Anak Perusahaan	: Perusahaan dimana Perseroan mempunyai kepemilikan saham dengan hak suara lebih dari 50%, baik langsung maupun tidak langsung, atau apabila Perseroan memiliki 50% atau kurang saham dengan hak suara, Perseroan memiliki kemampuan untuk mengendalikan anak perusahaan yang laporan keuangannya dikonsolidasikan dengan Perseroan sesuai dengan standar akuntansi yang berlaku di Indonesia.
BAE	: Biro Administrasi Efek; dalam hal ini adalah PT Ficomindo Buana Registrar.
Bapepam & LK	: Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 184/PMK.01/2010 tanggal 11 Oktober 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Keuangan.
BEI	: Bursa Efek Indonesia, bursa efek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 4 Undang-Undang Pasar Modal, yang diselenggarakan oleh Bursa, suatu Perseroan terbatas berkedudukan di Jakarta, tempat saham Perseroan akan dicatatkan.
BKPM	: Badan Koordinasi Penanaman Modal.
BLT/BLTA	: PT Berlian Laju Tanker Tbk.
BNRI	: Berita Negara Republik Indonesia.
Daftar Pemegang Saham	: Daftar yang dikeluarkan oleh KSEI yang memuat keterangan tentang kepemilikan Efek oleh Pemegang Efek dalam Penitipan Kolektif di KSEI berdasarkan data yang diberikan oleh Pemegang Rekening kepada KSEI.
DPPS	: Daftar Permohonan Pemesanan Saham.



Efektif	: Terpenuhinya seluruh tata cara dan persyaratan Pernyataan Pendaftaran yang ditetapkan dalam Undang undang Pasar Modal dan ketentuan angka 10 Peraturan No. IX.A.2 Lampiran Keputusan Ketua Bapepam & LK No. Kep 122/BL2009 tanggal 29 Mei 2009.
FKP	: Formulir Konfirmasi Penjatahan.
FPPS	: Formulir Pemesanan Pembelian Saham.
Harga Penawaran	: Harga yang harus dibayarkan para pemesan saham dalam rangka Penawaran Umum Perseroan, yakni Rp 155,- (seratus lima puluh lima) setiap saham.
Harga Pelaksanaan	: Harga yang harus dibayarkan oleh para pemegang Waran Seri I yang akan melaksanakan haknya atau menukar Waran Seri I nya menjadi saham Perseroan, Harga Pelaksanaan adalah sebesar Rp 170,- (seratus tujuh puluh) per saham.
Hari Bursa	: Setiap hari diselenggarakannya perdagangan efek di Bursa Efek, yaitu Senin sampai dengan Jumat kecuali hari tersebut merupakan hari libur nasional atau dinyatakan sebagai hari libur oleh Bursa Efek.
Hari Kalender	: Setiap hari dalam 1 (satu) tahun sesuai dengan kalender <i>Gregorian</i> tanpa kecuali, termasuk hari Minggu dan hari libur nasional yang ditetapkan sewaktu-waktu oleh Pemerintah.
Hari Kerja	: Hari Senin sampai dengan hari Jumat, kecuali hari libur nasional yang ditetapkan oleh Pemerintah Republik Indonesia.
KESDM	: Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral.
KSEI	: Singkatan dari Kustodian Sentral Efek Indonesia, yang bertugas mengadministrasikan penyimpanan Efek berdasarkan Perjanjian Pendaftaran Efek pada Penitipan Kolektif, yang diselenggarakan oleh PT Kustodian Sentral Efek Indonesia, suatu Perseroan terbatas berkedudukan di Jakarta.
Masa Penawaran	: Jangka waktu untuk pemesanan saham yang dapat dilakukan oleh Masyarakat dengan mengajukan FPPS kepada Penjamin Pelaksana Emisi Efek, Penjamin Emisi Efek dan/atau Agen Penjualan sebagaimana ditentukan dalam Prospektus dan FPPS, kecuali jika masa Penawaran itu ditutup lebih dini yang dilakukan sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.
Masyarakat	: Perorangan baik Warga Negara Indonesia maupun Warga Negara Asing dan/atau badan hukum, baik badan hukum Indonesia maupun badan hukum asing, baik yang bertempat tinggal atau berkedudukan hukum di Indonesia ataupun yang bertempat tinggal di luar wilayah hukum Negara Republik Indonesia.
Menkumham	: Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia.
Pasar Perdana	: berarti penawaran dan penjualan Saham Yang Ditawarkan oleh Perseroan kepada Masyarakat selama Masa Penawaran sebelum Saham Yang Ditawarkan dicatatkan pada BEI.



Pasar Sekunder	: berarti perdagangan Saham Yang Ditawarkan pada BEI setelah Tanggal Pencatatan.
PDB	: Produk Domestik Bruto.
Penjamin Emisi Efek	: Pihak-pihak yang melaksanakan Penawaran Umum atas nama Perseroan dan melakukan pembayaran hasil Penawaran Umum kepada Perseroan berdasarkan Perjanjian Penjaminan Emisi Efek.
Penjamin Pelaksana Emisi Efek	: PT Danatama Makmur.
Penawaran Awal (<i>bookbuilding</i>)	: Ajakan baik secara langsung maupun tidak langsung dengan menggunakan Prospektus Awal sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di bidang Pasar Modal yang antara lain bertujuan untuk mengetahui minat calon pembeli atas Saham Yang Ditawarkan dan atau perkiraan Harga Penawaran Saham Yang Ditawarkan.
Penawaran Umum	: Kegiatan penawaran Saham Yang Ditawarkan yang dilakukan oleh Perseroan untuk menjual saham kepada Masyarakat berdasarkan tata cara yang diatur dalam Undang-Undang Pasar Modal dan peraturan pelaksanaannya.
Penitipan Kolektif	: Jasa penitipan kolektif atas sejumlah efek yang dimiliki oleh lebih dari satu pihak yang kepentingannya diwakili oleh kustodian sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Pasar Modal.
Pernyataan Pendaftaran	: Dokumen yang wajib disampaikan kepada Bapepam & LK oleh Perseroan dan Penjamin Pelaksana Emisi Efek bersama-sama dalam rangka Penawaran Umum sesuai dengan ketentuan-ketentuan Undang-Undang Pasar Modal.
Perseroan	: PT Buana Listya Tama Tbk, berkedudukan di Jakarta Pusat, suatu Perseroan terbatas yang didirikan menurut dan berdasarkan hukum dan peraturan perundang-undangan Negara Republik Indonesia.
Perusahaan Efek	: Pihak yang melakukan kegiatan usaha sebagai penjamin emisi efek, perantara pedagang efek dan/atau manajer investasi sebagaimana yang ditentukan dalam Undang-Undang Pasar Modal.
Prospektus	: Setiap informasi tertulis sehubungan dengan penawaran Saham Yang Ditawarkan dengan tujuan agar Masyarakat membeli saham sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 26 Undang-Undang Pasar Modal, <i>juncto</i> Peraturan No. IX.C.2 Lampiran Keputusan Ketua Bapepam tanggal 17 Januari 1996 No. KEP 51/PM/1996.
RUPS	: Rapat Umum Pemegang Saham.
RUPSLB	: Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa.



Saham Yang Ditawarkan	: Sebanyak 6.650.000.000 (enam miliar enam ratus lima puluh juta) Saham Biasa Atas Nama, dengan Nilai Nominal Rp 100,- (seratus Rupiah) setiap saham, yang akan ditawarkan kepada Masyarakat dengan Harga Penawaran Rp 155,- (seratus lima puluh lima Rupiah) setiap saham, sehingga seluruhnya berjumlah Rp 1.030.750.000.000 (satu triliun tiga puluh miliar tujuh ratus lima puluh juta Rupiah) yang berasal dari saham portepel Perseroan.
SDM	: Sumber Daya Manusia.
SGD	: Mata uang Singapura atau Dolar Singapura.
SGX	: Singapore Exchange Limited (Bursa Efek Singapura).
SKS	: Surat Kolektif Saham.
Tanggal Pencatatan	: Tanggal pencatatan saham di BEI.
TCE	: <i>Time charter Equivalent</i> (ekuivalen sewa berdasarkan waktu), angka yang memperhitungkan potensi pendapatan dari setiap pelayaran berdasarkan tarif yang ditentukan oleh Worldscale.
TDP	: Tanda Daftar Perusahaan.
USD	: Mata uang Amerika Serikat.
Undang-Undang Pasar Modal	: Undang-Undang No.8 Tahun 1995 tentang Pasar Modal.
WNI	: Warga Negara Indonesia

ISTILAH DAN SINGKATAN PELAYARAN

Aframax	: Tanker dengan kapasitas kargo minyak tercatat sebesar 80.000 hingga 120.000 DWT. Kapal tanker Aframax bekerja dalam perdagangan regional yang lebih pendek, terutama di Eropa Barat Utara, Karibia, Mediterania dan Asia.
Asas Cabotage	: Peraturan cabotage di Indonesia yang membatasi kegiatan angkutan laut dalam negara untuk kapal berbendera Indonesia yang dimiliki oleh perusahaan domestik dan diawaki oleh awak berkebangsaan Indonesia. Peraturan Pemerintah Nomor 82/1999 tentang Transportasi Laut dikeluarkan berkaitan dengan persyaratan ini yang secara eksplisit melarang kapal asing dari mengangkut penumpang dan/atau barang antara pelabuhan di Perairan Indonesia. Selain itu, semua impor bagi perusahaan milik negara harus dibawa oleh kapal-kapal yang dikendalikan oleh Indonesia.
<i>Backhaul</i>	: Perjalanan kembali dari kapal yang telah memberikan layanan transportasi dalam satu arah.
Badan Klasifikasi	: Sebuah organisasi independen yang menyatakan bahwa kapal telah dibangun dan dipelihara sesuai dengan peraturan dari organisasi tersebut dan sesuai dengan peraturan yang berlaku, sesuai dengan peraturan dari negara kapal tersebut dan konvensi internasional dimana negara tersebut merupakan anggotanya. Berdasarkan ketentuan yang berlaku di Indonesia survei atas kapal dilakukan oleh "Badan Klasifikasi Indonesia".



<i>Bareboat Charter</i>	: <i>Bareboat charter</i> melibatkan penggunaan kapal yang biasanya dalam waktu yang cukup lama berkisar selama beberapa tahun. Dalam hal ini semua biaya pelayaran, termasuk bahan bakar kapal dan bea pelabuhan serta semua biaya pengoperasian kapal seperti pengoperasian sehari-hari, perawatan, awak kapal dan asuransi, ditransfer ke rekening penyewa. Pemilik kapal menerima pembayaran sewa kapal bulanan pada basis per hari dan bertanggung jawab hanya untuk pembayaran biaya pokok yang berhubungan dengan kapal tersebut.
<i>Bunker</i>	: Bahan bakar minyak dan minyak diesel yang digunakan untuk daya mesin sebuah kapal.
CBM	: Meter kubik
<i>Charter</i>	: Menyewa kapal untuk jangka waktu tertentu atau untuk membawa kargo untuk mendapatkan bayaran dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan.
<i>Charterer</i>	: Individu atau perusahaan yang menyewa kapal.
Condition Assesment Scheme	: CAS - Sebuah program inspeksi yang dirancang untuk memeriksa dan melaporkan kondisi fisik kapal dan pada kinerja masa lalu berdasarkan survei dan laporan audit ISM (International Safety Management) dan catatan kinerja pelabuhan.
<i>Contract of Affreightment</i>	: COA - berhubungan dengan kontrak untuk pengangkutan barang yang berkenaan dengan pembayaran angkutan dan yang tidak secara khusus mengacu pada kapal tertentu untuk pelaksanaan kontrak tersebut. Semua, perjalanan operasi kapal dan biaya pokok ditanggung oleh pemilik kapal.
Dead Weight Tonnage	: DWT - Sebuah unit dengan kapasitas kapal untuk kargo, bahan bakar minyak, toko dan kru, diukur dalam metrik ton 1.000 kilogram. DWT sebuah kapal atau DWT total adalah total berat yang dapat dibawa sebuah kapal saat dimuat pada garis muatan tertentu.
Drewry	: Drewry Shipping Consultants adalah lembaga konsultan internasional di bidang transportasi angkutan laut sekaligus juga penerbit laporan-laporan yang berkaitan dengan perkembangan industri perkapalan global.
<i>Drydocking</i>	: Pemindahan kapal dari air untuk diperiksa oleh Badan Klasifikasi dan/atau perbaikan bagian kapal yang berada di air.
<i>Drydocking Survey</i>	: Pemeriksaan bagian bawah air dan untuk perbaikan yang berlangsung dua kali dalam lima tahun, dengan maksimum 36 bulan antar inspeksi.
FPSO	: Tangki produksi terapung, penyimpanan dan tanker <i>offloading</i> .
FSO	: Tangki penyimpanan terapung dan kapal tanker <i>offloading</i> .



<i>Handysize</i>	: Terdiri dari Handysize tanker dan Handymax tanker, dengan kapasitas angkut kargo minyak tercatat kurang dari 50.000 DWT tetapi lebih dari 10.000 DWT. Handy tanker melayani berbagai rute pelayaran regional yang membawa hasil olahan minyak dan minyak mentah pada rute pelayaran tidak dapat dilayari oleh kapal yang lebih besar. Sementara kapal dengan ukuran yang lebih besar, Aframax dan tipe-tipe lain di atasnya, biasanya hanya membawa minyak mentah. Namun beberapa kapal tanker tersebut memiliki kemampuan untuk membawa produk <i>petroleum</i> dan beberapa bahan kimia. Handy tanker membawa sebagian besar produk <i>petroleum</i> dan 90% diantaranya mengangkut produk bersih.
Hari kapal tersedia	: Jumlah hari dimana kapal tersedia untuk beroperasi.
<i>International Maritime Organization</i>	: IMO - Sebuah lembaga yang bertanggung jawab atas administrasi keselamatan maritim dan penanggulangan polusi yang dikembangkan secara internasional.
ISM Code	: <i>International Safety Management Code for the Safe Management of Ships and for Pollution Prevention</i> (Kode Manajemen Keselamatan Internasional untuk Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran) seperti yang diadopsi oleh IMO.
Lambung (<i>Hull</i>)	: Rangka atau badan kapal.
Lambung ganda	: Desain konstruksi lambung (<i>hull</i>) di mana kapal memiliki sisi dalam dan luar dan bawah dipisahkan oleh ruang kosong, biasanya selebar beberapa kaki.
Lambung tunggal	: Desain konstruksi lambung kapal di mana kapal hanya memiliki satu lambung.
<i>Liquefied Natural Gas</i>	: LNG.
<i>Liquefied Petroleum Gas</i>	: LPG.
MGC	: <i>Medium Gas Carrier</i> - Pengangkut gas berukuran medium.
<i>Newbuilding</i>	: Pembangunan kapal baru.
OPA	: <i>The United States Oil Pollution Act</i> tahun 1990.
Organisasi Maritim Internasional	: IMO – Sebuah lembaga yang bertanggung jawab atas administrasi keselamatan maritim dan penanggulangan polusi yang dikembangkan secara internasional.
Panamax	: Tanker dengan kapasitas angkut 50.000 sampai 80.000 DWT. Tanker Panamax digunakan pada lingkup pelayaran yang lebih khusus dengan mengambil keuntungan dari pembatasan pelabuhan pada kapal yang lebih besar di Amerika Utara dan Amerika Selatan.
<i>Scrapping</i>	: Pembuangan kapal tua atau rusak dengan cara dijual sebagai besi tua.

<i>Spot charter</i>	: Sebuah perjalanan <i>charter</i> atau pelayaran <i>charter</i> dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan dengan nilai dolar tetap.
Survei khusus	: Pemeriksaan kapal dengan Badan Klasifikasi Indonesia yang dilakukan minimum setiap empat tahun dan maksimal setiap lima tahun.
Survei lanjutan	: Pemeriksaan kapal oleh surveyor Badan Klasifikasi Indonesia yang terjadi antara dua dan tiga tahun sebelum dan setelah dilakukan survei khusus untuk kapal tersebut sesuai dengan aturan-aturan konvensi internasional dan Badan Klasifikasi.
Survei menengah	: Pemeriksaan kapal oleh surveyor Badan Klasifikasi Indonesia yang terjadi antara dua dan tiga tahun sebelum dan setelah dilakukan survei khusus untuk kapal tersebut sesuai dengan aturan-aturan konvensi internasional dan pengklasifikasian golongan.
Survei tahunan	: Pemeriksaan kapal dengan Badan Klasifikasi, atas nama negara bendera, yang dilakukan setiap tahun.
Suezmax	: Tanker dengan kapasitas angkut 120.000 hingga 200.000 DWT. Kapal tanker Suezmax terlibat dalam berbagai pengangkutan minyak mentah, sebagian besar biasanya dari Afrika Barat ke Amerika Serikat, Teluk Meksiko, Karibia atau Eropa, Mediterania atau di Asia.
Tanker	: Kapal yang dirancang untuk pengangkutan muatan cair dalam jumlah besar dengan ruang kargo yang terdiri dari banyak tanki. Kapal tanker membawa berbagai produk termasuk minyak mentah, produk olahan, bahan kimia cair dan gas cair.
<i>Time charter</i>	: <i>Time charter</i> melibatkan penggunaan kapal, baik untuk beberapa bulan atau tahun atau untuk perjalanan antara pengiriman yang spesifik dan posisi pengembalian kapal, dikenal sebagai <i>trip charter</i> . Penyewa membayar semua biaya pelayaran yang terkait. Pemilik kapal menerima pembayaran sewa semi-bulanan pada basis per hari dan bertanggung jawab untuk membayar semua biaya operasi kapal dan biaya pokok kapal.
<i>Time Charter Equivalent</i>	: TCE - Pendapatan dan pendapatan yang masih harus dibayar dikurangi biaya pelayaran dan komisi dan biaya pelayaran yang masih harus dibayar dan komisi selama suatu periode.
<i>Very Large Gas Carrier</i>	: VLGC - Kapal dari 160.000 ke 319.999 DWT dan kapal-kapal terbesar dalam armada LPG <i>carrier</i> , yang biasanya digunakan pada pelayaran rute jarak jauh.



RINGKASAN

Ringkasan di bawah ini merupakan bagian yang tidak terpisahkan dan harus dibaca dalam kaitannya dengan keterangan yang lebih rinci dan laporan keuangan serta catatan-catatan yang tercantum di dalam Prospektus ini. Ringkasan ini dibuat atas dasar fakta-fakta dan pertimbangan-pertimbangan yang penting bagi Perseroan. Semua informasi keuangan Perseroan disusun dalam mata uang Rupiah kecuali dinyatakan lain dan telah disajikan sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia.

UMUM

Perseroan adalah suatu badan hukum Indonesia berbentuk Perseroan terbatas yang berkedudukan di Jakarta Pusat. Perseroan semula didirikan dengan nama PT Buana Listya Tama berdasarkan Akta No.27 tanggal 12 Mei 2005 dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta dan telah mendapatkan pengesahan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan Menkumham No.C-26012 HT.01.01.Th.2005 tanggal 21 September 2005, dan telah terdaftar di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat pada tanggal 11 September 2006 di bawah No.6829/BH.09.05/IX/2006 serta telah diumumkan pada BNRI No. 79 tanggal 3 Oktober 2006, Tambahan BNRI No.10555.

Anggaran Dasar Perseroan telah mengalami beberapa kali perubahan termasuk perubahan seluruh Anggaran Dasar untuk disesuaikan dengan ketentuan hukum yang berlaku sebagaimana disyaratkan dalam Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas sebagaimana tercantum dalam Akta No. 31 tanggal 22 Mei 2008 yang dibuat di hadapan Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, dan telah mendapatkan persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusannya No. AHU-30108.AH.01.02. Tahun 2008 tanggal 4 Juni 2008 telah didaftarkan dalam Daftar Perusahaan pada Kantor Pendaftaran Perusahaan dibawah No. 6073/RUB.09.05/VI/2008 tanggal 28 Juni 2008 serta telah diumumkan dalam BNRI No. 59 tanggal 22 Juli 2008, Tambahan BNRI No.12932.

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 104 tanggal 10 Desember 2010, yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H.,S.E., Mkn Notaris di Jakarta Utara, akta tersebut telah diberitahukan kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia, sesuai dengan Surat Penerimaan Pemberitahuan No. AHU-AH.01.10-31886 tanggal 13 Desember 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0089971.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 13 Desember 2010, Perseroan melakukan perubahan anggaran dasar berupa perubahan pemecahan nilai nominal saham (*stock split*) dari semula Rp 1.000,- (seribu Rupiah) per saham menjadi Rp 100,- (seratus Rupiah) per saham.

Perseroan juga telah menyesuaikan Anggaran Dasarnya terkait dengan Penawaran Umum dengan melakukan perubahan status Perseroan dari perusahaan tertutup menjadi perusahaan terbuka, menambah kegiatan usaha Emiten serta menyesuaikan seluruh anggaran dasar dengan Peraturan Bapepam dan LK IX.J.1 tentang Pokok Pokok Anggaran Dasar yang melakukan Penawaran Umum Efek Bersifat Ekuitas dan Perusahaan Publik serta peraturan pelaksanaannya, dan melakukan peningkatan modal ditempatkan dan modal disetor berdasarkan Akta No. 123 tanggal 14 Desember 2010, yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H., S.E., M.Kn., Notaris di Jakarta dan telah memperoleh persetujuan dari Menkumham No. AHU-59449.AH.01.02.Tahun 2010 tanggal 21 Desember 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0092094.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 21 Desember 2010.

Perseroan kembali melakukan peningkatan modal ditempatkan dan modal disetor berdasarkan Akta No. 297 tanggal 28 Desember 2010 yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H., S.E., M.Kn., Notaris di Jakarta akta mana telah di beritahukan kepada Menkumham sesuai dengan bukti Surat Penerimaan Pemberitahuan No. AHU-AH.01.10-33515 tanggal 29 Desember 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0094091.AH.01.09 tanggal 29 Desember 2010.

Pada tanggal 17 Januari 2011, Perseroan melakukan peningkatan modal dasar berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 75 tanggal 17 Januari 2011 yang dibuat dihadapan Tuan Humbert Lie, S.H.,S.E. M.kn., Notaris di Jakarta Utara, akta mana telah mendapatkan persetujuan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusan No. AHU-04137.AH.01.02.Tahun 2011 tanggal 26 Januari 2011 dan telah



di daftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0006819.AH.01.09.Tahun 2011 tanggal 26 Januari 2011, serta berdasarkan Surat Keterangan No. 118/KET-N/1/2011 tanggal 26 Januari 2011 yang ditandatangani oleh Humbert Lie, SH, SE, M.Kn, Notaris di Jakarta, menerangkan bahwa pengumuman dalam BNRI atas Akta No. 75 tanggal 17 Januari 2011 masih dalam proses pengurusan.

Sejak pendirian, hingga saat ini, Perseroan tidak pernah merubah kegiatan usahanya yaitu di bidang jasa perkapalan, pelayaran dan pengangkutan, penyediaan awak kapal laut, usaha *floating storage*, penyimpanan dan pergudangan, serta produksi, pengolahan, dan perdagangan bahan dan produk minyak bumi dan olahannya, gas dan kimia cair.

Keterangan mengenai Anak Perusahaan dan perusahaan asosiasi Perseroan saat ini adalah sebagai berikut:

Nama Perusahaan	Lokasi Usaha	Kegiatan Usaha	% Kepemilikan Efektif	Tahun Penyertaan	Status Operasional
PT Anjasmoro Maritime	Jakarta	Pelayaran	99,00	2006	belum beroperasi
PT Bayu Lestari Tanaya	Jakarta	Perdagangan umum, Agen dan Jasa	99,00	2010	belum beroperasi
PT Karya Bakti Adil	Jakarta	Jasa Penyalur Tenaga Kerja	99,00	2010	2004
PT Gemilang Bina Lintas Tirta	Jakarta	Manajemen kapal	99,00	2010	2004
PT Pearl Maritime	Jakarta	Pelayaran	99,00	2006	2006
PT Ruby Maritime	Jakarta	Pelayaran	99,00	2006	2009
PT Sapphire Maritime	Jakarta	Pelayaran	99,00	2006	2009
PT Citrine Maritime	Jakarta	Pelayaran	99,98	2006	2006
PT Diamond Maritime	Jakarta	Pelayaran	99,98	2006	2006
PT Emerald Maritime	Jakarta	Pelayaran	99,99	2006	2006
PT Jade Maritime	Jakarta	Pelayaran	99,00	2009	belum beroperasi
PT Onyx Maritime	Jakarta	Pelayaran	99,00	2009	belum beroperasi
PT Topaz Maritime	Jakarta	Pelayaran	99,00	2009	belum beroperasi
PT BLT International Group	Jakarta	jasa, perdagangan, pembangunan, pertanian, pertambangan, pengangkutan darat dan perindustrian	99,00	2010	belum beroperasi
PT Berlian Dumai Logistics	Jakarta	Perdagangan umum	99,00	2010	belum beroperasi
PT BLT MEO	Jakarta	Pelayaran	50,00	2010	belum beroperasi

Kantor pusat Perseroan berlokasi di Wisma BSG Lantai 10, Jl. Abdul Muis No. 40, Jakarta 10160, Indonesia.

PENAWARAN UMUM

Berikut merupakan ringkasan struktur Penawaran Umum Perseroan:

Jumlah Saham	:	sebanyak 6.650.000.000 (enam miliar enam ratus lima puluh juta) Saham Baru
Nilai Penawaran	:	Rp 1.030.750.000.000,- (satu triliun tiga puluh miliar tujuh ratus lima puluh juta Rupiah)
Nilai Nominal	:	Rp 100,- (seratus Rupiah) setiap saham
Harga Penawaran	:	Rp 155,- (seratus lima puluh lima Rupiah) setiap saham
Rasio Saham dengan Waran Seri I	:	2 : 1 (setiap pemegang 2 (dua) saham baru, akan memperoleh 1 (satu) Waran Seri I secara cuma-cuma)
Jumlah waran Seri I	:	Sebanyak 3.325.000.000 (tiga miliar tiga ratus dua puluh lima juta) Waran Seri I
Harga Pelaksanaan Waran Seri I	:	Rp 170,- (seratus tujuh puluh Rupiah) setiap waran
Jumlah Saham Yang Dicatatkan	:	sebanyak 17.650.000.000 (tujuh belas miliar enam ratus lima puluh juta) saham



STRUKTUR PERMODALAN

Struktur permodalan dan susunan pemegang saham Perseroan berdasarkan Akta No. 75 tanggal 17 Januari 2011 yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H., S.E., M.Kn., Notaris di Jakarta, komposisi kepemilikan saham Perseroan adalah sebagai berikut:

Keterangan	Nilai Nominal Rp 100,- per saham		
	Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal dasar	44.000.000.000	4.400.000.000.000	
Modal ditempatkan dan disetor penuh			
PT Berlian Laju Tanker Tbk	10.999.497.145	1.099.949.714.500	99,995
PT Banyu Laju Shipping	502.855	50.285.500	0,005
Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh	11.000.000.000	1.100.000.000.000	100,000
Jumlah saham dalam portepel	33.000.000.000	3.300.000.000.000	

Dengan asumsi telah terjualnya seluruh saham yang ditawarkan dalam Penawaran Umum ini, maka susunan pemegang saham Perseroan adalah sebagai berikut:

Keterangan	Sebelum Penawaran Umum Perdana			Setelah Penawaran Umum Perdana		
	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal dasar	44.000.000.000	4.400.000.000.000		44.000.000.000	4.400.000.000.000	
Modal ditempatkan dan disetor penuh						
PT Berlian Laju Tanker Tbk	10.999.497.145	1.099.949.714.500	99,995	10.999.497.145	1.099.949.714.500	62,320
PT Banyu Laju Shipping	502.855	50.285.500	0,005	502.855	50.285.500	0,003
Masyarakat	-	-	-	6.650.000.000	665.000.000.000	37,677
Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh	11.000.000.000	1.100.000.000.000	100,000	17.650.000.000	1.765.000.000.000	100,000
Jumlah saham dalam Portepel	33.000.000.000	3.300.000.000.000		26.350.000.000	2.635.000.000.000	

Dengan asumsi telah dilaksanakannya seluruh Waran Seri I oleh para pemegang waran, maka struktur permodalan dan pemegang saham Perseroan setelah pelaksanaan Penawaran Umum sebelum dan setelah pelaksanaan Waran secara proforma adalah sebagai berikut:

Keterangan	Setelah Penawaran Umum Perdana Sebelum Pelaksanaan Waran Seri I			Setelah Pelaksanaan Waran Seri I		
	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal	%	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal	%
Modal Dasar	44.000.000.000	4.400.000.000.000		44.000.000.000	4.400.000.000.000	
Modal ditempatkan dan disetor penuh						
PT Berlian Laju Tanker Tbk	10.999.497.145	1.099.949.714.500	62,320	10.999.497.145	1.099.949.714.500	52,441
PT Banyu Laju Shipping	502.855	50.285.500	0,003	502.855	50.285.500	0,002
Masyarakat	6.650.000.000	665.000.000.000	37,677	9.975.000.000	997.500.000.000	47,557
Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh	17.650.000.000	1.765.000.000.000	100,000	20.975.000.000	2.097.500.000.000	100,000
Jumlah saham dalam portepel	26.350.000.000	2.635.000.000.000		23.025.000.000	2.302.500.000.000	

Saham-saham atas nama pemegang saham yang dimiliki sebelum Pernyataan Pendaftaran dalam rangka Penawaran Umum dinyatakan Efektif, tidak akan dijual oleh pemegang saham lama tersebut dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan setelah Pernyataan Pendaftaran Perseroan dinyatakan Efektif.

RENCANA PENGGUNAAN DANA

Dana yang diperoleh dari hasil Penawaran Umum ini, setelah dikurangi biaya-biaya emisi, akan digunakan seluruhnya oleh Perseroan dan Anak Perusahaan dengan rincian sebagai berikut:

1. Sekitar 21,30% akan digunakan untuk pengembangan usaha ke depan. Dalam realisasi penggunaannya, Perseroan akan mengikuti ketentuan dan peraturan Bapepam-LK serta perundang-undangan yang berlaku.
2. Sekitar 9,23% akan dipergunakan untuk modal kerja (*working capital*).
3. Sekitar 69,47% akan digunakan untuk membayar hutang kepada pemegang saham.

Sedangkan dana hasil pelaksanaan Waran Seri I seluruhnya akan digunakan untuk modal kerja (*working capital*).

Rencana penggunaan dana selengkapnya dapat dilihat pada Bab II Prospektus ini mengenai Rencana Penggunaan Dana Hasil Penawaran Umum.

KEUANGAN

Angka-angka ikhtisar data keuangan di bawah ini berasal dari Laporan Keuangan Konsolidasi Perseroan dan Anak Perusahaan untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dan 2009 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian, Laporan Keuangan Konsolidasi Perseroan dan Anak Perusahaan sebelum disajikan kembali telah diaudit oleh Bismar, Muntalib & Yunus untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dan 2007 dan oleh Bismar, Salmon & Rekan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2006 dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian. Perseroan telah menyajikan kembali Laporan Keuangan Konsolidasi tahun 2007, 2008 dan 2009 untuk memberikan pengaruh retrospektif sehubungan dengan akuisisi BYU, KBA, GLT dan BIT yang merupakan transaksi restrukturisasi entitas sepengendali sehingga dilakukan dengan cara yang sama dengan metode penyatuan kepemilikan (*pooling of interests*). Penyesuaian yang digunakan untuk menyajikan kembali Laporan Keuangan Konsolidasi tahun 2009, 2008 dan 2007 telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (OBS), dimana menurut pendapatnya, penyesuaian tersebut wajar dan telah diterapkan dengan semestinya. OBS tidak melakukan audit, *review* atau prosedur lainnya atas Laporan Keuangan Konsolidasi tahun 2008 dan 2007 selain penyesuaian tersebut, dan berdasarkan hal tersebut OBS tidak memberikan pendapat atau suatu bentuk keyakinan lain atas laporan keuangan konsolidasi tahun 2008 dan 2007 secara keseluruhan.

Ikhtisar data keuangan penting Perseroan dan Anak Perusahaan adalah sebagai berikut:

(dalam jutaan Rupiah)

Keterangan	31 Desember				
	2010	2009 ²⁾	2008 ²⁾	2007 ²⁾	2006 ¹⁾
Neraca					
Jumlah Aset Lancar	149.763	83.624	62.812	39.848	37.396
Jumlah Aset Tidak Lancar	2.693.087	1.538.703	968.128	1.211.397	848.934
Jumlah Aset	2.842.851	1.622.327	1.030.940	1.251.245	886.330
Jumlah Kewajiban Lancar	889.223	118.963	50.510	19.348	30.578
Jumlah Kewajiban Tidak Lancar	374.321	467.174	173.376	475.600	152.055
Jumlah Kewajiban	1.263.544	586.138	223.886	494.948	182.633
Jumlah Ekuitas	1.579.306	1.036.189	807.055	756.297	703.696
Jumlah Kewajiban dan Ekuitas	2.842.851	1.622.327	1.030.940	1.251.245	886.330
Laporan Laba (Rugi)³⁾					
Pendapatan	566.995	247.686	288.133	251.644	54.759
Beban Langsung	511.416	273.987	201.259	177.183	41.436
Laba Kotor	55.579	(26.301)	86.874	74.460	13.323
Beban Usaha	24.548	13.192	12.617	12.171	246
Laba (Rugi) Usaha	31.031	(39.493)	74.257	62.289	13.077
Penghasilan lain-lain	(17.953)	(171.948)	(20.137)	2.561	(4.737)
Laba (Rugi) sebelum pajak	13.078	(211.440)	54.120	64.850	8.339
Beban pajak	6.461	(2.797)	(3.360)	(3.032)	(657)
Laba (Rugi) Bersih	6.617	(214.238)	50.760	61.818	7.682

¹⁾ Disajikan tanpa pengaruh retrospektif sehubungan dengan akuisisi anak perusahaan (BYU, KBA, GLT, BIT)

²⁾ Disajikan kembali untuk memberikan pengaruh retrospektif sehubungan dengan akuisisi anak perusahaan (BYU, KBA, GLT, BIT) yang dilakukan dengan cara yang sama dengan metode penyatuan kepemilikan dimana akuisisi tersebut seolah-olah anak perusahaan telah dimiliki sejak permulaan 2007

³⁾ Perhitungan laba (rugi) per saham dasar telah disesuaikan untuk mencerminkan pengaruh dari pemecahan nilai nominal saham dari Rp 1.000 per saham menjadi Rp 100 per saham pada tanggal 10 Desember 2010



PERNYATAAN HUTANG

Sesuai dengan laporan keuangan untuk periode 1 (satu) tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Osman Bing Satrio & Rekan dengan pendapat Wajar Tanpa Pengecualian. Perseroan dan Anak Perusahaan memiliki jumlah kewajiban sebesar Rp 1.263.544 juta dengan rincian sebagai berikut:

(dalam jutaan Rupiah)

Uraian	Jumlah
KEWAJIBAN	
Kewajiban lancar	
Hutang usaha	
Pihak hubungan istimewa	4.843
Pihak ketiga	116.937
Hutang lain-lain kepada pihak hubungan istimewa	677.102
Hutang pajak	8.925
Biaya masih harus dibayar	58.536
Hutang lembaga keuangan jangka panjang yang jatuh tempo dalam waktu satu tahun	22.881
Jumlah Kewajiban Lancar	889.223
Kewajiban Tidak Lancar	
Hutang lembaga keuangan jangka panjang – setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam waktu satu tahun	373.242
Kewajiban imbalan pasca kerja	1.079
Jumlah Kewajiban Tidak Lancar	374.321
Jumlah Kewajiban	1.263.544

RISIKO USAHA

Risiko usaha utama yang dihadapi oleh Perseroan dan Anak Perusahaan adalah risiko pemutusan hubungan kontrak.

Dalam menjalankan usahanya Perseroan dan Anak Perusahaan menghadapi risiko yang dapat mempengaruhi hasil usaha Perseroan dan Anak Perusahaan apabila tidak diantisipasi dan dipersiapkan penanganannya dengan baik. Risiko-risiko yang dapat mempengaruhi usaha Perseroan dan Anak Perusahaan secara umum adalah sebagai berikut:

A. Risiko Terkait Kegiatan Usaha

1. Risiko pemutusan hubungan kontrak;
2. Angkutan laut merupakan usaha yang memiliki beberapa risiko melekat dan kecelakaan yang terjadi atas kapal Perseroan akan berdampak negatif terhadap hasil usaha;
3. Kenaikan harga bahan bakar atau biaya operasi lainnya akan berdampak negatif terhadap margin laba;
4. Biaya pemeliharaan dan biaya perbaikan akan meningkat seiring dengan bertambahnya umur kapal;
5. Fluktuasi atas kapasitas pengangkutan laut nasional dan permintaan nasional atas pengangkutan laut dapat mengakibatkan perubahan tarif tambang (*freight rate*) secara tidak terduga, sehingga dapat berdampak negatif terhadap pendapatan dan hasil usaha Perseroan;
6. Setiap keterlambatan atas pengiriman kapal baru atau perbaikan kapal yang ada sekarang, akan berdampak negatif terhadap pendapatan Perseroan;
7. Industri pelayaran mudah bergejolak dan peka terhadap perubahan kondisi ekonomi secara umum. Kondisi ekonomi Indonesia berada di luar kendali Perseroan dan dapat memberikan mempengaruhi hasil usaha dan kinerja Perseroan;
8. Terbatasnya ketersediaan kapal-kapal untuk dibeli secara tepat waktu dan harga kapal yang bergejolak akan mempengaruhi pendapatan Perseroan dan Anak Perusahaan;
9. Untuk memelihara armadanya, Perseroan dapat mengeluarkan biaya tidak terduga;
10. Perseroan tunduk terhadap berbagai peraturan dan potensi kewajiban yang mengakibatkan pengeluaran biaya secara signifikan dan akhirnya berdampak negatif terhadap kondisi usaha, operasi dan keuangan Perseroan;

11. Perseroan dan Anak Perusahaan mungkin menderita kerugian karena tidak menutup asuransi umum untuk melindungi semua risiko-risiko atau tuntutan hukum yang mungkin timbul;
12. Karena nilai pasar kapal-kapal Perseroan dapat berubah secara signifikan, Perseroan dapat mengalami kerugian yang berdampak negatif terhadap likuiditas, pendapatan dan kondisi keuangan Perseroan;
13. Perseroan dan Anak Perusahaan mempunyai ketergantungan kepada anggota manajemen kunci dan ketersediaan teknisi yang handal;
14. Satu keputusan atau penyelesaian atas tuntutan terhadap Perseroan dan Anak Perusahaan yang merugikan berdampak negatif terhadap kondisi keuangan dan kinerja operasi Perseroan dan Anak Perusahaan;
15. Laporan keuangan Perseroan disusun sesuai dengan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK), yang dapat berbeda dengan IFRS dan U.S. GAAP;
16. Risiko pencabutan Asas Cabotage oleh pemerintah yang dapat mengurangi potensi usaha Perseroan;
17. Kesuksesan Perseroan berkaitan erat dengan keberhasilan Perusahaan Induk, BLTA;
18. Perseroan menghadapi risiko tertentu terkait posisinya sebagai perusahaan induk;
19. Pemerintah mungkin saja mengambil alih kapal-kapal Perseroan dalam masa perang atau dalam keadaan darurat tanpa kompensasi yang mencukupi, sehingga merugikan pendapatan Perseroan;
20. Perseroan memiliki historis kegiatan operasional yang terbatas sebagai perusahaan mandiri dan Perseroan juga pernah mengalami kerugian di masa lalu.

B. Risiko Terkait Indonesia

1. Ketidakstabilan kondisi politik dan sosial di Indonesia dapat berpengaruh buruk bagi Perseroan;
2. Demonstrasi yang dilakukan oleh para buruh dan aktivis di Indonesia dapat mengganggu kegiatan operasional dan berpengaruh buruk Perseroan;
3. Penafsiran dan pelaksanaan undang-undang tentang pemerintahan daerah di Indonesia tidak pasti dan dapat merugikan Perseroan;
4. Sistem hukum Indonesia tunduk pada kekeluasaan dan ketidakpastian;
5. Hukum pengadilan asing tidak akan dilaksanakan terhadap Perseroan di Indonesia;
6. Indonesia terletak di zona gempa dan memiliki risiko geologi yang signifikan yang bisa menimbulkan kerusuhan sosial dan kerugian ekonomi;
7. Kegiatan teroris di Indonesia telah menyebabkan ketidakstabilan ekonomi dan sosial yang berkelanjutan;
8. Perubahan ekonomi global maupun regional dapat secara material mempengaruhi ekonomi Indonesia dan bisnis Perseroan;
9. Pembeli saham Perseroan dapat dikenakan pembatasan hak-hak pemegang saham minoritas;
10. Standar tata kelola perusahaan di Indonesia mungkin berbeda dari tata kelola perusahaan di negara lain;
11. Penurunan peringkat kredit Indonesia dan perusahaan Indonesia bisa secara material mempengaruhi dan merugikan Perseroan; dan
12. Wabah penyakit menular dapat mempengaruhi perekonomian negara-negara Asia dan Perseroan;
13. Perubahan atas peraturan mengenai persaingan usaha mungkin memberikan akibat yang merugikan bagi kegiatan usaha, hasil operasional dan pendapatan Perseroan.

C. Risiko Terkait Investasi pada Saham Perseroan:

1. Setelah Penawaran berakhir, Perseroan akan terus dikontrol oleh BLTA;
2. Kemungkinan penjualan sejumlah saham Perseroan oleh BLTA di pasar umum setelah Penawaran dapat membawa pengaruh buruk terhadap harga saham Perseroan;
3. Harga Penawaran Saham untuk Saham Yang Ditawarkan Perseroan mungkin tidak mengindikasikan harga Saham yang akan diperdagangkan di pasar dan harga Saham Yang Ditawarkan Perseroan dapat berfluktuasi secara signifikan;
4. Fluktuasi nilai tukar Rupiah terhadap dolar AS atau mata uang lain akan mempengaruhi nilai mata uang asing setara dengan nilai saham dan dividen;
5. Nilai buku bersih dari Penawaran Umum Saham yang dikeluarkan dalam Penawaran ini secara signifikan lebih kurang dari Harga Penawaran dan pembeli bisa dikenakan dilusi yang substansial;
6. Hukum Indonesia memiliki ketentuan yang dapat menghambat pengambilalihan Perusahaan;



7. Hukum di Indonesia dapat beroperasi secara berbeda dari hukum yuridiksi lain yang berkaitan dengan penyelenggaraan, dan hak pemegang saham untuk menghadiri dan memberikan suara pada Rapat Umum Pemegang Saham; dan
8. Kemampuan Perseroan untuk membayar dividen di masa depan akan tergantung pada saldo laba ditahan (*retained earnings*), kondisi keuangan, arus kas, modal kerja, ekspansi armada dan pembatasan oleh kreditur di masa depan.

Penjelasan lebih lengkap mengenai risiko-risiko tersebut di atas akan dijelaskan pada Bab VI Prospektus ini tentang Risiko Usaha.

KEUNGGULAN KOMPETITIF

Perseroan dan Anak Perusahaan memiliki beberapa keunggulan kompetitif sebagai suatu perusahaan pertambangan mineral antara lain:

- Pemimpin pasar di industri pelayaran energi Indonesia, menurut *Drewry Report*, Maret 2011;
- Terposisi dengan baik dalam mendapatkan keuntungan dari pertumbuhan peluang yang menguntungkan;
- Pendapatan yang stabil dari kontrak-kontrak *time charter* yang dimilikinya dan hubungan usaha yang konsisten dengan para konsumen berkualitas tinggi (*blue chip*);
- Armada kapal yang terdiversifikasi dan fleksibel;
- Skala dan kekuatan keuangan untuk membiayai pertumbuhan;
- Dukungan kuat dari BLTA; dan
- Tim manajemen yang berpengalaman yang tinggi dan telah terbukti kualitasnya.

KEBIJAKAN DIVIDEN

Kebijakan dividen Perseroan yang akan ditetapkan adalah sebagai berikut:

1. Dalam menentukan rasio pembayaran dividen untuk tahun fiskal tertentu, maka Perseroan akan mempertimbangkan tujuan dalam menjaga serta meningkatkan pembayaran dividen untuk memaksimalkan nilai bagi para pemegang saham untuk jangka panjang, dan
2. Untuk dividen yang dibayarkan dalam tahun fiskal tertentu, maka dividen tersebut diumumkan pada kuartal kedua, dan dibayarkan pada kuartal ketiga pada tahun fiskal berikutnya.
3. Dalam memformulasikan rekomendasi mengenai jumlah dividen yang harus dibayarkan, Direksi ikut mempertimbangkan beberapa faktor berikut ini:
 - a. Total nilai kas, *gearing*, *return on equity* (ROE) dan saldo laba yang dimiliki Perseroan saat ini;
 - b. Perkiraan kinerja keuangan Perseroan;
 - c. Perkiraan tingkat pengeluaran modal Perseroan untuk tahun tersebut, termasuk rencana-rencana investasi lainnya;
 - d. Tingkat dividen, jika dapat diterapkan, yaitu dividen yang diterima Perseroan dan Anak Perusahaannya;
 - e. Hasil dividen yang dibayarkan oleh perusahaan sejenis dengan perusahaan-perusahaan perkapalan lain yang sebanding di negara lain.

Sejak tahun buku yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011 manajemen Perseroan merencanakan rasio pembayaran dividen kas, di tahun-tahun mendatang sebesar 0% sampai dengan 30% atas laba bersih setelah pajak (di luar porsi non-kas dari biaya dan pendapatan lain-lain). Kebijakan tersebut ditetapkan dengan pertimbangan, tingkat kesehatan keuangan Perseroan, pertimbangan nilai kas, tingkat hutang, tingkat pengembalian modal (*return on equity*), dan laba ditahan (*retained earning*) serta kebutuhan dana Perseroan untuk ekspansi usaha lebih lanjut dan tanpa mengurangi hak dari Rapat Umum Pemegang Saham Perseroan untuk menentukan lain sesuai dengan ketentuan Anggaran Dasar Perseroan.



I. PENAWARAN UMUM

Sebanyak 6.650.000.000 (enam miliar enam ratus lima puluh juta) Saham Biasa Atas Nama, dengan Nilai Nominal Rp 100,- (seratus Rupiah) setiap saham, yang ditawarkan kepada Masyarakat dengan Harga Penawaran Rp 155,- (seratus lima puluh lima Rupiah) setiap saham, sehingga seluruhnya berjumlah Rp 1.030.750.000.000,- (satu triliun tiga puluh miliar tujuh ratus lima puluh juta Rupiah) yang berasal dari saham portepel dan akan dicatatkan di BEI, yang harus dibayar penuh pada saat mengajukan Formulir Pemesanan Pembelian Saham (FPPS).

Bersamaan dengan Penawaran Umum ini, Perseroan juga menerbitkan sebanyak 3.325.000.000 (tiga miliar tiga ratus dua puluh lima juta) Waran Seri I. Waran Seri I diberikan kepada setiap pemegang saham yang namanya tercatat dalam Daftar Pemegang Saham Perseroan pada Tanggal Penjatahan ("DPS Penjatahan") secara cuma-cuma dengan ketentuan bahwa setiap pemegang 2 (dua) saham yang namanya tercatat dalam DPS Penjatahan akan memperoleh 1 (satu) Waran Seri I.

Waran Seri I adalah efek yang memberikan hak kepada pemegangnya untuk membeli saham Perseroan dengan Nilai Nominal Rp 100,- (seratus Rupiah) setiap saham dengan harga pelaksanaan Rp 170,- (seratus tujuh puluh Rupiah) per saham yang dapat dilaksanakan selama periode pelaksanaan waran mulai tanggal 23 November 2011 sampai dengan tanggal 22 Mei 2014 dimana setiap pemegang 1 (satu) waran berhak untuk membeli 1 (satu) saham Perseroan. Pemegang Waran Seri I tidak mempunyai hak sebagai pemegang saham, termasuk hak atas dividen selama Waran Seri I tersebut belum dilaksanakan menjadi saham. Bila Waran Seri I tidak dilaksanakan sampai habis periode pelaksanaannya, maka Waran Seri I tersebut menjadi kadaluarsa, tidak bernilai dan tidak berlaku.



PT BUANA LISTYA TAMA Tbk

Kegiatan Usaha:

Jasa perkapalan, Pelayaran dan pengangkutan, Pembelian dan penjualan alat-alat pelayaran, Penyediaan awak kapal laut, Usaha floating storage, Penyimpanan dan pergudangan, serta Produksi, pengolahan, dan perdagangan bahan dan produk minyak bumi dan olahannya, gas dan kimia cair.

Berkedudukan di Jakarta Pusat, Indonesia

Kantor Pusat:

Wisma BSG, Lantai 10
Jl. Abdul Muis no. 40, Jakarta 10160 - Indonesia
Telepon: +62 (21) 30485700, Fax: +62 (21) 30485701
Website: www.bua.co.id, Email: investors@bua.co.id

**RISIKO USAHA UTAMA YANG DIHADAPI OLEH PERSEROAN DAN ANAK PERUSAHAAN ADALAH RISIKO PEMUTUSAN HUBUNGAN KONTRAK .
RISIKO USAHA PERSEROAN DAN ANAK PERUSAHAAN SELENGKAPNYA DICANTUMKAN PADA BAB VI PROSPEKTUS INI.**

RISIKO LAIN YANG DIHADAPI INVESTOR ADALAH TIDAK LIKUIDNYA SAHAM YANG DITAWARKAN PADA PENAWARAN UMUM PERDANA INI ANTARA LAIN DISEBABKAN KARENA PEMBELIAN SAHAM SEBAGAI INVESTASI JANGKA PANJANG

Sesuai dengan Pasal 2 ayat 1 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2010 ("Perpres 36") dalam kegiatan usaha di bidang pelayaran terdapat pembatasan kepemilikan modal asing sebesar maksimal 49% (empat puluh sembilan perseratus), akan tetapi apabila kepemilikan modal asing dilakukan dengabn penanaman modal tidak langsung atau portopolio yang transaksinya dilakukan melalui pasar modal dalam negeri maka kepemilikan modal asing dapat melebihi 49% (empat puluh sembilan perseratus)

Dengan Surat Ketua Bapepam dan LK No. S-5214/BL/2011 tanggal 10 Mei 2011, Pernyataan Pendaftaran yang diajukan Perseroan dalam rangka Penawaran Umum ini telah menjadi efektif.



Perseroan adalah suatu badan hukum Indonesia berbentuk Perseroan Terbatas yang berkedudukan di Jakarta Pusat. Perseroan semula didirikan dengan nama PT Buana Listya Tama berdasarkan Akta No.27 tanggal 12 Mei 2005 dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta dan telah mendapatkan pengesahan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan Menkumham No.C-26012 HT.01.01.Th.2005 tanggal 21 September 2005, dan telah terdaftar di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat pada tanggal 11 September 2006 di bawah No.6829/BH.09.05/IX/2006 serta telah diumumkan pada BNRI No. 79 tanggal 3 Oktober 2006, Tambahan BNRI No.10555.

Anggaran Dasar Perseroan telah mengalami beberapa kali perubahan termasuk perubahan seluruh Anggaran Dasar untuk disesuaikan dengan ketentuan hukum yang berlaku sebagaimana disyaratkan dalam Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas sebagaimana tercantum dalam Akta No. 31 tanggal 22 Mei 2008 yang dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, dan telah mendapatkan persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusannya No. AHU-30108.AH.01.02.Tahun 2008 tanggal 4 Juni 2008 telah didaftarkan dalam Daftar Perusahaan pada Kantor Pendaftaran Perusahaan dibawah No. 6073/RUB.09.05/VI/2008 tanggal 28 Juni 2008 serta telah diumumkan dalam BNRI No. 59 tanggal 22 Juli 2008, Tambahan BNRI No.12932.

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 104 tanggal 10 Desember 2010, yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H., S.E., Mkn Notaris di Jakarta Utara, akta tersebut telah diberitahukan kepada Menkumham, sesuai dengan Surat Penerimaan Pemberitahuan No. AHU-AH.01.10-31886 tanggal 13 Desember 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0089971.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 13 Desember 2010, Perseroan melakukan perubahan anggaran dasar berupa perubahan pemecahan nilai nominal saham (*stock split*) dari semula Rp 1.000,- (seribu Rupiah) per saham menjadi Rp 100,- (seratus Rupiah) per saham.

Perseroan juga telah menyesuaikan Anggaran Dasarnya terkait dengan Penawaran Umum dengan melakukan perubahan status Perseroan dari perusahaan tertutup menjadi perusahaan terbuka, menambah kegiatan usaha Perseroan serta menyesuaikan seluruh anggaran dasar dengan Peraturan Bapepam dan LK IX.J.1 tentang Pokok Pokok Anggaran Dasar yang melakukan Penawaran Umum Efek Bersifat Ekuitas dan Perusahaan Publik serta peraturan pelaksanaannya dan melakukan peningkatan modal ditempatkan dan modal disetor berdasarkan Akta No. 123 tanggal 14 Desember 2010, yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H., S.E., M.Kn., Notaris di Jakarta dan telah memperoleh persetujuan dari Menkumham No. AHU-59449.AH.01.02.Tahun 2010 tanggal 21 Desember 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0092094.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 21 Desember 2010.

Perseroan kembali melakukan peningkatan modal ditempatkan dan modal disetor berdasarkan Akta No. 297 tanggal 28 Desember 2010 yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H., S.E., M.Kn., Notaris di Jakarta akta mana telah di beritahukan kepada Menkumham sesuai dengan bukti Surat Penerimaan Pemberitahuan No. AHU-AH.01.10-33515 tanggal 29 Desember 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0094091.AH.01.09 tanggal 29 Desember 2010.

Pada tanggal 17 Januari 2011, Perseroan melakukan peningkatan modal dasar yang semula sebesar Rp 2.000.000.000.000 (dua triliun Rupiah) menjadi Rp 4.400.000.000.000 (empat triliun empat ratus miliar Rupiah) berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 75 tanggal 17 Januari 2011 yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H., S.E. M.kn., Notaris di Jakarta Utara, akta mana telah mendapatkan persetujuan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusan No. AHU-04137.AH.01.02.Tahun 2011 tanggal 26 Januari 2011 dan telah di daftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0006819.AH.01.09. Tahun 2011 tanggal 26 Januari 2011, serta berdasarkan Surat Keterangan No. 118/KET-N/I/2011 tanggal 26 Januari 2011 yang ditandatangani oleh Humbert Lie, SH, SE, M.Kn, Notaris di Jakarta, menerangkan bahwa dokumen BNRI atas Akta No. 75 tanggal 17 Januari 2011 masih dalam proses pengurusan.

Kantor pusat Perseroan berlokasi di Wisma BSG Lantai 10, Jl. Abdul Muis No. 40, Jakarta 10160, Indonesia.

PENAWARAN UMUM

Saham yang akan ditawarkan dan dijual kepada Masyarakat dengan cara Penawaran Umum melalui Pasar Modal adalah sebanyak 6.650.000.000 (enam miliar enam ratus lima puluh juta) saham dengan nilai nominal Rp 100,- (seratus Rupiah) sehingga setelah Penawaran Umum maka saham yang akan diambil bagian dan disetor penuh menjadi sejumlah sebanyak 17.650.000.000 (tujuh belas miliar enam ratus lima puluh juta) saham atau dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp 1.765.000.000.000,- (satu triliun tujuh ratus enam puluh lima miliar Rupiah).

Saham yang ditawarkan seluruhnya terdiri dari saham baru yang dikeluarkan dari portepel yang memberikan pemegangnya hak yang sama dan sederajat dalam segala hal dengan saham lainnya dari Perseroan yang telah ditempatkan dan disetor penuh.

Komposisi modal saham Perseroan pada saat Prospektus ini diterbitkan adalah sebagai berikut:

Keterangan	Nilai Nominal Rp 100,- per saham		
	Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal dasar	44.000.000.000	4.400.000.000.000	
Modal ditempatkan dan disetor penuh			
PT Berlian Laju Tanker Tbk	10.999.497.145	1.099.949.714.500	99,995
PT Banyu Laju Shipping	502.855	50.285.500	0,005
Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh	11.000.000.000	1.100.000.000.000	100,000
Jumlah saham dalam portepel	33.000.000.000	3.300.000.000.000	

Dengan asumsi telah terjualnya seluruh saham yang ditawarkan dalam Penawaran Umum ini, maka susunan pemegang saham Perseroan adalah sebagai berikut:

Keterangan	Sebelum Penawaran Umum Perdana			Setelah Penawaran Umum Perdana		
	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal dasar	44.000.000.000	4.400.000.000.000		44.000.000.000	4.400.000.000.000	
Modal ditempatkan dan disetor penuh						
PT Berlian Laju Tanker Tbk	10.999.497.145	1.099.949.714.500	99,995	10.999.497.145	1.099.949.714.500	62,320
PT Banyu Laju Shipping	502.855	50.285.500	0,005	502.855	50.285.500	0,003
Masyarakat	-	-	-	6.650.000.000	665.000.000.000	37,677
Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh	11.000.000.000	1.100.000.000.000	100,000	17.650.000.000	1.765.000.000.000	100,000
Jumlah saham dalam Portepel	33.000.000.000	3.300.000.000.000		26.350.000.000	2.635.000.000.000	

Bersamaan dengan pencatatan sebanyak 6.650.000.000 (enam miliar enam ratus lima puluh juta) lembar saham dalam rangka Penawaran Umum ini atau 37,677% (tiga puluh tujuh koma enam ratus tujuh puluh tujuh persen) dari saham yang ditempatkan dan disetor penuh setelah Penawaran Umum, Perseroan akan mencatatkan sebanyak 11.000.000.000 (sebelas miliar) lembar saham yang dimiliki para pemegang saham terdahulu atau 62,323% (enam puluh dua koma tiga ratus dua puluh tiga persen) dari saham yang ditempatkan dan disetor penuh setelah Penawaran Umum. Dengan demikian setelah Penawaran Umum jumlah saham yang dicatatkan adalah sebanyak 17.650.000.000 (tujuh belas miliar enam ratus lima puluh juta) lembar saham atau 100,00% (seratus persen) dari seluruh saham yang ditempatkan dan disetor penuh.

Bersamaan dengan Penawaran Umum ini, Perseroan juga menerbitkan sebanyak 3.325.000.000 (tiga miliar tiga ratus dua puluh lima juta) Waran Seri I. Waran Seri I diberikan kepada setiap pemegang saham yang namanya tercatat dalam Daftar Pemegang Saham Perseroan pada DPS Penjatahan secara cuma-cuma dengan ketentuan bahwa setiap pemegang 2 (dua) saham yang namanya tercatat dalam DPS Penjatahan akan memperoleh 1 (satu) Waran Seri I.

Apabila seluruh saham terjual dan Waran Seri I telah dilaksanakan seluruhnya, maka struktur permodalan dan pemegang saham Perseroan sebelum dan sesudah pelaksanaan Waran Seri I secara proforma adalah sebagai berikut:



Keterangan	Setelah Penawaran Umum Perdana Sebelum Pelaksanaan Waran Seri I			Setelah Pelaksanaan Waran Seri I		
	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal	%	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal	%
Modal Dasar	44.000.000.000	4.400.000.000.000		44.000.000.000	4.400.000.000.000	
Modal ditempatkan dan disetor penuh						
PT Berlian Laju Tanker Tbk	10.999.497.145	1.099.949.714.500	62,320	10.999.497.145	1.099.949.714.500	52,441
PT Banyu Laju Shipping	502.855	50.285.500	0,003	502.855	50.285.500	0,002
Masyarakat	6.650.000.000	665.000.000.000	37,677	9.975.000.000	997.500.000.000	47,557
Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh	17.650.000.000	1.765.000.000.000	100,000	20.975.000.000	2.097.500.000.000	100,000
Jumlah saham dalam portepel	26.350.000.000	2.635.000.000.000		23.025.000.000	2.302.500.000.000	

Saham-saham atas nama pemegang saham yang dimiliki sebelum Pernyataan Pendaftaran dalam rangka Penawaran Umum dinyatakan Efektif, tidak akan dijual oleh pemegang saham lama tersebut dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan setelah Pernyataan Pendaftaran Perseroan sehubungan dengan Penawaran Umum dinyatakan Efektif.

Perseroan tidak memiliki rencana untuk mengeluarkan atau mencatatkan saham lain atau Efek lain yang dapat dikonversikan menjadi saham dalam waktu 12 (dua belas) bulan setelah Pernyataan Pendaftaran Perseroan dalam rangka Penawaran Umum ini dinyatakan Efektif oleh Bapepam & LK.

II. RENCANA PENGGUNAAN DANA HASIL PENAWARAN UMUM

Dana yang diperoleh dari hasil Penawaran Umum ini, setelah dikurangi biaya-biaya emisi, akan digunakan seluruhnya oleh Perseroan dan Anak Perusahaan dengan rincian sebagai berikut:

1. Sebesar 21,30% akan digunakan untuk sebagian pengembangan usaha ke depan oleh Perseroan dan/atau anak perusahaan, baik yang ada sekarang ini maupun yang akan dibentuk di kemudian hari yang terkonsolidasi ke Perseroan.

Bentuk pengembangan usaha Perseroan dan/atau anak perusahaan ke depan dapat meliputi:

- pembelian dan/atau konversi kapal tanker menjadi FPSO/FSO atau jenis *floating storage* lainnya, seperti tipe Panamax, Aframax, VLGC dan lain-lain;
- pembelian kapal tanker gas (seperti VLGC dan MGC), minyak atau kimia;
- pembelian dan/atau konversi kapal tanker menjadi kapal curah kering.

Periode pelaksanaan pengembangan usaha di atas direncanakan pada periode 2011 sampai 2013. Sedangkan penentuan tipe kapal yang akan dibeli dan/atau dikonversi akan bergantung pada kontrak yang diperoleh Perseroan dan/atau anak perusahaan pada periode tersebut.

Jika dana tersebut akan digunakan oleh anak perusahaan maka dana tersebut akan disalurkan dalam bentuk penyertaan modal (ekuitas).

Dalam realisasi penggunaan dana, Perseroan akan mengikuti ketentuan dan peraturan Bapepam-LK serta perundang-undangan yang berlaku.

Adapun alasan dan pertimbangan Perseroan dalam perencanaan pengembangan usaha tersebut adalah:

a. Penerapan Asas Cabotage di Indonesia

Perkembangan industri pelayaran domestik semakin dipercepat dengan adanya peraturan Cabotage ini dan perusahaan pelayaran domestik akan mendapatkan prioritas dalam bersaing dengan perusahaan pelayaran asing yang berada di Indonesia. Selain itu, peraturan ini juga akan meningkatkan jumlah kontrak-kontrak jangka panjang antara pemilik kargo dan pemilik kapal bendera Indonesia. Hal tersebut memberi peluang ekspansi usaha bagi perusahaan pelayaran domestik termasuk dalam hal ini Perseroan;

b. Makroekonomi Indonesia yang Baik

Indonesia telah berhasil melalui periode krisis global dengan pencapaian pertumbuhan ekonomi yang baik. Belanja dan konsumsi domestik di Indonesia pada tahun 2009 adalah sekitar 33% dari PDB domestik dan berdasarkan data dari IMF, Indonesia Oil & Gas Report Q4 2010, merupakan salah satu rasio yang tertinggi di dunia. Konsumsi domestik juga merupakan faktor pertumbuhan terbesar dari Indonesia yang memberikan kontribusi lebih dari 50% pertumbuhan PDB sehingga ekonomi Indonesia cukup terisolasi dari volatilitas pasar ekspor dan ekonomi internasional. Berdasarkan prediksi IMF, Indonesia akan menjadi negara dengan pertumbuhan ekonomi terbesar ketiga di dunia setelah China dan India pada tahun 2015. Kondisi Indonesia yang terdiri dari beribu pulau akan membutuhkan pengangkutan perairan dan oleh karena itu, pertumbuhan sektor pelayaran diperkirakan akan naik secara konsisten sesuai dengan pertumbuhan ekonomi yang ada;



c. Potensi Pertumbuhan Industri Minyak dan Eksplorasi Lepas Pantai di Indonesia

Dengan semakin tingginya konsumsi minyak dalam negeri dari tahun ke tahun sejalan dengan pertumbuhan ekonomi yang tinggi, pemerintah Indonesia terus mengupayakan agar kebutuhan dalam negeri dapat dipenuhi. Cara-cara yang ditempuh termasuk impor minyak yang semakin besar dan peningkatan produksi-produksi minyak yang semakin tinggi. Dengan impor minyak yang semakin tinggi, maka pertumbuhan permintaan tanker minyak akan semakin besar. Sementara itu, dengan ditawarkannya proyek eksplorasi lepas pantai yang semakin banyak dalam bentuk FPSO dan FSO, maka kebutuhan akan unit FPSO dan FSO akan semakin besar pula. Pada saat ini, Perseroan tengah berpartisipasi dalam beberapa tender FPSO-FSO di Indonesia;

d. Potensi Pertumbuhan Kapasitas Pembangkit Listrik di Indonesia

Indonesia merencanakan untuk menambah kapasitas pembangkit listrik di Indonesia secara besar-besaran dengan adanya *Fast Track Program*. Penambahan kapasitas pembangkit listrik tersebut akan meningkatkan penggunaan kapal-kapal curah kering di Indonesia karena hampir semua pembangkit listrik tersebut akan menggunakan batu bara sebagai bahan bakar. Oleh karena itu, Perseroan berencana untuk masuk ke dalam segmen usaha ini nantinya; dan

e. Potensi Pertumbuhan Industri Gas di Indonesia

Dengan adanya program konversi konsumsi minyak tanah ke LPG dan ekspansi penggunaan gas yang lebih besar untuk konsumsi domestik termasuk LNG, maka pertumbuhan penggunaan LPG, LNG dan gas lainnya di Indonesia telah mengalami peningkatan secara signifikan dan hal ini diperkirakan akan terus berlanjut. Oleh karena itu, jumlah kapal tanker gas di Indonesia akan mengalami kenaikan pula. Perseroan pada saat ini sedang mengikuti beberapa tender pengadaan kapal gas tanker di Indonesia.

2. Sekitar 9,23% akan dipergunakan untuk modal kerja (*working capital*) oleh Perseroan dan/atau anak perusahaan, yang antara lain meliputi pembiayaan pembelian bahan bakar, biaya sandar, biaya perawatan kapal, biaya suku cadang kapal dan biaya-biaya lainnya. Jika dana tersebut akan digunakan oleh anak perusahaan maka dana tersebut akan disalurkan dalam bentuk penyertaan modal (ekuitas).
3. Sekitar 69,47% atau sebesar Rp 677.102.102.000,- akan digunakan untuk membayar seluruh hutang kepada pemegang saham. Adapun *term and condition* hutang tersebut adalah sebagai berikut:

Pemberi Hutang	: PT Berlian Laju Tanker Tbk
Penggunaan Hutang	: pembelian kapal MT Kunti, FPSO Brotojoyo, MT Anjani, MT Badraini, MT Barawati, MT Gandini, MT Ontari, MT Pergiwo, FSO Pradapa, MT Gas Bali dan MT Gas Natuna
Tingkat Suku Bunga Hutang	: 0%
Jangka Waktu	: tidak ditentukan, namun Perseroan berkomitmen bahwa pelunasan akan dilakukan paling lambat 12 bulan sejak 31 Desember 2010
Saldo Hutang per 31 Desember 2010	: Rp 677.102 juta
Syarat dan ketentuan lainnya	: Tidak ada

Hutang kepada pemegang saham Perseroan, yaitu BLTA, berasal dari hutang yang diperoleh BLTA dari Bank Mandiri, Indonesia Eximbank, Bank UOB Indonesia, Bank Syariah Mandiri, Bank Mega dan Bank Negara Indonesia pada periode Oktober 2006 hingga September 2010, yang dananya kemudian dipinjamkan kepada Perseroan berdasarkan Surat Pengakuan Hutang pada tanggal 31 Desember 2010. Kemudian Perseroan menggunakan dana tersebut untuk pembelian kapal. Kapal-kapal tersebut lalu dijaminan oleh BLTA kepada para kreditur. Hutang tersebut akan dibayarkan kembali oleh Perseroan kepada BLTA. Berdasarkan surat pernyataan BLTA tertanggal 31 Maret 2011 dinyatakan bahwa: setiap jumlah uang yang diterima oleh BLTA dari Perseroan untuk membayar Pinjaman Pemegang Saham,

yang merupakan sebagian dari fasilitas pinjaman untuk peningkatan dan pembelian kapal-kapal, akan digunakan oleh BLTA sebagai bagian dari pelunasan pinjaman tersebut dalam waktu 120 (seratus dua puluh) hari setelah diterimanya dana tersebut, dengan memperhatikan ketentuan dari masing-masing perjanjian yang mendasari pemberian pinjaman yang diterima oleh BLTA. Efektif setelah pelunasan pinjaman tersebut dilakukan, secara bersamaan jaminan tersebut juga akan dilepaskan. Oleh karena itu, BLTA setuju untuk melakukan pelepasan/penghapusan semua jaminan atas kapal-kapal tersebut segera setelah pelunasan Pinjaman.

Sementara dana hasil pelaksanaan Waran Seri I seluruhnya akan digunakan oleh Perseroan dan/atau Anak Perusahaan sebagai bagian dari modal kerja (*working capital*) yang antara lain meliputi pembiayaan pembelian bahan bakar, biaya sandar, biaya perawatan kapal, biaya suku cadang kapal dan biaya-biaya lainnya. Jika dana tersebut akan digunakan oleh anak perusahaan maka dana tersebut akan disalurkan dalam bentuk penyertaan modal (ekuitas).

Perseroan akan mempertanggungjawabkan realisasi penggunaan dana hasil Penawaran Umum secara periodik kepada para pemegang saham dalam RUPS dan melaporkan kepada Bapepam & LK sesuai dengan Peraturan No. X.K.4 Lampiran Keputusan Ketua Bapepam & LK No. Kep-27/PM/2003 tanggal 17 Juli 2003 tentang Laporan Realisasi Penggunaan Dana Hasil Penawaran Umum.

Apabila di kemudian hari Perseroan bermaksud mengubah rencana penggunaan dana hasil dari Penawaran Umum, maka Perseroan akan terlebih dahulu melaporkan rencana tersebut ke Bapepam & LK dengan mengemukakan alasan beserta pertimbangannya, dan perubahan penggunaan dana tersebut harus mendapat persetujuan terlebih dahulu dari para pemegang saham Perseroan dalam RUPS.

Sesuai dengan Surat Edaran yang diterbitkan oleh Bapepam & LK Nomor SE-05/BL/2006 tanggal 29 September 2006 tentang Keterbukaan Informasi Mengenai Biaya yang Dikeluarkan Dalam Rangka Penawaran Umum, perkiraan total biaya yang dikeluarkan oleh Perseroan adalah lebih kurang setara dengan 5,436% dari dana hasil Penawaran Umum yang meliputi:

- 1) Biaya Jasa Penjaminan Emisi Efek lebih kurang sebesar 3,0%, yang terdiri dari biaya *management* sebesar 1,0%, biaya *underwriting* sebesar 1,25% dan biaya agen penjualan sebesar 0,75%
- 2) Biaya Profesi Penunjang Pasar Modal lebih kurang sebesar 1,498%, yang terdiri dari biaya jasa:
 - a. Akuntan Publik lebih kurang sebesar 0,436%
 - b. Konsultan Hukum lebih kurang sebesar 0,962%
 - c. Biro Administrasi Efek lebih kurang sebesar 0,003%
 - d. Notaris lebih kurang 0,097%
- 3) Biaya lain-lain (percetakan, iklan, paparan publik, penawaran umum, *international road show* dan lain-lain) lebih kurang sebesar 0,938%.

Perseroan akan mempertanggungjawabkan realisasi penggunaan dana hasil Penawaran Umum secara periodik kepada para pemegang saham dalam RUPS dan melaporkan kepada Bapepam & LK sesuai dengan Peraturan No. X.K.4 Lampiran Keputusan Ketua Bapepam No. Kep-27/PM/2003 tanggal 17 Juli 2003 tentang Laporan Realisasi Penggunaan Dana Hasil Penawaran Umum.

Perseroan akan menggunakan dana hasil Penawaran Umum dengan mengikuti pada ketentuan dan peraturan yang berlaku. Apabila di kemudian hari Perseroan bermaksud mengubah rencana penggunaan dana hasil Penawaran Umum, maka Perseroan akan terlebih dahulu melaporkan rencana tersebut ke Bapepam & LK dengan mengemukakan alasan beserta pertimbangannya dan perubahan penggunaan dana tersebut harus mendapat persetujuan terlebih dahulu dari para pemegang saham Perseroan dalam RUPS.



III. PERNYATAAN HUTANG

Sesuai dengan laporan keuangan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan pendapat Wajar Tanpa Pengecualian, Perseroan dan Anak Perusahaan memiliki jumlah kewajiban sebesar Rp 1.263.544 juta dengan rincian sebagai berikut:

<i>(dalam jutaan Rupiah)</i>	
Uraian	Jumlah
KEWAJIBAN	
Kewajiban lancar	
Hutang usaha	
Pihak hubungan istimewa	4.843
Pihak ketiga	116.937
Hutang lain-lain kepada pihak hubungan istimewa	677.102
Hutang pajak	8.925
Biaya masih harus dibayar	58.536
Hutang lembaga keuangan jangka panjang yang jatuh tempo dalam waktu satu tahun	22.881
Jumlah Kewajiban Lancar	889.223
Kewajiban Tidak Lancar	
Hutang lembaga keuangan jangka panjang – setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam waktu satu tahun	373.242
Kewajiban imbalan pasca kerja	1.079
Jumlah Kewajiban Tidak Lancar	374.321
Jumlah Kewajiban	1.263.544

Perincian lebih lanjut mengenai kewajiban tersebut adalah sebagai berikut:

KEWAJIBAN LANCAR

1. Hutang Usaha Kepada Pihak Hubungan Istimewa

Saldo hutang usaha pihak hubungan istimewa pada tanggal 31 Desember 2010 adalah sebesar Rp 4.843 juta dengan perincian sebagai berikut:

<i>(dalam jutaan Rupiah)</i>	
Keterangan	Jumlah
Pan Union Agencies Pte Ltd.	3.988
PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk	425
Thai Petra Transport Co Ltd	245
PT Garuda Mahakam Pratama	185
Jumlah	4.843

2. Hutang Usaha Pihak Ketiga

Saldo hutang usaha kepada pihak ketiga pada tanggal 31 Desember 2010 adalah sebesar Rp 116.937 juta dengan rincian sebagai berikut:

<i>(dalam jutaan Rupiah)</i>	
Keterangan	Jumlah
Pemasok	80.888
Jasa perantara perkapalan	36.049
Jumlah	116.937



3. Hutang Lain-Lain – Hubungan Istimewa

Saldo hutang lain-lain kepada pihak hubungan istimewa pada tanggal 31 Desember 2010 adalah sebesar Rp 677.102 juta yang merupakan hutang kepada BLTA.

4. Hutang Pajak

Saldo hutang pajak pada tanggal 31 Desember 2010 adalah sebesar Rp 8.925 juta dengan rincian sebagai berikut:

<i>(dalam jutaan Rupiah)</i>	
Keterangan	Jumlah
Pajak Penghasilan final	
Pasal 4 (2)	-
Pasal 15	138
Pajak penghasilan	
Pasal 21	4.743
Pasal 23	84
Pasal 26	49
Pajak pertambahan nilai – bersih	3.912
Jumlah	8.925

5. Biaya Masih Harus Dibayar

Saldo biaya masih harus dibayar pada tanggal 31 Desember 2010 adalah sebesar Rp 58.536 juta yang terdiri dari:

<i>(dalam jutaan Rupiah)</i>	
Keterangan	Jumlah
Operasi kapal dan <i>docking</i>	50.242
Beban keuangan	4.683
Lain-lain	3.611
Jumlah	58.536

Biaya yang masih harus dibayar untuk operasi kapal terdiri atas estimasi biaya sandar dan biaya pengelolaan kapal. Biaya yang masih harus dibayar untuk *docking* merupakan estimasi biaya atas jasa perbaikan dan perawatan kapal

6. Hutang Lembaga Keuangan Jangka Panjang Yang Jatuh Tempo Dalam Waktu Satu Tahun

Saldo hutang lembaga keuangan jangka panjang yang jatuh tempo dalam waktu satu tahun pada tanggal 31 Desember 2010 adalah sebesar Rp 22.881 juta.

KEWAJIBAN JANGKA PANJANG

Kewajiban jangka panjang Perseroan dan anak perusahaan terdiri atas hutang lembaga keuangan jangka panjang setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam waktu satu tahun per 31 Desember 2010 adalah sebesar Rp 373.242 juta dengan perincian sebagai berikut:

<i>(dalam jutaan Rupiah)</i>	
Keterangan	Jumlah
Deutsche Investitions und Entwicklungsgesellschaft MBH (DEG)	267.482
Bank Syariah Mandiri/Bank BRI Syariah/Bank Muamalat Indonesia/BPD Jatim Divisi Usaha Syariah	80.276
ING Bank N.V Singapura	53.946
Jumlah	401.704
Biaya perolehan pinjaman yang belum diamortisasi	(5.582)
Bagian yang jatuh tempo dalam waktu satu tahun	(22.881)
Hutang lembaga keuangan jangka panjang – bersih	373.242



Jadwal pembayaran kembali hutang lembaga keuangan jangka panjang adalah sebagai berikut:

	(dalam jutaan Rupiah)
Dalam satu tahun	23.857
Dalam tahun kedua	55.064
Dalam tahun ketiga	55.064
Dalam tahun keempat	55.064
Dalam tahun kelima	69.999
Setelah lima tahun	142.657
Jumlah	401.704

Rincian hutang lembaga keuangan adalah sebagai berikut:

a. Deutsche Investitions und Entwicklungsgesellschaft MBH (DEG):

Pada bulan April 2010, PT. Sapphire Maritime, anak perusahaan, memperoleh fasilitas Pinjaman Investasi Jangka Panjang dari Deutsche Investitions und Entwicklungsgesellschaft MBH (DEG) sebesar USD 29.750.000.

Fasilitas pinjaman ini dibayar secara cicilan setiap 6 bulan sebanyak 13 kali sebesar USD 1.735.417, dengan nilai pembayaran pokok sekaligus sebesar USD 8.925.000 pada akhir periode pinjaman. Pinjaman ini dijamin oleh corporate guarantee PT. Berlian Laju Tanker Tbk (BLTA) dan Kapal Tanker MT Gas Komodo. Pinjaman ini jatuh tempo pada tanggal 15 Maret 2018 dengan tingkat bunga LIBOR ditambah persentase sebesar 4,75%.

Perjanjian pinjaman mencakup persyaratan tertentu antara lain PT. Sapphire Maritime, anak perusahaan, menjaga rasio hutang bank terhadap nilai wajar kapal tidak lebih dari 80%, rasio EBITDA terhadap pembayaran hutang dan bunga tidak kurang dari 1,1.

b. Bank Syariah Mandiri/Bank BRISyariah/Bank Muamalat Indonesia/BPD Jatim Divisi Usaha Syariah

Pada bulan Desember 2009, anak perusahaan, PT. Ruby Maritime dan PT. Sapphire Maritime, memperoleh fasilitas Pinjaman Investasi Jangka Panjang berdasarkan skema Syariah (*Qardh* dan *Murabahah*) dari Bank Syariah Mandiri (sebagai Penanggung Jawab Utama), Bank Syariah BRI, Bank Muamalat Indonesia, dan BPD Jatim Divisi Usaha Syariah dengan jumlah masing-masing Rp 46.672 juta.

Jangka waktu 5 tahun sampai dengan tanggal 3 Desember 2014. Fasilitas pinjaman ini dibayar secara cicilan sebanyak 20 kali, dengan nilai pembayaran pokok sekaligus sebesar Rp 28.003 juta pada akhir periode pinjaman. Pinjaman ini dijamin oleh *corporate guarantee* BLTA dan kapal MT Dewayani dan MT Dewi Sri. *Indicative Return* sebesar persentase tertentu.

Perjanjian ini mewajibkan anak perusahaan menempatkan sejumlah dana pada rekening Bank Syariah Mandiri.

Sehubungan dengan pinjaman tersebut, BLTA dan anak perusahaan secara konsolidasi diwajibkan memenuhi batasan-batasan tertentu yang telah disepakati bersama sesuai dengan perjanjian termasuk menjaga rasio hutang bersih terhadap ekuitas tidak lebih dari 3,5 dan rasio EBITDA terhadap pembayaran hutang dan bunga tidak kurang dari 1.

c. ING Bank N.V Singapura

Sehubungan dengan pembelian kapal gas MT Gas Maluku dari Gas Maluku Maritime Pte., Ltd., (GML), pada tanggal 18 Pebruari 2010, Perseroan, GML dan ING Bank N.V., Singapura menandatangani kesepakatan pengalihan hutang GML atas pembelian kapal MT Gas Maluku kepada Perseroan. Perjanjian ini efektif tanggal 30 Juli 2010. Saldo hutang yang dialihkan pada tanggal tersebut sebesar USD 6.600.000. Fasilitas pinjaman ini dibayar secara cicilan setiap enam bulan sampai bulan Nopember 2015. Pinjaman ini dijamin oleh *corporate guarantee* BLTA dan kapal MT Gas Maluku. Tingkat bunga sebesar 3,75% diatas LIBOR, dimana pembayarannya setiap bulan.

Pada tanggal neraca manajemen Perseroan dan anak perusahaan berkeyakinan seluruh persyaratan dalam perjanjian telah dipenuhi.

Hutang bank Deutsche Investitions und Entwicklungsgesellschaft MBH (DEG) dan ING Bank N.V., Singapura memiliki tingkat suku bunga mengambang, sehingga Perseroan dan anak perusahaan terekspos terhadap risiko suku bunga atas arus kas (*cash flow interest rate risk*) sedangkan Bank Syariah Mandiri, Bank Syariah BRI, Bank Muamalat Indonesia, BPD Jatim Divisi Usaha Syariah memiliki indicative return dengan persentase tertentu yang ditinjau secara periodik sehingga Perseroan terekspos terhadap risiko suku bunga atas nilai wajar (*fair value interest rate risk*).

IKATAN DAN KONTINJENSI

- a. Perseroan dan anak perusahaan memiliki beberapa kontrak pengangkutan dengan Pertamina dengan nilai kontrak sebesar USD 12.000.000 – USD 22.000.000 per tahun dimana kontrak akan berakhir antara tahun 2011 – 2016.

Perseroan dan anak perusahaan mencatat pendapatan dari kontrak-kontrak tersebut sebesar Rp 216.643 juta, Rp 104.480 juta dan Rp 148.508 juta masing-masing untuk tahun masing-masing untuk tahun 2010, 2009 dan 2008.

- b. Pada bulan Mei 2010, PT Emerald Maritime, anak perusahaan, memperoleh kontrak sewa jangka panjang dari Kangean Energy Indonesia Ltd. untuk jasa penyewaan tanker Produksi Penyimpanan dan Pembongkaran Terapung (FPSO) untuk pengembangan lepas pantai Pagerungan Utara selama 12 (dua belas) bulan sejak tanggal dimulai dan opsi untuk perpanjangan waktu opsi I 12 bulan, opsi II 12 bulan dan opsi III 12 bulan.
- c. Pada bulan Februari 2010, PT Sapphire Maritime, anak perusahaan, memperoleh kontrak sewa jangka panjang dengan Pertamina untuk menyediakan *Very Large Gas Carrier* (VLGC) selama 5 tahun dengan opsi perpanjangan 2 tahun. PT Sapphire Maritime, anak perusahaan, mencatat pendapatan dari kontrak tersebut sebesar Rp 97.001 juta untuk tahun 2010.
- d. Pada bulan Mei 2010, BLTA dan PT Pelayaran Ekanuri Indra Pratama menandatangani Surat Perjanjian Pelaksanaan Pekerjaan Penyediaan Jasa Penyaluran LPG *Pressurized* di Jawa Bagian Barat dengan menggunakan kapal Perseroan (MT Gas Maluku) sebagai tangki timbun. Atas perjanjian tersebut Perseroan dan BLTA menandatangani Perjanjian Sewa Menyewa Kapal selama 2 tahun dengan opsi perpanjangan setahun selama 2 tahun dengan opsi perpanjangan setahun. Perseroan mencatat pendapatan dari kontrak tersebut sebesar Rp 15.034 juta untuk tahun 2010.
- e. Pada bulan September 2010, PT Diamond Maritime, anak perusahaan menandatangani perjanjian komitmen proyek dengan PT Tirtajaya Segara untuk menyediakan Kapal Tanker Minyak untuk dioperasikan dalam proyek tanker FPSO di Sepanjang Field selama kurun waktu 4 bulan selama jangka waktu 60 hari sebanyak 4 kali opsi dan tambahan 30 hari. PT Diamond Maritime, anak perusahaan, mencatat pendapatan dari kontrak tersebut sebesar Rp 6.628 juta untuk tahun 2010.
- f. Pada bulan April 2010, PT Pearl Maritime, anak perusahaan menandatangani perjanjian kontrak sewa kapal dengan PT Global Niaga Bersama selama 4 bulan dengan opsi perpanjangan sesuai dengan kesepakatan kedua belah pihak.
- g. Pada bulan Januari 2010, Perseroan menandatangani perjanjian kontrak sewa kapal dengan KML Shipping minimum 3 bulan dengan opsi perpanjangan 6 atau 9 bulan bulan.
- h. Pada bulan Nopember 2010, PT. Citrine Maritime, anak perusahaan menandatangani perjanjian kontrak sewa kapal dengan Badan Pelaksana Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi selama 38 hari. Seluruh penagihan sewa kapal dan pajak yang berhubungan dengan sewa menyewa ini akan ditagihkan dan dibayarkan oleh PT. Trans Pacific Petrochemical Indotama apabila muatan kapal di bongkar di Tuban. Kontrak sewa kapal diperpanjang hingga Maret 2011.



- i. Beberapa kapal Perseroan dan anak perusahaan digunakan sebagai jaminan atas hutang bank BLTA (pemegang saham utama) dan anak perusahaan, dengan rincian sebagai berikut:

Bank yang memberi pinjaman	Kapal milik Perseroan dan anak perusahaan yang dijaminkan	Jumlah pinjaman yang dijamin		
		Mata uang	Fasilitas	Saldo per 31 Desember 2010
Bank Syariah Mandiri, Jakarta	FPSO Brotojoyo	Rp	366.196.125.000	329.485.716.300
Bank Mandiri, Jakarta	MT Kunti, MT Ontari dan MT Pradapa	Rp	500.000.000.000	350.000.000.000
Bank Mega	MT Gas Bali	USD	13.800.000	13.301.204
Bank Negara Indonesia, Jakarta	MT Badraini dan MT Gandini	Rp	337.000.000.000	288.850.000.000
Bank UOB Indonesia, Jakarta	MT Anjani	USD	12.000.000	6.240.000
Indonesia Eximbank (d/h Bank Ekspor Indonesia)	MT Gas Natuna, MT Barawati dan MT Pergiwo	Rp	400.000.000.000	268.750.000.000

- j. Pada bulan Desember 2010, Perseroan telah menandatangani kesepakatan bersama (MoU) dengan PT Baturona Adimulya dan afiliasinya (pihak yang mempunyai hubungan istimewa) untuk penyediaan terminal terapung batu bara dengan jangka waktu 20 tahun. Perjanjian tersebut mengharuskan Perseroan untuk mengkonversi dua atau lebih kapal tanker minyak yang sudah ada menjadi kapal penyimpanan pengapungan yang kering.

Perseroan tidak memiliki kewajiban-kewajiban lain, selain yang diungkapkan dalam Prospektus ini dan diungkapkan dalam laporan keuangan konsolidasian yang menjadi bagian yang tidak terpisahkan dalam Prospektus ini.

Perseroan tidak memiliki kewajiban baru yang material setelah tanggal laporan keuangan sampai dengan tanggal efektifnya Pernyataan Pendaftaran sampai dengan Prospektus ini diterbitkan tidak terdapat pembatasan-pembatasan (negatif covenants) yang akan merugikan hak-hak pemegang saham publik.

Dengan adanya pengelolaan yang sistematis atas aset dan kewajiban serta peningkatan hasil operasi dimasa yang akan datang, Perseroan berkeyakinan akan dapat menyelesaikan seluruh kewajibannya sesuai dengan persyaratan sebagaimana mestinya.

Perseroan telah melunasi seluruh kewajibannya yang telah jatuh tempo, dan hingga Prospektus ini diterbitkan, tidak terdapat kewajiban jatuh tempo yang belum dilunasi oleh Perseroan.

Hingga prospektus ini diterbitkan, tidak terdapat pelanggaran atas persyaratan dalam perjanjian kredit yang dilakukan oleh Perseroan atau Anak Perusahaan yang dapat berdampak material terhadap kelangsungan usaha Perseroan.

Manajemen dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama Perseroan serta sehubungan dengan tugas dan tanggung jawabnya dalam Perseroan dengan ini menyatakan kesanggupannya untuk memenuhi kewajiban-kewajibannya yang telah diungkapkan dalam laporan keuangan serta disajikan dalam Prospektus ini.

IV. IKHTISAR DATA KEUANGAN PENTING

Angka-angka ikhtisar data keuangan di bawah ini berasal dari Laporan Keuangan Konsolidasi Perseroan dan Anak Perusahaan untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dan 2009 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian, Laporan Keuangan Konsolidasi Perseroan dan Anak Perusahaan sebelum disajikan kembali telah diaudit oleh Bismar, Muntalib & Yunus untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dan 2007 dan oleh Bismar, Salmon & Rekan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2006 dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian. Perseroan telah menyajikan kembali Laporan Keuangan Konsolidasi tahun 2007, 2008 dan 2009 untuk memberikan pengaruh retrospektif sehubungan dengan akuisisi BYU, KBA, GLT dan BIT yang merupakan transaksi restrukturisasi entitas sepengendali sehingga dilakukan dengan cara yang sama dengan metode penyatuan kepemilikan (*pooling of interests*). Penyesuaian yang digunakan untuk menyajikan kembali Laporan Keuangan Konsolidasi tahun 2008 dan 2007 telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (OBS), dimana menurut pendapatnya, penyesuaian tersebut wajar dan telah diterapkan dengan semestinya. OBS tidak melakukan audit, *review* atau prosedur lainnya atas Laporan Keuangan Konsolidasi tahun 2008 dan 2007 selain penyesuaian tersebut, dan berdasarkan hal tersebut OBS tidak memberikan pendapat atau suatu bentuk keyakinan lain atas laporan keuangan konsolidasi tahun 2008 dan 2007 secara keseluruhan.

Ikhtisar data keuangan penting Perseroan dan Anak Perusahaan adalah sebagai berikut:

	<i>(dalam jutaan Rupiah)</i>				
NERACA	2010	2009²⁾	2008²⁾	2007²⁾	2006¹⁾
Aset					
Aset Lancar					
Kas	13.531	7.715	1.403	1.380	523
Piutang usaha					
Hubungan istimewa	5.450	631	-	1.142	-
Pihak ketiga	90.752	42.565	46.025	30.021	23.802
Piutang lain-lain - pihak ketiga	5.738	13.110	8.866	944	8
Persediaan	20.835	10.938	152	397	-
Pajak dibayar dimuka	109	10	261	403	-
Biaya dibayar dimuka	13.349	8.654	6.105	5.560	13.062
Jumlah Aset Lancar	149.763	83.624	62.812	39.848	37.396
Aset Tidak Lancar					
Piutang lain-lain hubungan istimewa	2.237	8.669	286.968	413.883	24.928
Aset pajak tangguhan	270				
Aset tetap	2.690.580	1.530.034	681.160	797.514	824.006
Jumlah Aset Tidak Lancar	2.693.087	1.538.703	968.128	1.211.397	848.934
Jumlah Aset	2.842.851	1.622.327	1.030.940	1.251.245	886.330
Kewajiban dan Ekuitas					
Kewajiban lancar					
Hutang usaha					
Pihak hubungan istimewa	4.843	5.170	656	835	-
Pihak ketiga	116.937	38.226	13.705	7.317	27.166
Hutang lain – lain kepada pihak hubungan istimewa	677.102	-	-	-	-
Hutang pajak	8.925	2.586	3.995	4.296	1.602
Biaya yang masih harus dibayar	58.536	59.914	32.154	6.900	1.810
Hutang lembaga keuangan jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun	22.881	13.068	-	-	-
Jumlah Kewajiban Lancar	889.223	118.963	50.510	19.348	30.578



(dalam jutaan Rupiah)

NERACA	2010	2009²⁾	2008²⁾	2007²⁾	2006¹⁾
Kewajiban Tidak Lancar					
Hutang lain-lain kepada pihak hubungan istimewa	-	386.899	173.376	474.880	152.055
Pendapatan diterima di muka	-	-	-	720	-
Hutang lembaga keuangan jangka panjang – setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun	373.242	80.276	-	-	-
Kewajiban imbalan pasca kerja	1.079	-	-	-	-
Jumlah Kewajiban Tidak Lancar	374.321	467.174	173.376	475.600	152.055
Jumlah kewajiban	1.263.544	586.138	223.886	494.948	182.633
Ekuitas					
Modal saham	1.100.000	696.025	696.025	696.025	696.025
Ekuitas anak perusahaan yang berasal dari penyajian kembali laporan keuangan	-	(20.396)	(19.787)	(16.759)	-
Surplus revaluasi	527.231	420.326	-	-	-
Selisih nilai transaksi restrukturisasi entitas sepengendali	(15.335)	-	-	-	-
Saldo laba (defisit)	(32.589)	(59.766)	130.816	77.031	7.671
Ekuitas Bersih	1.579.306	1.036.189	807.055	756.297	703.696
Jumlah Kewajiban dan Ekuitas	2.842.851	1.622.327	1.030.940	1.251.245	886.330

(dalam jutaan Rupiah)

LAPORAN LABA RUGI	31 Desember				
	2010	2009¹⁾	2008¹⁾	2007¹⁾	2006¹⁾
Pendapatan	566.995	247.686	288.133	251.644	54.759
Beban langsung	511.416	273.987	201.259	177.183	41.436
Laba (Rugi) kotor	55.579	(26.301)	86.874	74.460	13.323
Beban umum dan administrasi	24.548	13.192	12.617	12.171	246
Laba (Rugi) Usaha	31.031	(39.493)	74.257	62.289	13.077
Penghasilan (beban) lain-lain					
Laba (rugi) kurs mata uang asing - bersih	(6.980)	(5.020)	5.517	3.644	(4.881)
Beban keuangan	(22.668)	(790)	-	-	-
Penurunan revaluasi	13.534	(164.256)	-	-	-
Kerugian penurunan nilai aset	-	-	(23.337)	-	-
Lain-lain - bersih	(1.839)	(1.882)	(2.317)	(1.083)	144
Penghasilan lain-lain - bersih	(17.953)	(171.948)	(20.137)	2.561	(4.737)
Laba (rugi) sebelum pajak	13.078	(211.440)	54.120	64.850	8.339
Beban pajak					
Pajak final (6.731)	(2.797)	(3.360)	(3.032)	(657)	-
Pajak tangguhan	270	-	-	-	-
Laba (rugi) bersih	6.617	(214.238)	50.760	61.818	7.682
Laba (rugi) per saham dasar (dalam Rupiah penuh)³⁾	0,95	(30,78)	7,29	8,88	1,1



RASIO – RASIO PENTING

Uraian	2010	2009	2008	2007	2006
RasioPertumbuhan					
Pendapatan	129%	(14%)	15%	360%	n.a. ⁴⁾
Laba Bersih	n.a. ⁶⁾	(522%)	(18%)	705%	n.a. ⁴⁾
Jumlah Aset (x)	1.75	1.57	0.82	1.41	n.a. ⁴⁾
Jumlah Kewajiban (x)	2.16	2.62	0.45	2.71	n.a. ⁴⁾
Pendapatan Bersih/Kas Dari Operasional	2.12	2.70	1.78	1.78	n.a. ⁴⁾
RasioProfitabilitas					
Laba (Rugi) Kotor / Penjualan (%)	10%	(11%)	30%	30%	24%
Laba (Rugi) Usaha / Penjualan (%)	5%	(16%)	26%	25%	24%
Laba Usaha / LabaKotor (%)	56%	150%	85%	84%	98%
Laba (Rugi) Bersih / Pendapatan (%)	1%	(86%)	18%	25%	14%
Laba (Rugi) Bersih / Ekuitas (%)	1%	(23%)	6%	8%	1%
Laba (Rugi) Bersih / Aset (%)	n.m	(16%)	4%	6%	2%
Beban Usaha / Laba Usaha (%)	79%	(33%)	17%	20%	2%
EBITDA / Beban Keuangan Bersih (x)	12,02	115,95	n.a. ⁷⁾	n.a. ⁷⁾	n.a. ⁷⁾
Modal Kerja Bersih / Pendapatan	(130%)	(14%)	4%	8%	12%
Rasio Solvabilitas					
Aset Lancar /Kewajiban Lancar (x)	0,17	0,70	1,24	2,06	1,22
Total Aset /Kewajiban (x)	2,25	2,77	4,60	2,53	4,85
Total Ekuitas/Kewajiban (x)	1,25	1,77	3,60	1,53	3,85
Interest Coverage	(1,58)	266,80	n.a.	n.a.	n.a.
Total Hutang / EBITDA	4,64	6,40	1,28	2,96	4,72
Jumlah Hari Pembayaran Utang Usaha	87	58	26	17	239
Jumlah Hari Tertagihnya Piutang Usaha	62	64	58	45	159
Jumlah Kas Dari Operasional / Laba Bersih	40,45	(0,43)	3,19	2,29	(83,74)

¹⁾ Disajikan tanpa pengaruh retrospektif sehubungan dengan akuisisi anak perusahaan (BYU, KBA, GLT, BIT)

²⁾ Disajikan kembali untuk memberikan pengaruh retrospektif sehubungan dengan akuisisi anak perusahaan (BYU, KBA, GLT, BIT) yang dilakukan dengan cara yang sama dengan metode penyatuan kepemilikan dimana akuisisi tersebut seolah-olah anak perusahaan telah dimiliki sejak permulaan 2007

³⁾ Perhitungan laba (rugi) per saham dasar telah disesuaikan untuk mencerminkan pengaruh dari pemecahan nilai nominal saham dari Rp 1.000 per saham menjadi Rp 100 per saham pada tanggal 10 Desember 2010

⁴⁾ Tidak disajikan karena tahun 2005 hanya melihat periode kurang dari satu tahun

⁵⁾ Tidak disajikan karena Perseroan dan anak perusahaan belum beroperasi

⁶⁾ Tidak disajikan karena tahun 2009, Perseroan mengalami rugi

⁷⁾ Tidak disajikan karena tahun 2008, 2007 dan 2006, Perseroan tidak mencatat beban keuangan



V. ANALISIS DAN PEMBAHASAN OLEH MANAJEMEN

Angka-angka yang digunakan dalam Analisis dan Pembahasan oleh Manajemen di bawah ini berasal dari Laporan Keuangan Konsolidasi Perseroan dan Anak Perusahaan untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dan 2009 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian, Laporan Keuangan Konsolidasi Perseroan dan Anak Perusahaan untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dan 2007 sebelum disajikan kembali telah diaudit oleh Bismar, Muntalib & Yunus dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian. Perseroan telah menyajikan kembali Laporan Keuangan Konsolidasi tahun 2007, 2008 dan 2009 untuk memberikan pengaruh retrospektif sehubungan dengan akuisisi BYU, KBA, GLT dan BIT yang merupakan transaksi restrukturisasi entitas sepengendali sehingga dilakukan dengan cara yang sama dengan metode penyatuan kepemilikan (pooling of interests). Penyesuaian yang digunakan untuk menyajikan kembali Laporan Keuangan Konsolidasi tahun 2009, 2008 dan 2007 telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (OBS), dimana menurut pendapatnya, penyesuaian tersebut wajar dan telah diterapkan dengan semestinya. OBS tidak melakukan audit, review atau prosedur lainnya atas Laporan Keuangan Konsolidasi tahun 2008 dan 2007 selain penyesuaian tersebut, dan berdasarkan hal tersebut OBS tidak memberikan pendapat atau suatu bentuk keyakinan lain atas laporan keuangan konsolidasi tahun 2008 dan 2007 secara keseluruhan.

Pembahasan ini terdiri dari pandangan masa depan yang mencerminkan pandangan Perseroan saat ini dalam kaitannya dengan program di masa mendatang dan kinerja keuangan. Dalam hal materi hasil Perseroan yang sesungguhnya mungkin berbeda dari yang diharapkan dalam pandangan masa depan ini karena disebabkan oleh beberapa faktor seperti yang tercantum di dalam "Faktor-faktor Resiko" dan di bagian lain di dalam prospektus ini.

1. Umum

Perseroan adalah perusahaan logistik nasional terkemuka di Indonesia yang melayani sektor energi terutama minyak dan gas bumi, serta FPSO/FSO dan bahan kimia di seluruh Indonesia. Menurut Drewry (Drewry Report, Maret 2011), per tanggal 31 Desember 2010 dan dengan memperhitungkan enam kapal yang disewa dari BLTA pada bulan Januari 2011, Perseroan merupakan salah satu operator armada kapal tanker berbendera Indonesia terbesar yang melayani berbagai jalur pelayaran domestik dengan total kapasitas angkut sebesar 633.869 DWT. Perseroan merupakan anak perusahaan BLTA, salah satu penyedia sarana transportasi laut terbesar untuk muatan cair yang berkedudukan di Indonesia dan salah satu operator kapal tanker kimia terbesar di dunia.

Perseroan mengoperasikan berbagai jenis armada yang berjumlah 21 kapal terdiri dari 9 kapal tanker minyak, 8 kapal tanker gas, 1 FPSO, 1 FSO dan 2 kapal tanker kimia. Perseroan mengangkut minyak mentah, produk minyak sulingan seperti minyak tanah, *base oil* dan berbagai zat tambahan, gas cair seperti LPG, *propylene*, *ethylene*, *propane* dan gas petrokimia lainnya. Perseroan mempekerjakan tenaga ahli yang berkualitas sehingga semua kapalnya dilengkapi dengan manajemen komersial dan teknis yang memadai dan Perseroan yakin, aspek inilah yang membedakan Perseroan dari para kompetitornya di dalam negeri. Perseroan merupakan salah satu dari sedikit perusahaan pelayaran Indonesia yang memiliki dan mempunyai keahlian dalam mengoperasikan FPSO. Perseroan juga merupakan perusahaan pelayaran Indonesia pertama yang memiliki dan mengoperasikan VLGC, kapal terbesar yang tercatat di kantor pendaftaran pelayaran Indonesia.

Mayoritas armada Perseroan disewakan berdasarkan *time charter* dalam industri minyak dan gas. Pelanggan utama Perseroan adalah perusahaan-perusahaan minyak terkemuka yang beroperasi di Indonesia seperti Pertamina, PetroChina, ExxonMobil, Shell, Petronas dan Kangean Energy. Beberapa dari perusahaan tersebut telah menjadi pelanggan Perseroan atau pelanggan dari BLTA, perusahaan induk Perseroan, selama lebih dari 20 tahun. Sebagai contoh, BLTA telah lama menjalin kerjasama dengan Pertamina dan BLTA dan anak perusahaan merupakan operator kapal terbesar bagi Pertamina dalam hal DWT di antara para pemilik kapal Indonesia lainnya. Perseroan percaya bahwa hubungan yang langgeng dan erat tersebut merupakan indikasi kuat terhadap reputasi Perseroan dalam industri ini sebagai penyedia jasa angkutan yang dapat diandalkan, aman dan efisien.

Perseroan berharap untuk terus dapat memperoleh manfaat dari peraturan yang menguntungkan Perseroan seperti yang tercantum di dalam Undang-Undang Pelayaran Indonesia, yang mendasari Asas Cabotage dan peraturan Indonesia lainnya yang berkaitan dengan kegiatan angkutan laut dalam negeri di dalam wilayah Indonesia. Di dalam Asas Cabotage ini diatur bahwa semua kargo yang diangkut dengan menggunakan sarana pelabuhan-pelabuhan di Indonesia dan semua kargo yang diimpor melalui laut, yang kegiatan impornya dibiayai oleh perusahaan umum milik negara, wajib diangkut oleh kapal-kapal berbendera Indonesia yang dimiliki oleh perusahaan dalam negeri dan yang hanya diawaki oleh awak kapal berkebangsaan Indonesia. Peraturan tambahan yang berkaitan dengan Undang-Undang Pelayaran Indonesia juga membatasi partisipasi pihak asing pada investasi di bidang pelayaran dalam negeri melalui pembatasan investasi modal asing pada perusahaan pelayaran Indonesia dengan tingkat kepemilikan tidak lebih dari 49%. Pelaksanaan peraturan baru perkapalan Indonesia yang bersifat progresif terhadap berbagai jenis kapal sejak tahun 2005 secara perlahan-lahan turut mempersulit masuknya pemilik kapal asing sehingga menciptakan pasar domestik dengan dinamika permintaan dan penawaran yang menguntungkan, berkat adanya kompetisi terbatas dan tarif tambang yang menguntungkan bagi pemain pasar dalam negeri. Perseroan berharap bahwa dengan perkiraan peningkatan produksi minyak dan gas Indonesia, kapasitas penyulingan dan konsumsi dalam negeri untuk produk penyulingan minyak dan gas akan terus memicu pertumbuhan dalam pasar pelayaran energi dalam negeri di masa mendatang. Perseroan percaya bahwa dengan memiliki armada kapal tanker berbendera Indonesia dengan kapasitas angkut yang terbesar, menjadi salah satu perusahaan pelayaran dengan awak kapal berkebangsaan Indonesia terbanyak dan dengan mempekerjakan tenaga ahli yang berkualitas di bidang manajemen komersial dan teknis, Perseroan berada pada posisi yang tepat untuk berinvestasi pada berbagai kesempatan untuk mengembangkan usaha.

Untuk tahun anggaran yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, Perseroan menghasilkan pendapatan usaha, *Adjusted EBITDA*, dan laba bersih sebesar masing-masing Rp 288.133 juta, Rp 175.455 juta dan Rp 50.760 juta. Untuk tahun anggaran yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, perseroan menghasilkan pendapatan usaha, *Adjusted EBITDA*, dan rugi bersih sebesar masing-masing Rp 247.686 juta, Rp 91.547 juta dan Rp 214.238 juta. Untuk tahun anggaran yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010, perseroan menghasilkan pendapatan usaha, *Adjusted EBITDA*, dan laba bersih sebesar masing-masing Rp 566.995 juta (USD 63,1 juta), Rp 272.525 juta (USD 30,3 juta) dan Rp 6.617 juta (USD 0,7 juta).

Perseroan membagi kegiatan menjadi empat segmen utama berdasarkan jenis kapal yang digunakan untuk mengangkut berbagai produk, yaitu kapal tanker minyak, tanker gas, FPSO/FSO dan kapal tanker kimia. Selain itu Perseroan juga mendapat sedikit penghasilan dari jasa penyediaan awak kapal dan biaya pengelolaan yang dibukukan secara terpisah dan tidak termasuk ke dalam salah satu dari empat unit usahanya

Kapal Tanker Minyak. Sampai tanggal 31 Desember 2010 Perseroan mengoperasikan 8 kapal tanker minyak dengan total kapasitas kapal sebesar 344.560 DWT dan dengan usia rata-rata kapal 17,0 tahun. Sejak tanggal 31 Desember 2010 Perseroan menambah 1 kapal tanker minyak lagi dengan kapasitas 96.672 DWT dan dengan usia rata-rata 20,8 tahun. Segmen kapal tanker minyak Perseroan mencatat pendapatan sebesar masing-masing 51,5%, 44,6% dan 53,1% dari total pendapatan pada tahun anggaran yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, 2009 dan 2010, berturut-turut. Pada bulan November 2010 Perseroan mulai mengoperasikan FSO dan kinerja FSO pada tahun 2010 ini termasuk di dalam kinerja segmen kapal tanker minyak.

Kapal Tanker Gas. Sampai tanggal 31 Desember 2010 Perseroan mengoperasikan 4 kapal tanker gas yang terdiri dari 1 kapal VLGC dan 3 kapal LPG/*ethylene* dengan total kapasitas kapal sebesar 70.888 DWT atau 91.756 CBM dan dengan usia rata-rata kapal 12,9 tahun. Sejak tanggal 31 Desember 2010 Perseroan menambah 4 kapal tanker gas lagi dengan total kapasitas 14.651 DWT atau 14.126 CBM dan dengan usia rata-rata 19,5 tahun. Segmen kapal tanker gas mencatat pendapatan sebesar 26,2% dari total pendapatan Perseroan pada tahun anggaran yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010. Perseroan baru mengoperasikan kapal tanker gas pada akhir 2009 oleh karena itu tidak ada pendapatan yang dibukukan untuk tahun 2008 maupun untuk tahun 2009, sesuai dengan kebijakan akuntansi yang diterapkan Perseroan, sehingga pendapatan segmen ini tidak dicantumkan di dalam pembukuan hingga tahun 2010.



Kapal Tanker FPSO/FSO. Sampai tanggal 31 Desember 2010 Perseroan mengoperasikan satu FPSO dan satu FSO dengan total kapasitas kapal sebesar 97.236 DWT dan dengan usia rata-rata kapal 23,8 tahun. Per tanggal 28 Februari 2011 Perseroan turut berpartisipasi dalam tender 5 proyek FSO, penyewaan kapal VLGC untuk ConocoPhillips, penyewaan kapal VLCC untuk Mobil CEPU Ltd. penyewaan kapal Aframax untuk CNOOC dan penyewaan kapal *medium-range* untuk Medco dan Santos, serta 2 proyek FPSO yaitu penyewaan Aframax untuk Petronas Carigali dan PetroChina. Jika memenangkan proyek ini, perseroan berencana untuk mengkonversi empat kapal minyak yang dimiliki menjadi FPSO/FSO untuk pelaksanaan proyek tersebut. Perseroan mencatat pendapatan dari segmen FPSO/FSO masing-masing sebesar 36,6%, 41,4% dan 15,7% dari total pendapatan pada tahun anggaran yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, 2009 dan 2010. Pada bulan November 2010 Perseroan mulai mengoperasikan FSO dan kinerja FSO pada tahun 2010 ini termasuk di dalam kinerja segmen kapal tanker minyak

Kapal Tanker Kimia. Sampai tanggal 31 Desember 2010 Perseroan mengoperasikan 1 kapal tanker kimia dengan total kapasitas kapal sebesar 3.984 DWT dan dengan usia rata-rata kapal 18,3 tahun. Sejak tanggal 31 Desember 2010 Perseroan menambah 1 kapal tanker kimia lagi dengan total kapasitas 5.878 DWT dan dengan usia rata-rata 13,8 tahun. Selama tahun 2011 Perseroan berharap untuk menyewa 2 kapal tanker kimia tambahan dari BLTA dengan total kapasitas sebesar 15.887 DWT dan dengan usia rata-rata 14,9 tahun per tanggal 31 Desember 2010. Segmen kapal tanker kimia Perseroan mencatat pendapatan sebesar masing-masing 9,0%, 10,5% dan 3,5% dari total pendapatan pada tahun anggaran yang berakhir berturut-turut pada tanggal 31 Desember 2008, 2009 dan 2010.

Perkembangan Terakhir.

Pada bulan Januari 2011 Perseroan menyewa 6 kapal tambahan dari BLTA berdasarkan *bareboat charter*. Tabel berikut ini menjelaskan ikhtisar tentang perkembangan kapal-kapal tersebut:

Kapal yang disewa dari BLTA per tanggal 28 Februari 2011

	Jumlah	DWT	Usia Rata-Rata	Tingkat Utilisasi
Kapal Tanker Minyak	1	96.672	20,8	100%
Kapal Tanker Gas	4	14.651	19,5	88%
Kapal Tanker Kimia	1	5.878	13,8	100%
Jumlah	6	117.201	18,7	92%

Catatan:

(1) Berdasarkan perjanjian *bareboat charter*, yaitu Perseroan menyewa kapal dan menanggung semua biaya pelayaran dan biaya operasi kapal tersebut, BLTA menanggung semua biaya modal yang berkaitan dengan kapal tersebut

Tabel berikut memberikan ikhtisar mengenai armada Perseroan per tanggal 28 Februari 2011:

Kapal yang dimiliki dan disewa dari BLTA per tanggal 28 Februari 2011

	Jumlah	DWT	Usia Rata-Rata
Kapal Tanker Minyak	9	441.232	17,6
Kapal Tanker Gas	8	85.539	16,3
FPSO/FSO	2	97.236	24,0 ¹
Kapal Tanker Kimia	2	9.862	16,1
Jumlah	21	633.869	17,5

Catatan:

1) FPSO Perseroan dikonversi pada tahun 2006 dan di-upgrade pada tahun 2010. FSO Perseroan dikonversi pada tahun 2010.

Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kinerja Perseroan

Faktor-faktor berikut merupakan faktor utama yang telah mempengaruhi dan diharapkan, akan terus memberi pengaruh positif pada usaha, kondisi keuangan, kinerja dan prospek Perseroan.

Kondisi Pasar

Industri pelayaran muatan cair dalam negeri memainkan peran yang sangat penting dalam perdagangan dalam negeri di Indonesia, sebuah kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari lebih dari 17.000 pulau dengan garis pantai sepanjang lebih dari 95.000 km. Selain bergantung kepada sistem saluran pipa untuk mengangkut sumber-sumber daya energi dan komoditas cair, sarana angkutan laut juga merupakan metode alternatif untuk mengangkut produk-produk tersebut dalam jumlah besar.

Industri perkapalan untuk muatan cair dipengaruhi oleh pertumbuhan perdagangan dalam negeri serta pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Menurut Biro Statistik Indonesia, PDB Indonesia meningkat 6,1% pada tahun 2008, 4,6% pada tahun 2009 dan 6,0% pada tahun 2010. Pertumbuhan ini memiliki korelasi langsung dengan industri pelayaran muatan cair dalam negeri. Sejalan dengan pertumbuhan PDB ini, tingkat konsumsi di Indonesia juga meningkat. Menurut Indonesia Oil & Gas Report Q3 2010 (Business Monitor International), konsumsi produk minyak nasional meningkat menjadi rata-rata 1,2 juta barel per hari dalam sepuluh tahun terakhir dan pemerintah Indonesia juga telah berkomitmen untuk memberi prioritas untuk produk gas untuk pemakaian dalam negeri. Permintaan terhadap produk minyak dan gas turut mendorong permintaan akan sarana angkutan untuk produk-produk tersebut sehingga membuka peluang yang sangat luas bagi perusahaan pelayaran. Pada tahun 2009, sebagian besar segmen ekonomi Indonesia mengalami peningkatan dan kenaikan tertinggi terdapat pada sektor transportasi dan komunikasi. Pertumbuhan tertinggi dalam sektor angkutan terutama terlihat pada transportasi muatan cair yang disebabkan oleh beberapa gagasan yang terkait dengan perundang-undangan seperti misalnya Asas Cabotage, yang mengharuskan angkutan barang-barang/kargo antara pelabuhan-pelabuhan di dalam negeri dan impor yang dibiayai oleh anggaran negara dilakukan oleh kapal-kapal berbendera Indonesia. Di samping itu, pemerintah Indonesia juga telah membatasi jumlah pelabuhan yang terbuka bagi kapal-kapal asing.

Kegiatan operasional Perseroan terkait pengangkutan dan penyimpanan minyak, gas dan bahan kimia. Kegiatan operasional utamanya mencakup pengangkutan laut untuk kargo minyak dan gas. Bila ditinjau dari sisi sejarah, pasar untuk angkutan minyak dan gas mengalami perubahan yang berkelanjutan sesuai dengan permintaan terhadap produk-produk tersebut. Perubahan pada permintaan untuk angkutan minyak dan gas di Indonesia antara lain dipengaruhi oleh faktor-faktor dalam perubahan dalam produksi minyak dan gas domestik serta perubahan-perubahan terhadap harga minyak dan gas, ekspor dan impor minyak, permintaan terhadap produk energi, terutama minyak dan produk turunan minyak, fluktuasi pada perdagangan dan tingkat *output* regional, nilai tukar valuta asing, total persediaan gas dan minyak serta perubahan peraturan pemerintah yang mengatur kapal-kapal dan transportasi laut.

Persediaan angkutan muatan cair dan produksi dan penyimpanan hasil industri lepas pantai bergantung pada kemampuan perusahaan pelayaran untuk mengerahkan lebih banyak kapal-kapalnya, baik melalui penggunaan kapal-kapal baru atau dengan mengaktifkan kembali kapal-kapal yang sebelumnya tak terpakai, diimbangi dengan pembesituaan kapal-kapal yang lebih tua. Tarif tambang akan meningkat apabila perusahaan pelayaran mengalami kekurangan kapasitas armada. Sebaliknya, kelebihan jumlah kapal yang tersedia dapat menurunkan tarif tambang kapal. Ketika permintaan untuk pengangkutan muatan cair mencapai batas jumlah ketersediannya, harga pengangkutan juga akan meningkat tajam. Demikian halnya, jika surplus kapasitas kapal yang tersedia rendah, kenaikan permintaan yang hanya sedikit pun akan dapat menyebabkan peningkatan tarif tambang yang tajam. Sebaliknya, jika surplus kapasitas yang tersedia tinggi, hanya akan terjadi sedikit peningkatan pada tarif tambang angkutan, walaupun permintaan mengalami kenaikan yang cukup tinggi.

Selain itu, industri pelayaran domestik mencakup sektor khusus yang bernilai tinggi dan sektor kecil yang bernilai rendah. Pada saat terjadi kenaikan permintaan, jumlah pendatang baru untuk sektor kecil yang bernilai rendah di pasar angkutan ini turut meningkat, sementara sektor khusus memiliki hambatan masuk yang cukup tinggi (*high barriers to entry*) termasuk kebutuhan akan modal investasi yang besar dan sektor ini juga kurang bergejolak, tidak seperti halnya sektor kecil yang bernilai rendah. Tren di masa lalu menunjukkan pertumbuhan global yang kuat atau pergeseran pada saldo perdagangan cenderung mendorong kondisi pasar yang kuat dan tarif tambang yang tinggi dan kemudian diikuti oleh penambahan kapasitas yang signifikan sehingga menjadikan industri tersebut rentan atas penurunan permintaan.



Di masa lalu kinerja keuangan industri pelayaran muatan cair global menunjukkan sifat musiman dengan tarif tambang yang mudah berubah karena adanya fluktuasi atas persediaan dan permintaan pada jasa angkutan pelayaran, seperti dijelaskan di atas. Namun, adanya peraturan baru tentang pelayaran Indonesia telah mengurangi volatilitas tersebut berkat kenaikan permintaan dalam negeri yang tidak diimbangi persediaan yang cukup. Siklus usaha dari setiap pasar untuk produk yang termasuk dalam kegiatan operasi Perseroan yaitu minyak, gas, FPSO/FSO dan bahan kimia, tidak harus berkorelasi satu dengan lainnya. Sektor pelayaran yang dioperasikan Perseroan dan berbagai produk yang diangkut memiliki tingkat risiko yang berbeda-beda terhadap perubahan tarif tambang. Perseroan berusaha mengurangi risiko ini dengan memusatkan perhatian pada sektor khusus yang lebih bernilai tinggi serta mengambil lebih banyak kontrak jangka panjang dibandingkan dengan kontrak *spot* guna mencapai tingkat kestabilan yang lebih tinggi dalam arus kas operasinya.

Kapasitas dan Komposisi Armada Perseroan

Jumlah kapal di dalam armada Perseroan merupakan faktor penting yang secara langsung berpengaruh pada kinerja Perseroan. Seiring meningkatnya jumlah kapal, pendapatan Perseroan pun meningkat dan demikian pula halnya dengan biaya pelayaran dan biaya operasional kapal Perseroan. Untuk periode dari tanggal 1 Januari 2008 sampai dengan 31 Desember 2010, Perseroan telah menambah 10 kapal ke dalam armadanya dan meningkatkan total kapasitas tonase dari sekitar 156.622 DWT menjadi sekitar 516.668 DWT.

Tabel berikut menunjukkan perubahan armada Perseroan, berdasarkan segmen usaha, selama 3 tahun terakhir:

Jenis kapal	Tahun-tahun yang berakhir pada 31 Desember								
	2008			2009			2010		
	Jumlah kapal	DWT	Usia Rata-rata(tahun)	Jumlah kapal	DWT	Usia Rata-rata(tahun)	Jumlah kapal	DWT	Usia Rata-rata(tahun)
Minyak	3	91.764,00	18,3	8	269.145,00	15,8	8	344.560,00	17,0
Gas ¹	0	-	-	1	3.500,00	13,2	4	70.888,00	12,9
FPSO/FSO	1	60.874,00	28,0	1	60.874,00	29,0	2	97.236,00	23,8
Kimia	1	3.984,00	16,3	1	3.984,00	17,3	1	3.984,00	18,3
Jumlah	5	156.622,00	19,8	11	337.503,00	16,9	15	516.668,00	16,9

Catatan:

1. Kapasitas kapal tanker gas dapat diukur dengan menggunakan satuan DWT atau CMB.

Selain ukuran dan kapasitas kapal, ciri-ciri penting lain dari armada Perseroan adalah komposisinya. Armada Perseroan mencakup kapal minyak, kapal tanker gas, FPSO/FSO dan kapal tanker kimia. Kapal-kapal ini berbeda dalam hal ukuran (begitu pula dengan kapasitas tonasenya), usia, fungsi, keandalan, pencapaian dan penggunaan, serta susunan peralatan teknisnya.

Biaya yang dikeluarkan Perseroan untuk membeli kapal-kapal ini, serta nilai yang dikandungnya saat diperoleh dan biaya pemeliharaannya, bervariasi sesuai dengan jenis-jenis kapal seperti tersebut di atas begitu juga halnya dengan biaya yang dikeluarkan dalam pengoperasian setiap kapal. Hal yang sama juga berlaku untuk tarif tambang berbagai produk yang diangkut. Dengan memperhitungkan semua faktor tersebut, Perseroan mengharapkan margin keuntungan yang berbeda pula dari setiap jenis kapal. Perseroan berusaha untuk menjaga diversifikasi portofolio kapal-kapal yang berbeda di dalam armada Perseroan serta menjaga keseimbangan antara kapal-kapal tersebut dalam keempat segmen operasi Perseroan agar dapat memberikan pelayanan di berbagai lokasi geografis dan pasar produk yang diyakini akan tumbuh dan terus memberi keuntungan di masa mendatang dan agar Perseroan juga bisa tetap menjaga margin dalam pengoperasian kapalnya.

Selain 6 kapal yang disewa dari BLTA selebihnya kapal-kapal dalam armada Perseroan adalah milik Perseroan sendiri.

Tarif tambang

Tarif tambang untuk transportasi laut muatan cair berbeda-beda dan tergantung pada produk, jenis dan usia kapal yang digunakan, panjang dan kecepatan angkut, wilayah geografis dan sejumlah variabel lainnya. Tarif tersebut juga terutama didukung oleh saldo perdagangan geografis yang menentukan panjang angkutan yang dibutuhkan dan oleh keseimbangan antara persediaan kapal di seluruh dunia dan permintaan muatan untuk produk tertentu seperti yang telah dipaparkan di atas. Tarif tambang memberi pengaruh langsung yang sangat berarti bagi pendapatan dan keuntungan Perseroan. Adanya kekurangan pada kapasitas angkutan pelayaran bukan saja berpengaruh pada peningkatan tingkat utilisasi kapal Perseroan tetapi juga tarif tambang Perseroan akan meningkat sehingga akhirnya akan meningkatkan pendapatan rata-rata Perseroan per hari. Sementara itu, persediaan kapasitas pelayaran yang berlebihan tentunya akan memberi pengaruh yang berlawanan. Selain itu, meningkatnya tarif tambang berarti margin yang Perseroan peroleh dari kapal-kapal yang disewa Perseroan dengan harga tetap untuk periode yang lama dan yang Perseroan sewakan dengan tarif *spot* yang lebih tinggi tentunya akan meningkat pula. Selama tiga tahun terakhir, tarif tambang Perseroan telah mengalami perubahan yang tak terduga di setiap segmen kegiatan Perseroan. Misalnya pada tahun 2008 dan 2009, tarif tambang Perseroan turun sebagai akibat berkurangnya permintaan pelayaran selama krisis keuangan global sementara permintaan menyeluruh atas barang-barang yang Perseroan angkut pun menurun drastis. Pada tahun 2010, adanya peraturan baru yang ditetapkan dalam peraturan pelayaran Indonesia, termasuk Asas Cabotage, sangat menguntungkan Perseroan karena meningkatkan permintaan terhadap kapal-kapal berbendera Indonesia dan tarif tambang. Kondisi yang hampir sama juga terjadi pada tarif sewa untuk kontrak *time charter* atas kapal tanker gas karena permintaan yang meningkat masih saja melebihi persediaan fasilitas yang ada.

Selain faktor yang dipicu oleh kondisi pasar, tarif tambang juga berbeda berdasarkan jenis perjanjian sewa yang dilakukan antara pemilik atau operator kapal dan pemilik muatan/kargo atau penyewa. Berdasarkan *time charter*, kapal-kapal Perseroan disewakan kepada pelanggan untuk jangka waktu tertentu dengan tarif yang biasanya telah ditetapkan sebelumnya. Tarif sewa mencakup semua biaya yang terkait dengan awak kapal dan biaya operasi kapal lainnya tetapi tidak termasuk bahan bakar dan biaya sandar yang biasanya dibayar langsung oleh pelanggan. Berdasarkan *spot charter/COA*, sebagai pemilik kapal Perseroan menyediakan kapasitas kapal untuk mengangkut sejumlah kargo dengan menggunakan tarif tetap, dalam jangka waktu tertentu dari satu tempat ke satu tempat lain yang menjadi tujuan seperti yang ditetapkan oleh pelanggan. Kontrak *spot* adalah jenis kontrak yang berlaku hanya untuk satu perjalanan yang dihargai berdasarkan harga yang berlaku di pasaran saat itu. Dalam *spot charter/COA*, pelanggan hanya membayar satu biaya sewa dan Perseroan membayar bahan bakar dan biaya sandar. Perseroan bisa saja mengalihkan sebagian dari biaya ini ke pelanggan Perseroan dan termasuk di dalam bagian tarif tambang berdasarkan COA dengan tambahan klausa mengenai penyesuaian masalah bahan bakar. Dalam hal perjanjian yang menggunakan harga tetap, Perseroan bisa mendapat keuntungan pada saat terjadi penurunan harga bahan bakar selama masa kontrak jika Perseroan dapat membeli bahan bakar dengan harga lebih rendah dari yang tercantum di dalam kontrak. Sebaliknya, Perseroan juga bisa memperoleh dampak negatif dari naiknya harga bahan bakar jika Perseroan membeli bahan bakar dengan harga lebih tinggi daripada harga yang tercantum di dalam kontrak.

Sebagai salah satu langkah kinerja Perseroan, Perseroan mengurangi biaya bahan bakar dan biaya sandar dari pendapatan yang diperoleh dari COA dan kontrak *spot* agar dapat mencapai apa yang disebut pendapatan "*Time Charter Equivalent*", yang merupakan ukuran untuk memperlihatkan pendapatan yang berasal dari *spot charter/COA* berdasarkan jangka waktu yang sesuai dengan *time charter*. Dalam hal ini biaya yang terkait dengan bahan bakar dan pelabuhan tidak dimasukkan karena menjadi tanggung jawab pihak penyewa.

Pada saat terjadi lonjakan pada kondisi ekonomi, tarif angkutan dan margin pada pasar *spot* bisa saja lebih tinggi daripada harga yang telah disepakati untuk perjanjian tetap. Di sisi lain, kontrak tetap menyediakan pada tarif yang stabil yang melindungi Perseroan dari tekanan harga jika pasar cenderung mengalami penurunan dan mungkin lebih tinggi daripada tarif *spot*. Oleh karena itu tarif *time charter* mencerminkan tarif pasar *spot* yang berlaku saat itu dan perkiraan tarif *time charter* yang akan datang pada saat memasuki perjanjian *time charter*. Perseroan juga membuat perjanjian COA berdasarkan harga tetap. Oleh karena itu harga pasar *spot* yang berlaku saat itu dan perkiraan harga *time charter* di masa mendatang akan dipertimbangkan oleh Perseroan dalam menentukan tarif yang akan ditetapkan di dalam perjanjian COA tersebut.



Bila dilihat dari segi operasional, Perseroan lebih cenderung menyewakan sebagian besar armada berdasarkan perjanjian tetap. Dengan menggunakan perjanjian tetap, Perseroan yakin bahwa Perseroan akan lebih bisa mengatur pengeluaran dan mengendalikan arus pendapatannya. Namun, dengan memantau perkembangan pasar, Perseroan berusaha untuk menjaga keseimbangan antara perjanjian jangka panjang dan kesempatan yang tersedia di dalam pasar *spot* yang berubah-ubah sehingga Perseroan dapat memanfaatkan potensi kenaikan tarif tambang, menjaga fleksibilitas armada dalam memberi pelayanan kepada para pelanggan terutama di Indonesia dan menjaga pertumbuhan pendapatan yang konsisten.

Tingkat Utilisasi

Pendapatan Perseroan bergantung pada tingkat utilisasi kapal-kapal Perseroan. Tingkat utilisasi tersebut mencerminkan jumlah hari dalam setahun kapal-kapal Perseroan tersedia untuk operasi dibandingkan dengan jumlah hari kapal sedang tidak disewa karena sedang berada di galangan untuk pemeliharaan dan perbaikan. Hal ini dimaksudkan untuk melihat sampai di mana batas ketersediaan armada Perseroan untuk mengoptimalkan penggunaan armada Perseroan yang mempengaruhi pendapatan Perseroan. Semakin jarang kapal-kapal Perseroan berada di galangan atau dengan kata lain semakin jarang dalam keadaan tidak beroperasi, semakin tinggi pendapatan Perseroan walaupun Perseroan tetap menjamin pemeliharaan kapal yang layak untuk mengurangi risiko kerusakan kapal di masa mendatang serta untuk memperpanjang usia penggunaannya yang membutuhkan waktu tertentu untuk tidak beroperasi. Tingkat utilisasi untuk sebuah kapal terutama dipengaruhi oleh usia kapal itu sendiri. Untuk tahun-tahun 2008, 2009 dan 2010, tingkat utilisasi armada Perseroan masing-masing adalah sebesar 94%, 96% dan 95%.

Tabel berikut ini memperlihatkan hari kapal tersedia, jumlah hari kapal beroperasi dan tingkat utilitasnya, berdasarkan segmen dan jenis armada, untuk periode-periode yang ditentukan. Hari-hari kapal tersedia adalah kapasitas total armada Perseroan selama suatu periode. Untuk satu kapal yang Perseroan miliki selama setahun berarti hari kapal tersedia adalah 365 hari dan data ini berubah jika Perseroan mendapatkan atau menambah kapal baru. Hari kapal beroperasi adalah jumlah hari kapal tersedia dikurangi jumlah hari kapal tidak beroperasi. Tingkat utilisasi adalah jumlah hari kapal beroperasi dibagi dengan jumlah hari kapal tersedia untuk satu periode tertentu.

Hari Kapal Tersedia (Ship Available Days)¹⁾	Tahun berakhir pada tanggal 31 Desember		
	2008	2009	2010
Kapal Tanker Minyak	1.098	1.627	3.150 ⁽²⁾
Kapal Tanker Gas ⁽³⁾	-	7	1.111
FPSO/FSO	366	365	403 ⁽²⁾
Kapal Tanker Kimia	366	365	365
Total Armada	1.830	2.364	5.029
Hari Kapal Tidak Beroperasi (Off-hire Days)⁽⁴⁾			
Kapal Tanker Minyak	92	81	3
Kapal Tanker Gas ⁽³⁾	-	-	13
FPSO/FSO	-	-	205
Kapal Tanker Kimia	12	25	31
Total Armada	104	106	252
Hari Kapal Beroperasi (Ship Tradeable Days)⁽⁵⁾			
Kapal Tanker Minyak	1.006	1.546	3.147
Kapal Tanker Gas ⁽³⁾	-	7	1.098
FPSO/FSO	366	365	198
Kapal Tanker Kimia	354	340	334
Total Armada	1.726	2.258	4.777
Tingkat Utilisasi⁽⁶⁾			
Kapal Tanker Minyak	92%	95%	100%
Kapal Tanker Gas ⁽³⁾	-	100%	99%
FPSO/FSO	100%	100%	49%
Kapal Tanker Kimia	97%	93%	92%
Total Armada	94%	96%	95%

Catatan:

- (1) Hari Kapal Tersedia (Ship Available Days) adalah jumlah semua hari dalam satu periode dimana Perseroan memiliki setiap kapal.
- (2) MT Pradapa dikonversi menjadi FSO pada November 2010 dan hanya beroperasi sebanyak 38 hari di tahun 2010. Oleh sebab itu, pendapatan dan biaya yang timbul dibukukan dalam segmen kapal tanker minyak hingga 31 Desember 2010.
- (3) Pada bulan Desember 2009, Perseroan memulai kegiatan operasi untuk segmen kapal tanker gas dan pada periode tersebut hanya beroperasi selama satu minggu.
- (4) Hari Kapal Tidak Beroperasi (Off-hire Days) adalah jumlah hari kapal berada di galangan kapal untuk perawatan atau perbaikan atau hal-hal lain yang menyebabkan kapal tidak dapat beroperasi.
- (5) Hari Kapal Beroperasi (Ship Tradeable Days) adalah jumlah hari kapal tersedia dalam suatu periode tertentu dikurangi hari kapal tidak beroperasi.
- (6) Tingkat Utilisasi merupakan hari kapal beroperasi dalam suatu periode dibagi dengan hari kapal tersedia.

Fluktuasi Nilai Kapal-Kapal Perseroan

Pada setiap tanggal laporan keuangan, Perseroan menggunakan jasa pihak ketiga yang independen untuk menilai apakah ada indikasi bahwa nilai realisasi bersih kapal Perseroan berada di atas atau di bawah nilai yang tercantum pada neraca keuangan Perseroan. Jika terdapat indikasi seperti itu, peningkatan atau penurunan revaluasi biasanya dimasukkan ke dalam cadangan revaluasi di dalam neraca keuangan Perseroan. Nilai-nilai ini dikenal sebagai untung atau rugi di dalam laporan keuangan Perseroan hanya jika nilai-nilai ini membalik penurunan atau peningkatan dari revaluasi sebelumnya untuk kapal yang sama. Pengurangan atau peningkatan revaluasi ini berbentuk bukan kas di dalam laporan keuangan Perseroan dan dapat memberi pengaruh yang signifikan terhadap hasil kinerja Perseroan. Pada tahun 2009 dan 2010, cadangan revaluasi bagi kapal-kapal Perseroan adalah masing-masing Rp 420.326 juta dan Rp 527.231 juta. Dampak revaluasi pada pendapatan bersih Perseroan untuk tahun 2009 dan 2010 adalah adanya penurunan revaluasi sebesar Rp 164.256 juta dan kenaikan sebesar Rp 13.534 juta. Revaluasi yang akan datang dapat menimbulkan peningkatan dalam revaluasi yang jumlahnya lebih kecil dari yang dilaporkan untuk tahun 2009 dan 2010 atau terjadi pengurangan dalam revaluasi yang menimbulkan kerugian pada hasil keuangan Perseroan.

Beban/Biaya

Beban Perseroan terutama terdiri dari depresiasi, biaya pelayaran dan biaya operasi kapal.

Depresiasi merupakan komponen terbesar dari beban untuk kapal-kapal yang dimiliki Perseroan. Besarnya depresiasi yang dihitung sebagai beban berbeda dari kuartal ke kuartal karena tergantung pada hasil penilaian per kuartal yang dilakukan oleh pihak ketiga terhadap kapal-kapal yang dimiliki yang dapat berubah-ubah karena tergantung pada kondisi pasar saat itu. Perseroan juga dapat menanggung beban yang signifikan akibat *upgrade* atau konversi kapal sejalan dengan usaha Perseroan untuk mendapatkan kontrak FPSO/FSO.

Biaya operasi kapal adalah beban yang dikeluarkan terkait dengan penggunaan kapal-kapal Perseroan. Beban tersebut terdiri dari hal-hal berikut ini: gaji para awak kapal; biaya perbaikan dan pemeliharaan kapal, baik yang sifatnya rutin maupun khusus, serta biaya untuk pembelian suku cadang; asuransi, biaya persediaan (*supply*) pelayaran dan transportasi untuk mengangkut suku cadang ke kapal pada saat transit; uang makan awak kapal, biaya pengelolaan dokumen, dan biaya pembelian pelumas untuk mesin kapal.

Biaya pelayaran secara historis merupakan komponen terbesar dari biaya yang dikeluarkan Perseroan terutama yang berkaitan dengan *spot charter* dan COA. Biaya pelayaran Perseroan terdiri dari biaya bahan bakar dan biaya sandar. Perseroan membayar biaya pelayaran jika Perseroan menyewakan kapal-kapal Perseroan baik dalam bentuk kontrak *spot charter* maupun COA. Dalam hal penyewaan dilakukan berdasarkan *time charter*, Perseroan tidak bertanggung jawab membayar biaya pelayaran karena pelangganlah yang membayar biaya tersebut secara langsung. Perseroan tidak dapat mengontrol biaya pelayaran karena harga bahan bakar tergantung pada pasar sementara biaya sandar ditetapkan oleh masing-masing pelabuhan. Namun, dalam perjanjian COA tertentu yang dimilikinya, Perseroan dimungkinkan untuk mengalihkan sebagian atau seluruh kenaikan biaya *bunker* kepada pelanggan jika perjanjian tersebut memiliki klausa penyesuaian yang berkaitan dengan *bunker*.

Perpajakan

Perseroan mengendalikan kapal-kapal Perseroan melalui anak-anak perusahaan yang memiliki dan mengoperasikan kapal-kapal Perseroan. Semua anak perusahaan ini berkedudukan di Indonesia. Pengeluaran pajak Perseroan ditetapkan berdasarkan pendapatan kena pajak di tahun terkait dan dihitung dengan berpatokan pada tarif pajak yang berlaku.



Kebijakan Akuntansi Penting

Dalam persiapan laporan keuangan konsolidasi, Perseroan melakukan perkiraan dan penilaian yang mempengaruhi hal-hal yang dilaporkan seperti jumlah aset, kewajiban, pendapatan dan pengeluaran dan pengungkapan aset dan kewajiban kontingensi terkait. Perkiraan dibuat berdasarkan pengalaman sejarah dan pada beberapa asumsi yang diyakini cukup wajar di dalam kondisi terkait, dan hasil perkiraan ini menjadi landasan untuk melakukan penilaian tentang nilai yang ditimbulkan tentang aset dan kewajiban yang belum muncul dari sumber-sumber yang lain. Hasil kinerja Perseroan akan berbeda jika disusun dengan menggunakan asumsi atau kondisi yang berbeda. Perseroan yakin bahwa kebijakan akuntansi pokok berikut ini akan sangat berpengaruh pada penilaian dan perkiraan yang digunakan dalam penyusunan laporan keuangan konsolidasinya.

Terdapat beberapa pernyataan baru dan revisi dari Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) dan Interpretasi PSAK yang diajukan untuk diadopsi pada tahun 2011 dan 2012

Manajemen sedang mempertimbangkan efek yang ditimbulkan dari standar dan interpretasi ini pada laporan keuangan konsolidasi Perseroan, dimana beberapa diantaranya mungkin memiliki efek yang signifikan untuk penyajian laporan keuangan Perseroan. Sebagai tambahan informasi, dapat dilihat pada Catatan No. 30 pada laporan keuangan konsolidasi.

Pengakuan Pendapatan dan Biaya

Pendapatan dari operasi uang tambang diakui berdasarkan proporsional rute perjalanan yang telah diselesaikan pada tanggal neraca. Pendapatan diterima dimuka diakui sebagai kewajiban. Pendapatan dari sewa berdasarkan waktu (*time charter*) diakui sesuai masa manfaatnya dari periode kontrak *charter* tersebut. Pendapatan berdasarkan rute perjalanan diakui selama jangka waktu perjalanan tersebut. Pendapatan jasa perantara kapal dan jasa penyimpanan diakui pada saat jasa tersebut diserahkan kepada pelanggan.

Penghasilan bunga diakui sesuai manfaatnya pada periode yang bersangkutan (*accrual basis*). Beban diakui pada saat terjadinya.

Properti, Kapal dan Peralatan – Akuisisi Langsung

Kapal

Sejak tahun 2009, kapal dicatat pada jumlah revaluasi, yaitu nilai wajar pada tanggal revaluasi dikurangi akumulasi penyusutan dan akumulasi rugi penurunan nilai yang terjadi setelah tanggal revaluasi. Revaluasi dilakukan dengan keteraturan yang cukup reguler untuk memastikan bahwa jumlah tercatat tidak berbeda secara material dari jumlah yang ditentukan dengan menggunakan nilai wajar pada tanggal neraca. Penyusutan kapal dihitung dengan menggunakan metode garis lurus berdasarkan taksiran masa manfaat ekonomis dari kapal yaitu 5 - 25 tahun.

Kenaikan yang berasal dari revaluasi kapal tersebut langsung dikreditkan ke surplus revaluasi pada bagian ekuitas, kecuali sebelumnya penurunan revaluasi atas aset yang sama pernah diakui dalam laporan laba rugi, dalam hal ini, kenaikan revaluasi hingga sebesar penurunan nilai aset akibat revaluasi tersebut, dikreditkan dalam laporan laba rugi. Penurunan jumlah tercatat yang berasal dari revaluasi kapal dibebankan dalam laporan laba rugi apabila penurunan tersebut melebihi saldo akun surplus revaluasi kapal yang berasal dari revaluasi sebelumnya, jika ada.

Penyusutan atas nilai revaluasi kapal dibebankan ke laporan laba rugi. Sejalan dengan penggunaan kapal oleh Perusahaan dan anak perusahaan, surplus revaluasi kapal dipindahkan ke saldo laba sebesar perbedaan jumlah penyusutan berdasarkan nilai revaluasi kapal dengan jumlah penyusutan berdasarkan biaya perolehan kapal. Bila kemudian kapal yang telah direvaluasi dijual atau dihentikan penggunaannya, saldo surplus revaluasi tersisa dipindahkan langsung ke saldo laba.

Sebelumnya, kapal dinyatakan berdasarkan biaya perolehan, dikurangi akumulasi penyusutan dan akumulasi rugi penurunan nilai. Perubahan kebijakan akuntansi dari model biaya ke model revaluasi dalam pengakuan kapal diterapkan secara prospektif.

Kapal dalam pembangunan dicatat sebesar biaya perolehan dikurangi penurunan nilai yang ada. Biaya perolehan termasuk biaya profesional, yang timbul selama masa pembangunan dikapitalisasi sesuai dengan kebijakan akuntansi Perusahaan dan anak perusahaan. Penyusutan kapal dimulai sejak kapal siap untuk digunakan.

Masa manfaat ekonomis, nilai residu dan metode penyusutan ditinjau kembali setiap akhir tahun buku dan pengaruh dari setiap perubahan tersebut diperlakukan prospektif. Keuntungan dan kerugian yang timbul dari penjualan atau penghentian kapal ditentukan sebesar perbedaan antara jumlah neto hasil penjualan dan jumlah tercatat dari kapal tersebut dan dicatat dalam laporan laba rugi.

Biaya Perbaikan Kapal (Docking)

Sebelum tahun 2009, nilai kapal, termasuk biaya *docking* yang dikapitalisasi pada saat terjadinya dan diamortisasi berdasarkan metode garis lurus sampai dengan *docking* berikutnya.

Aset Tetap Lainnya

Aset tetap lainnya dinyatakan berdasarkan biaya perolehan setelah dikurangi akumulasi penyusutan dan akumulasi kerugian penurunan nilai. Penyusutan dihitung dengan menggunakan metode garis lurus berdasarkan taksiran masa manfaat ekonomis aset tetap sebagai berikut:

	<u>Tahun</u>
Kendaraan.....	4
Peralatan.....	4-16

Masa manfaat ekonomis, nilai residu dan metode penyusutan ditinjau kembali setiap akhir tahun dan pengaruh dari setiap perubahan estimasi tersebut berlaku prospektif.

Beban pemeliharaan dan perbaikan dibebankan pada laporan laba rugi konsolidasi pada saat terjadinya. Biaya-biaya lain yang terjadi selanjutnya yang timbul untuk menambah, mengganti atau memperbaiki aset tetap dicatat sebagai biaya perolehan aset jika dan hanya jika besar kemungkinan manfaat ekonomis di masa depan berkenaan dengan aset tersebut akan mengalir ke entitas dan biaya perolehan aset dapat diukur secara andal. Aset tetap yang sudah tidak digunakan lagi atau yang dijual dikeluarkan dari kelompok aset tetap berikut akumulasi penyusutannya. Keuntungan atau kerugian dari penjualan aset tetap tersebut dibukukan dalam laporan laba rugi konsolidasi pada periode yang bersangkutan.

Aset dalam penyelesaian dinyatakan sebesar biaya perolehan. Akumulasi biaya perolehan akan dipindahkan ke masing-masing aset tetap yang bersangkutan pada saat selesai dan siap digunakan.

Penurunan Nilai Aset

Pada setiap tanggal neraca, Perusahaan dan anak perusahaan mereview nilai tercatat aset nonkeuangan untuk menentukan ada atau tidaknya indikasi penurunan nilai aset. Jika terdapat indikasi penurunan nilai aset, jumlah yang dapat diperoleh kembali dari aset tersebut diestimasi untuk menentukan besarnya jumlah penurunan nilai aset, jika ada. Jika estimasi jumlah yang dapat diperoleh kembali tidak dapat dilakukan secara individual, Perusahaan dan anak perusahaan melakukan estimasi jumlah yang dapat diperoleh kembali dari unit penghasil kas dimana aset tersebut berada.

Perkiraan jumlah yang dapat diperoleh kembali adalah nilai tertinggi antara harga jual neto atau nilai pakai. Dalam menentukan nilai pakai, taksiran arus kas masa depan didiskontokan ke nilai sekarang menggunakan tarif diskonto sebelum pajak yang menunjukkan taksiran sekarang mengenai nilai waktu uang dan risiko spesifik yang terkait dengan aset yang bersangkutan.



Jika suatu nilai yang dapat diperoleh kembali dari suatu aset ditaksir lebih kecil dari nilai tercatatnya, nilai tercatat aset tersebut atau unit penghasil kasnya harus diturunkan menjadi sebesar nilai yang dapat diperoleh kembali. Rugi penurunan nilai aset segera diakui sebagai beban pada laporan laba rugi konsolidasi, kecuali aset tersebut dicatat dengan metode revaluasi, maka rugi penurunan nilai diperlakukan sebagai penurunan revaluasi.

Jika rugi penurunan nilai kemudian dipulihkan, nilai tercatat dari aset dinaikkan ke perubahan taksiran dari nilai yang dapat diperoleh kembali, untuk itu kenaikan nilai yang dapat diperoleh kembali tidak boleh melebihi nilai tercatat yang seharusnya diakui seandainya pada tahun sebelumnya tidak ada pengakuan rugi penurunan nilai. Pemulihan rugi penurunan nilai segera diakui sebagai laba dalam laporan laba rugi, kecuali aset tersebut dicatat dengan metode revaluasi, maka pemulihan rugi penurunan nilai tersebut diperlakukan sebagai kenaikan revaluasi.

Ikhtisar Pendapatan dan Pengeluaran

Perseroan yakin bahwa tolak ukur penting dalam menganalisa kecenderungan kinerjanya adalah melalui pendapatan yang setara dengan *time charter* ("Pendapatan TCE") dan pendapatan TCE per hari beroperasi. Pendapatan TCE terdiri dari pendapatan perkapalan Perseroan (yang merupakan total pendapatan dari kegiatan Perseroan dikurangi pendapatan yang diperoleh dari pelayanan awak kapal, subkontrak dan biaya manajemen) dikurangi biaya pelayaran (yang merupakan biaya bahan bakar dan biaya sandar). Berdasarkan *time charter*, pihak penyewa bertanggung jawab menanggung biaya pelayaran, sementara pada *spot charter* dan COA, Perseroan menanggung semua biaya. Akibatnya pengurangan biaya pelayaran dari pendapatan pada *spot charter* dan COAs membuat pendapatan yang diperoleh dari perjanjian tipe ini setara dengan yang diperoleh dalam *time charter* serta memberi indikasi tentang tingkat pendapatan yang diperoleh Perseroan dari pengoperasian kapal Perseroan yang sebenarnya. Selain itu, karena tarif muatan berbeda pada setiap kontrak berdasarkan sejumlah variabel yang berbeda, pendapatan TCE memberikan indikasi tentang kecenderungan umum untuk tarif tambang. Komponen perhitungan pendapatan TCE Perseroan termasuk hal-hal berikut:

Pendapatan usaha: Perseroan menetapkan pendapatan usaha sebagai pendapatan operasi dikurangi pendapatan yang dihasilkan dari jasa awak kapal, sub-kontrak dan biaya manajemen (pengelolaan).

Jumlah rata-rata kapal: Perseroan menetapkan jumlah rata-rata kapal dalam suatu periode sebagai jumlah kapal yang dimiliki dan disewakan selama periode tersebut, dibebani dengan jumlah hari kalender setiap kapal yang dimiliki dan disewa selama periode tersebut.

Hari kapal beroperasi: Perseroan menentukan hari kapal beroperasi sebagai jumlah hari kapal dimiliki Perseroan dalam suatu periode, dikurangi hari-hari di mana kapal sedang tidak beroperasi karena pemeliharaan atau perbaikan atau dengan alasan lain sehingga kapal tidak dapat beroperasi.

Biaya pelayaran: Biaya pelayaran terdiri dari biaya bahan bakar dan biaya sandar.

Tabel berikut memperlihatkan ringkasan berdasarkan kelompok dan segmen, dari jumlah rata-rata kapal di armada Perseroan, usia rata-rata kapal, pendapatan TCE per hari dan biaya operasi kapal Perseroan per hari, selama tiga tahun terakhir:



	Terhitung sejak tahun berakhir pada tanggal 31 Desember		
	2008	2009	2010
Kapal Tanker Minyak			
Jumlah rata-rata kapal ¹	3,0	4,7	8,6
Rata-rata usia pada akhir periode (tahun)	18,3	15,8	17,0
Tingkat utilisasi ²	92%	95%	100%
Pendapatan TCE per hari ³ (Rp '000)	145.963	50.429	73.482
Biaya Operasi Kapal per hari ⁴ (Rp'000)	32.270	26.701	29.996
Kapal Tanker Gas⁵			
Jumlah rata-rata kapal ¹	-	0,1	3,2
Rata-rata usia pada akhir periode (tahun)	-	13,2	12,9
Tingkat Utilisasi ²	-	100%	99%
Pendapatan TCE per hari ³ (Rp '000)	-	-	134.415
Biaya Operasi Kapal per hari ⁴ (Rp'000)	-	172.047	34.799
FPSO/FSO			
Jumlah rata-rata kapal ¹	1,0	1,0	1,2 ⁶⁾
Rata-rata usia pada akhir periode (tahun)	28,0	29,0	23,8
Tingkat Utilisasi ²	100%	100%	49%
Pendapatan TCE per hari ³ (Rp '000)	288.272	280.570	414.339
Biaya Operasi Kapal per hari ⁴ (Rp'000)	85.862	92.854	83.034
Kapal Tanker Kimia			
Jumlah rata-rata kapal ¹	1,0	1,0	1,0
Rata-rata usia pada akhir periode (tahun)	16,3	17,3	18,3
Tingkat Utilisasi ²	97%	93%	92%
Pendapatan TCE per hari ³ (Rp '000)	31.734	48.158	30.579
Biaya Operasi Kapal per hari ⁴ (Rp'000)	40.360	56.498	35.844
Total – Armada Perseroan			
Jumlah rata-rata kapal ¹	5,0	6,8	14,0
Rata-rata usia pada akhir periode (tahun)	19,8	16,9	16,9
Tingkat Utilisasi ²	94%	96%	95%
Pendapatan TCE per hari ³ (Rp '000)	152.711	87.139	98.614
Biaya Operasi Kapal per hari ⁴ (Rp'000)	44.607	41.946	35.732

Catatan:

1. Jumlah rata-rata kapal dihitung dari jumlah kapal pada setiap akhir bulan tahun tersebut
2. Tingkat Utilisasi dihitung dengan membagi jumlah hari kapal beroperasi dibandingkan dengan jumlah hari kapal tersedia dalam satu periode
3. Pendapatan TCE per hari dihitung berdasarkan (a) pendapatan dikurangi biaya pelayaran dan komisi (revenues net of voyage expenses and commissions) dibagi dengan, dibagi dengan (b) jumlah hari kapal beroperasi untuk 4 segmen pelayaran utama Perseroan dalam satu periode tertentu.
4. Biaya operasi kapal per hari adalah total biaya operasi kapal dibagi hari kapal tersedia
5. Perseroan mulai mengoperasikan kapal tanker gas pada Desember 2009 dan kapal hanya beroperasi selama sekitar satu minggu dalam periode tersebut. Karena Perseroan mengakui pengeluaran saat biaya tersebut dikeluarkan dan mengakui pendapatan berdasarkan persentase perjalanan yang telah diselesaikan, Perseroan mengakui pengeluaran sebagai biaya selama periode 2009 dan mengakui pendapatan di tahun 2010 pada saat sebagian besar perjalanan telah diselesaikan
6. MT Pradapa dikonversi menjadi FSO pada bulan November 2010 dan beroperasi selama 38 hari selama tahun 2010. Namun, pendapatan dan biaya atas FSO Pradapa tetap dicatat dalam segmen kapal tanker minyak hingga 31 Desember 2010

Pendapatan Operasional

Sebagian besar pendapatan Perseroan dihasilkan dari kegiatan pelayaran. Pendapatan Perseroan terdiri dari pendapatan yang berasal dari keempat segmen usaha yaitu, minyak, gas FPSO/FSO dan kimia. Pendapatan utama Perseroan didukung oleh jumlah kapal yang ada di dalam armada, jumlah hari beroperasinya kapal-kapal serta tingkat tarif tambang yang diperoleh oleh kapal-kapal berdasarkan kontrak sewa. Selain itu Perseroan juga memperoleh sedikit pendapatan dari jasa awak kapal, subkontrak dan biaya pengelolaan yang dibuat terpisah dan tidak termasuk di dalam keempat unit usaha Perseroan. Tabel berikut memperlihatkan pendapatan yang diperoleh dari kegiatan Perseroan selama tiga tahun terakhir berdasarkan segmen usaha:



	Terhitung sejak tanggal 31 Desember					
	2008 Rp juta	%	2009 Rp juta	%	2010 Rp juta	%
Kapal Tanker Minyak ¹⁾	148.508	51,5	110.482	44,6	300.842	53,1
Kapal Tanker Gas ²⁾	-	-	-	-	148.699	26,2
FPSO/FSO	105.521	36,6	102.450	41,4	88.961	15,7
Kapal Tanker Kimia	26.006	9,0	26.065	10,5	19.713	3,5
Lain-lain ³⁾	8.098	2,8	8.689	3,5	8.781	1,5
Total	288.133	100,0100	247.686	100,0100	566.995	100,0

Catatan:

1. Perseroan mulai mengoperasikan FSO pada November 2010 dan pendapatan yang dihasilkan dari FSO ini selama tahun 2010 dicatat dalam segmen kapal tanker minyak.
2. Perseroan mulai mengoperasikan kapal tanker gas pada akhir tahun 2009 dan kapal hanya beroperasi selama sekitar satu minggu dalam periode tersebut. Karena Perseroan mengakui beban pada saat terjadinya dan pendapatan berdasarkan persentase perjalanan yang telah diselesaikan. Perseroan mengakui beban yang terjadi selama periode 2009 dan mengakui pendapatan di tahun 2010 pada saat sebagian besar perjalanan telah diselesaikan.
3. Terdiri dari jasa awak kapal, sub-kontrak dan biaya manajemen.

Selain tarif tambang, faktor penting yang mendukung pendapatan Perseroan adalah jumlah kapal yang dimiliki Perseroan. Dalam rangka mempresentasikan ukuran kapal Perseroan terhitung sejak akhir atau awal tahun fiskal, Perseroan menghitung kapal-kapal Perseroan yang sewa kontraknya telah berakhir atau yang Perseroan jual tertanggal 31 Desember dari tahun fiskal saat itu dan tidak tersedia lagi sejak tanggal 1 Januari tahun fiskal berikutnya.

Pada tahun 2008, armada Perseroan terdiri dari 5 kapal dengan total kapasitas angkut 156.622 DWT. Pada tahun tersebut Perseroan tidak menambah kapal ke dalam armadanya.

Pada tahun 2009 Perseroan menambah 6 kapal ke dalam armada Perseroan dengan membeli lima kapal tanker minyak dan satu kapal tanker gas. Jumlah rata-rata kapal Perseroan pada tahun 2009 adalah 6,8. Total kapasitas angkut yang diperoleh Perseroan melalui transaksi pembelian kapal pada tahun 2009 adalah 180.881 DWT dan total kapasitas tonase pada tanggal 31 Desember 2009 adalah 337.503 DWT. Pada tahun 2010 Perseroan menambah 4 kapal lagi ke dalam armada Perseroan: 1 kapal tanker minyak dan 3 kapal tanker gas. Jumlah rata-rata kapal Perseroan pada tahun 2010 adalah 14,0. Total kapasitas angkut yang diperoleh melalui transaksi kapal pada tahun 2010 adalah 179.165 DWT dan total kapasitas angkut terhitung dari 31 Desember 2010 adalah 516.668 DWT.

Pada tahun 2008, 91% dari pendapatan pelayaran Perseroan diperoleh dari *time charter* dan sekitar 9% dari *spot charter*/COA. Pada tahun 2009, 81% pendapatan Perseroan diperoleh dari *time charter* dan sekitar 19% berasal dari *spot charter*/COA. Pada tahun 2010, 74% dari pendapatan Perseroan diperoleh dari *time charter* serta sekitar 26% dari *spot charter*/COA.

Kapal Tanker Minyak

Pendapatan dari pengoperasian kapal minyak Perseroan diperoleh dari operasi pelayaran. Perubahan pada pendapatan disebabkan sebagian besar oleh perubahan pada ukuran armada kapal tanker minyak dan oleh perubahan tarif tambang. Pada tahun 2008 Perseroan mengoperasikan tiga kapal tanker minyak dan pada tahun 2009 mengoperasikan delapan kapal tanker minyak sementara pada tahun 2010 Perseroan mengoperasikan delapan kapal tanker minyak dengan usia rata-rata 17,0 tahun.

Per tanggal 1 Januari 2008 armada kapal tanker minyak Perseroan terdiri dari tiga kapal tanker minyak dengan total kapasitas tonase sebesar 91.764 DWT. Perseroan tidak menambah kapal selama periode tahun 2008.

Selama tahun 2009 Perseroan menambah lima kapal tanker minyak dengan penambahan bersih kapasitas sebesar 177.381 DWT. Sejak tanggal 31 Desember 2009 armada kapal tanker minyak terdiri dari delapan kapal dengan total kapasitas tonase sebesar 269.145 DWT.

Selama tahun 2010 Perseroan menambah satu kapal tanker minyak dan mengkonversi satu kapal menjadi FSO dengan penambahan bersih kapasitas sebesar 75.415 DWT. Terhitung per tanggal 31 Desember 2010 armada kapal tanker minyak Perseroan terdiri dari delapan kapal dengan total kapasitas tonase sebesar 344.560 DWT. Pada bulan November 2010 Perseroan mulai mengoperasikan FSO dan kinerja FSO pada tahun 2010 ini dibukukan dalam kinerja segmen kapal tanker minyak.

Pada tahun 2008, 100% pendapatan dari segmen kapal tanker minyak diperoleh dari perjanjian *time charter*. Pada tahun 2009, sekitar 80% pendapatan dari segmen kapal tanker minyak perseroan diperoleh dari *time charter* dan sekitar 20% berasal dari *COA/spot charter*. Pada tahun 2010, sekitar 58% pendapatan dari segmen kapal tanker minyak perseroan diperoleh dari *time charter* dan sekitar 42% dari *COA/spot charter*.

Kapal Tanker Gas

Pendapatan perseroan dari segmen kapal tanker gas diperoleh dari kegiatan operasi kapal. Perubahan dalam pendapatan sebagian besar didorong oleh perubahan ukuran armada gas dan pengaruh lainnya seperti perubahan tarif tambang. Perseroan tidak mengoperasikan kapal tanker gas pada tahun 2008. Pada tahun 2009, perseroan mengoperasikan satu kapal tanker gas dengan kapasitas angkut sebesar 3.500 DWT atau 3.213 CBM. Perseroan menambah tiga kapal lagi pada tahun 2010 termasuk satu kapal VLGC dengan total penambahan bersih kapasitas tonase sebesar 67.388 DWT atau 88.543 CBM. Terhitung tanggal 31 Desember 2010 armada kapal tanker Perseroan terdiri dari empat kapal dengan total kapasitas tonase sebesar 70.888 DWT atau 91.756 CBM dan dengan usia rata-rata 12,9 tahun.

Pada tahun 2010, 100% pendapatan dari segmen gas berasal dari kontrak *time charter*. Perseroan baru mengoperasikan kapal tanker gas pada akhir 2009 oleh karena itu tidak ada pendapatan yang dibukukan untuk tahun 2008 dan untuk tahun 2009 sehubungan dengan kebijakan akuntansi Perseroan pendapatan segmen ini tidak dibukukan pada tahun 2009 tetapi baru dibukukan pada tahun 2010.

FPSO/FSO.

Pendapatan Perseroan dari segmen FPSO/FSO diperoleh dari pengoperasian kapal. Perubahan dalam pendapatan sebagian besar didorong oleh perubahan ukuran armada FPSO/FSO dan pengaruh lainnya seperti perubahan tarif tambang. Pada tahun 2008 dan 2009 armada FPSO/FSO Perseroan terdiri dari sebuah kapal dengan kapasitas tonase sebesar 60.874 DWT. Perseroan menambah satu FSO pada tahun 2010 dengan total penambahan bersih kapasitas tonase sebesar 36.362 DWT. Pada bulan November 2010 Perseroan mulai mengoperasikan FSO dan kinerja FSO pada tahun 2010 ini dibukukan dalam kinerja segmen kapal tanker minyak. Per tanggal 31 Desember 2010 Perseroan mengoperasikan satu FPSO dan satu FSO dengan total daya angkut sebesar 97.236 DWT.

Pada tahun 2008, 2009 dan 2010, 100% pendapatan dari segmen FPSO/FSO Perseroan diperoleh dari *time charter*. Sejak tanggal prospektus ini diterbitkan, Perseroan turut berpartisipasi dalam 5 tender proyek FSO, sebuah kapal VLGC untuk ConocoPhillips, sebuah kapal VLCC untuk Mobil CEPU Ltd. Sebuah Aframax untuk CNOOC dan kapal *medium-range* untuk Medco dan Santos, serta dua proyek FPSO, kapal Aframax untuk Petronas Carigali dan PetroChina yang dibutuhkan pada akhir 2011. Jika memenangkan proyek ini, Perseroan berencana untuk mengubah 3 kapal minyak menjadi FPSO/FSO untuk pelaksanaan proyek tersebut.

Kapal Tanker Kimia

Pendapatan Perseroan dari segmen tanker kimia diperoleh dari pengoperasian kapal. Perubahan dalam pendapatan didorong sebagian besar dari perubahan ukuran armada kapal tanker kimia dan pengaruh lainnya seperti perubahan tarif tambang. Selama tiga tahun terakhir Perseroan mengoperasikan satu kapal tanker kimia dengan kapasitas tonase sebesar 3.984 DWT dengan usia 18,3 tahun per 31 Desember 2010.

Pada tahun 2008, 2009, dan 2010, 100% pendapatan segmen kapal tanker kimia perseroan diperoleh dari *COA/spot charter*.



Biaya Pelayaran

Biaya pelayaran terdiri dari biaya bahan bakar dan biaya sandar. Biaya bahan bakar terutama tergantung pada ukuran kapal serta harga *bunker* di pasar terbuka. Biaya bahan bakar *marine fuel oil* dan *marine gas/diesel oil*. Perseroan menggunakan *marine fuel oil* pada mesin utama kapal dan *marine gas/diesel oil* untuk mesin lainnya.

Selama tiga tahun terakhir, harga bahan bakar meningkat terutama karena penambahan armada. Selain itu, harga *bunker* melonjak dari USD 219,50 per metrik ton untuk *marine fuel oil* pada tahun 2008 menjadi USD 491,50 per metrik ton pada tahun 2009 dan menjadi USD 509,50 per metrik ton pada tahun 2010 berdasarkan harga rata-rata pasar Singapura. Untuk *marine diesel oil*, harga mengalami peningkatan dari USD 423,50 per metrik ton pada tahun 2008 menjadi USD 628,00 per metrik ton pada tahun 2009 dan menjadi USD 782,50 per metrik ton pada tahun 2010.

Perseroan mengeluarkan biaya pelayaran hanya apabila Perseroan menyewakan kapal-kapal berdasarkan *spot charter/COA* dan bukan berdasarkan kontrak *time charter*. Oleh karena itu pengeluaran yang berkaitan dengan biaya pelayaran berubah-ubah sesuai dengan persentase kapal yang dioperasikan dalam setiap jenis kontrak.

Tabel berikut ini menunjukkan biaya pelayaran untuk 3 tahun terakhir berdasarkan segmen bisnis:

	Per tanggal 31 Desember			
	2008	2009	2010	2010
	Rp (juta)		USD (juta)	
Minyak	1.649	32.538	69.592	7,7
Gas	-	-	1.135	0,1
FPSO/FSO	13	42	6.921	0,8
Kimia	14.773	9.691	9.499	1,1
Jumlah	16.435	42.271	87.147	9,7

Biaya Operasional Kapal

Biaya pengoperasian kapal adalah biaya terkait dengan penggunaan kapal-kapal. Biaya tersebut terdiri dari hal-hal berikut ini: gaji para awak kapal; biaya perbaikan dan pemeliharaan kapal, baik yang sifatnya rutin maupun khusus, serta biaya untuk pembelian suku cadang; asuransi, biaya persediaan pelayaran dan biaya transportasi untuk mengangkut suku cadang ke kapal pada saat transit; uang makan awak kapal; biaya pengurusan dokumen, dan biaya pembelian pelumas untuk mesin kapal.

Kontribusi terkait segmen usaha Perseroan terhadap biaya operasi kapal terutama tergantung pada perbedaan ukuran dan usia kapal tanker minyak, kapal tanker gas dan kapal tanker kimia, serta biaya pokok yang berbeda untuk kapal tanker kimia, minyak dan gas.

Pada tahun 2008, 2009 dan 2010 biaya operasi yang terkait dengan segmen kapal tanker minyak masing-masing terhitung sebesar 43,4%, 43,8% dan 52,6% sementara biaya operasi FPSO/FSO sebesar masing-masing sebesar 38,5 %, 34,2% dan 18,6% dan biaya operasi segmen kapal tanker kimia masing-masing sebesar 18,1%, 20,8% dan 7,3% yang dihitung dari total biaya operasi. Perseroan baru mulai mengoperasikan kapal tanker gas sejak tahun 2009. Segmen kapal tanker gas ini mencatat biaya operasi sebesar 1,2% pada tahun 2009 dan 21,5% pada tahun 2010 dari total biaya operasi.

Depresiasi

Perseroan mencatat biaya depresiasi yang dikeluarkan sebagai biaya dari kapal-kapal milik Perseroan secara terpisah. Depresiasi merupakan komponen terbesar dari biaya untuk kapal-kapal yang dimiliki Perseroan. Depresiasi biaya kapal dihitung berdasarkan garis lurus terhadap perkiraan usia kegunaan setiap kapal, yaitu antara lima sampai 25 tahun. Depresiasi dilakukan berdasarkan biaya sebuah kapal dikurangi perkiraan nilai residu. Jumlahnya bisa bervariasi dari tahun ke tahun, karena sebagian berdasarkan pada penilaian tahunan dari pihak ketiga. Pada tahun 2008, 2009 dan 2010 Perseroan mengeluarkan biaya depresiasi masing-masing sebesar Rp 103.194 juta, Rp 132.556 juta dan Rp 242.985 juta.

Biaya Umum dan Administrasi

Biaya Umum dan Administrasi terutama terdiri dari gaji karyawan *onshore*, biaya kantor, honor tenaga profesional untuk penasehat dan konsultan hukum dan keuangan, biaya pemasaran, telekomunikasi, bank, transportasi, depresiasi peralatan kantor serta biaya pensiun, perwakilan kantor dan pelatihan dan pendidikan.

Gaji merupakan komponen terbesar dari biaya umum dan administrasi Perseroan. Biaya ini termasuk gaji, pembayaran jaminan sosial dan pensiun untuk karyawan *onshore* (terutama bidang administrasi dan manajemen) serta awak *onshore* yang dibayar seperti karyawan *onshore*. Sebagian besar gaji karyawan dikeluarkan dalam mata uang Rupiah dan karenanya Perseroan dihadapkan pada penyesuaian fluktuasi laju nilai tukar dan inflasi terhadap pengeluaran ini. Gaji untuk karyawan *onshore* berjumlah kurang dari sepertiga dari keseluruhan gaji karyawan selama tiga tahun terakhir.

Pendapatan dan biaya lain-lain – bersih

Pendapatan dan biaya lain-lain – bersih termasuk laba atau rugi dari nilai tukar mata uang asing, bahan keuangan, peningkatan atau penurunan revaluasi dan laba atau rugi lainnya.

Komponen terbesar dari pendapatan dan biaya lain-lain – bersih adalah revaluasi dan beban keuangan yang dikeluarkan untuk pembiayaan kapal yang dibeli untuk pertumbuhan armada. Biaya keuangan ini terdiri dari pembayaran bunga untuk pinjaman bank dan yang lainnya adalah pembayaran bunga pada obligasi yang masih berjalan.

Dalam tiga tahun terakhir, biaya keuangan Perseroan meningkat cukup besar sejalan dengan meningkatnya jumlah pembelian kapal yang dilakukan untuk mengembangkan armada.

Beban Pajak

Anak-anak perusahaan Perseroan biasanya mendapatkan keuntungan dari beberapa pelepasan pajak. Dalam tiga tahun terakhir beban pajak Perseroan tidak signifikan dan masing-masing sebesar Rp 3.360 juta, Rp 2.797 juta dan Rp 6.461 juta pada tahun 2008, 2009 dan 2010.

Kinerja Usaha

Tabel berikut memperlihatkan data pendapatan usaha Perseroan, biaya operasi dan pendapatan lain untuk periode seperti tertera baik sebagai suatu keseluruhan maupun untuk pos-pos tertentu saja dan dijabarkan berdasarkan segmen usaha:

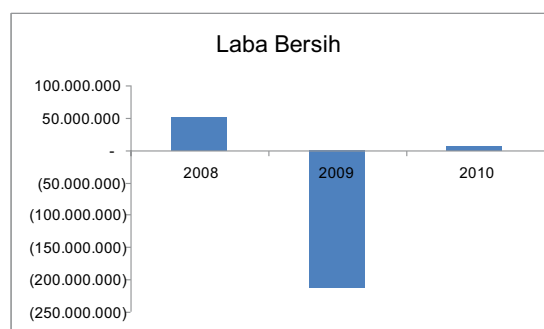
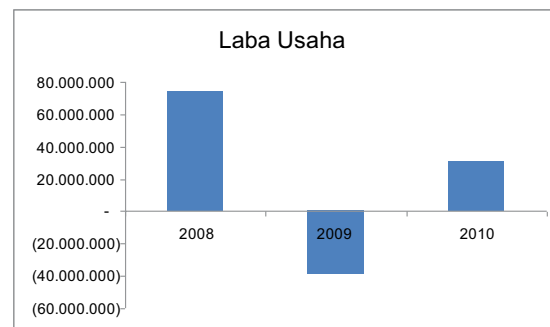
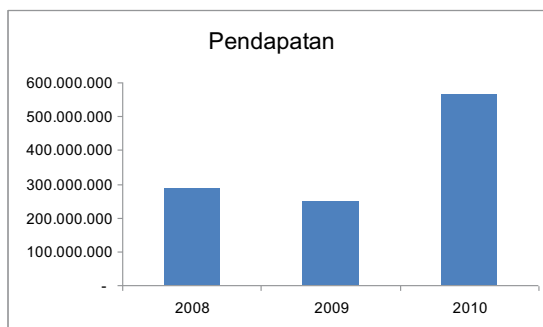
	Tahun berakhir pada tanggal 31 Desember			
	2008	2009	2010	2010
Pendapatan				
Kapal Tanker Minyak ¹	148.508	110.482	300.842	33,5
Kapal Tanker Gas ²	-	-	148.699	16,5
FPSO/FSO	105.521	102.450	88.961	9,9
Kapal Tanker Kimia	26.006	26.065	19.713	2,2
Lainnya ³ 8.098	8.689	8.781	1,0	
Total 288.133	247.686	566.995	63,1	
Biaya pelayaran	(16.435)	(42.271)	(87.147)	(9,7)
Pendapatan setelah Biaya pelayaran	271.698	205.415	479.848	53,4
Biaya Operasi Kapal				
Biaya Penyewaan Kapal	-	-	(1.589)	(0,2)
Kapal Tanker Minyak ¹	(35.433)	(43.443)	(94.488)	(10,5)
Kapal Tanker Gas ²	-	(1.204)	(38.662)	(4,3)
FPSO/FSO ¹	(31.426)	(33.892)	(33.463)	(3,7)
Kapal Tanker Kimia	(14.772)	(20.622)	(13.083)	(1,5)
Total	(81.630)	(99.161)	(179.695)	(20,0)
Depresiasi	(103.194)	(132.556)	(242.985)	(27,0)
Laba (Rugi) Kotor	86.874	(26.301)	55.579	6,2
Biaya Umum dan Administrasi	(12.617)	(13.192)	(24.548)	(2,7)
Laba (Rugi) dari Operasi	74.257	(39.493)	31.031	3,5



	Tahun berakhir pada tanggal 31 Desember			
	2008	2009	2010	2010
Laba (Rugi) Bersih Lainnya	(20.137)	(171.948)	(17.953)	(2,0)
Laba (Rugi) sebelum pajak	54.120	(211.440)	13.078	1,5
Biaya Pajak	(3.360)	(2.797)	(6.461)	(0,7)
Laba (Rugi) Bersih	50.760	(214.238)	6.617	0,7

Catatan:

- 1) Pada bulan November 2010 Perseroan mulai mengoperasikan FSO dan kinerja FSO pada tahun 2010 ini termasuk di dalam kinerja segmen kapal tanker minyak.
- 2) Perseroan mulai beroperasi pada segmen kapal tanker gas pada akhir tahun 2009 dan kapal hanya beroperasi selama satu minggu dalam periode tersebut. Karena Perseroan mengakui pengeluaran pada saat terjadinya dan pendapatan berdasarkan persentase perjalanan yang telah diselesaikan, Perseroan mengakui pengeluaran sebagai biaya selama periode 2009 dan mengakui pendapatan di tahun 2010 pada saat sebagian besar perjalanan telah diselesaikan.
- 3) Terdiri dari pendapatan dari jasa awak kapal, subkontrak dan biaya manajemen.



Tahun berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dibandingkan dengan tahun berakhir pada tanggal 31 Desember 2009

Pendapatan

Pendapatan konsolidasi Perseroan meningkat sebesar Rp 319.309 juta (USD 35,5 juta) atau sekitar 128,9% menjadi Rp 566.995 juta (USD 63,1 juta) pada tahun 2010 dibandingkan dengan Rp 247.686 juta pada tahun 2009. Kenaikan ini terutama disebabkan oleh meningkatnya jumlah armada Perseroan menjadi 15 kapal pada tahun 2010 dari 11 kapal pada tahun 2009 sehingga meningkatkan total kapasitas tonase Perseroan sebesar 179.165 DWT menjadi 516.668 DWT per tanggal 31 Desember 2010 dibandingkan dengan 337.503 DWT pada tanggal 31 Desember 2009. Adanya kenaikan tarif tambang kapal pada periode tersebut juga menjadi faktor pendukung meningkatnya pendapatan Perseroan.

Kapal Tanker Minyak. Pendapatan Perseroan yang berasal dari segmen tanker minyak meningkat sebesar Rp 190.360 juta (USD 21,2 juta) atau kira-kira 172,3% menjadi Rp 300.842 juta (USD 33,5 juta) pada tahun 2010 dibandingkan dengan Rp 110.482 juta pada tahun 2009. Kenaikan ini terutama disebabkan oleh meningkatnya jumlah kapal tanker minyak Perseroan dalam armada dari tujuh kapal pada tahun 2009 menjadi delapan kapal pada tahun 2010 yang menghasilkan peningkatan bersih kapasitas tonase sebesar 75.415 DWT, dengan memperhitungkan satu kapal tanker minyak Perseroan yang diubah menjadi FSO pada tahun 2010. Selain itu, pada bulan November 2010 Perseroan mulai mengoperasikan FSO dan kinerja FSO ini pada tahun 2010 dicatat ke dalam kinerja segmen kapal tanker minyak. Kenaikan tarif tambang pada periode ini untuk kapal tanker minyak juga turut mendukung kenaikan pendapatan Perseroan dari segmen kapal tanker minyak.

Kapal Tanker Gas. Pendapatan Perseroan yang berasal dari segmen kapal tanker gas adalah sebesar Rp 148.699 juta (USD 16,5 juta) pada tahun 2010 dibandingkan dengan nihil pada tahun 2009. Kenaikan ini terutama disebabkan oleh meningkatnya jumlah kapal tanker gas Perseroan dalam armada dari satu kapal pada tahun 2009 menjadi empat kapal pada tahun 2010 termasuk sebuah kapal VLGC yang meningkatkan total kapasitas tonase Perseroan sebesar 67.388 DWT atau 88.543 CBM dan juga merupakan tahun penuh pertama pengoperasian armada kapal tanker gas yang sudah dimulai sejak akhir tahun 2009.

FPSO/FSO. Pendapatan Perseroan yang berasal dari segmen FPSO/FSO menurun sebesar Rp 13.489 juta (USD 1,5 juta) atau sekitar 13,2% menjadi Rp 88.961 juta (USD 9,9 juta) pada tahun 2010 dibandingkan dengan Rp 102.450 juta pada tahun 2009. Penurunan ini terutama disebabkan oleh pengoperasian FPSO selama hanya lima bulan pada tahun 2010 karena adanya *upgrade* kapal. Selain itu, pada bulan November 2010 Perseroan mulai mengoperasikan FSO dan kinerja FSO pada tahun 2010 ini termasuk di dalam kinerja segmen kapal tanker minyak.

Kapal Tanker Kimia. Pendapatan Perseroan yang berasal dari segmen kapal tanker kimia menurun sebesar Rp 6.352 juta (USD 0,7 juta) atau sekitar 24,4% menjadi Rp 19.713 juta (USD 2,2 juta) pada tahun 2010 dibandingkan dengan Rp 26.065 juta pada tahun 2009. Penurunan ini terutama disebabkan oleh menurunnya tarif tambang untuk kapal tanker kimia selama periode tersebut.

Biaya Pelayaran

Pada tahun 2010 biaya pelayaran Perseroan naik sebesar Rp 44.877 juta (USD 5,0 juta) atau kira-kira 106,2% menjadi Rp 87.147 juta (USD 9,7 juta) dibandingkan Rp 42.271 juta pada tahun 2009. Peningkatan ini terutama disebabkan oleh peningkatan jumlah armada menjadi 15 kapal pada tahun 2010 dari 11 kapal pada tahun 2009. Peningkatan ini disebabkan oleh kenaikan harga rata-rata *bunker* minyak sekitar 23,9% selama periode tersebut. Selain itu, kapal-kapal baru dioperasikan berdasarkan kontrak *spot* pada saat kapal-kapal tersebut pertama kali ditambahkan ke dalam armada Perseroan. Karena itu, biaya pelayaran ikut meningkat sejalan dengan jumlah kapal pada tahun 2010 lebih banyak berdasarkan kontrak *spot* dibandingkan tahun 2009.

Biaya Operasi Kapal

Pada tahun 2010 total biaya operasi meningkat sebesar Rp 80.535 juta (USD 9,0 juta) atau sekitar 81,2% menjadi Rp 179.695 juta (USD 20,0 juta) dibandingkan dengan Rp 99.161 juta pada tahun 2009. Peningkatan ini terutama disebabkan oleh beberapa kenaikan seperti Rp 41.779 juta (USD 4,6 juta) untuk gaji dari Rp 35.378 juta pada tahun 2009 menjadi Rp 77.157 juta (USD 8,6 juta) pada tahun 2010 serta kenaikan sebesar Rp 9.589 juta (USD 1,1 juta) untuk asuransi dan Rp 8.039 juta (USD 0,9 juta) untuk suku cadang yang semuanya terkait dengan pertumbuhan armada di tahun 2010.

Kapal Tanker Minyak. Pada tahun 2010 biaya operasi kapal untuk segmen kapal tanker minyak meningkat sebesar Rp 51.045 juta (USD 5,7 juta) atau sekitar 117,5% menjadi Rp 94.488 juta (USD 10,5 juta) dibandingkan dengan Rp 43.443 juta pada tahun 2009. Peningkatan ini terutama disebabkan oleh penambahan satu kapal tanker minyak, yaitu sebuah Aframax dengan total kapasitas tonase sebesar 111.777 DWT pada armada di tahun 2010 serta tahun pengoperasian penuh armada Perseroan dengan penambahan enam kapal pada tahun 2009. Hal ini menimbulkan peningkatan pada hal-hal berikut: Rp 25.266 juta (USD 2,8 juta) untuk gaji, Rp 6.092 juta (USD 0,7 juta) untuk biaya reparasi dan pemeliharaan, Rp 4.312 juta (USD 0,5 juta) untuk suku cadang serta Rp 7.528 juta (USD 0,8 juta) untuk biaya asuransi. Kenaikan ini sebagian diimbangi oleh *upgrade* FPSO pada tahun 2010.

Kapal Tanker Gas. Pada tahun 2010 biaya operasi kapal untuk segmen kapal tanker gas meningkat menjadi Rp 38.662 juta (4,3 juta) dibandingkan dengan Rp 1.204 juta pada tahun 2009. Peningkatan ini disebabkan oleh penambahan tiga kapal tanker gas pada armada Perseroan dan tahun penuh pertama pengoperasian salah satu kapal tanker gas Perseroan yang lain. Hal ini menyebabkan peningkatan sebesar Rp 17.914 juta (USD 2,0 juta) untuk gaji, Rp 4.363 juta (USD 0,5 juta) untuk biaya pembelian pelumas serta Rp 2.251 juta (USD 0,3 juta) untuk biaya perbaikan dan pemeliharaan.



FPSO/FSO. Pada tahun 2010 biaya operasi kapal untuk segmen FPSO/FSO berkurang sebesar Rp 429 juta (USD 0,05 juta) atau sekitar 1,3% menjadi Rp 33.463 juta (USD 3,7 juta) dibandingkan dengan Rp 33.892 juta pada tahun 2009. Penurunan ini terutama disebabkan oleh FPSO Perseroan yang hanya beroperasi selama lima bulan pada tahun 2010 karena adanya *upgrade*. Hal ini menyebabkan berkurangnya biaya yang dikeluarkan untuk perbaikan dan pemeliharaan sebesar Rp 2.132 juta (USD 0,2 juta), Rp 1.988 juta (USD 0,2 juta) untuk gaji karyawan dan diimbangi dengan kenaikan sebesar Rp 3.104 juta (USD 0,3 juta) untuk pembelian suku cadang.

Kapal Tanker Kimia. Pada tahun 2010 biaya operasi kapal untuk segmen kapal tanker kimia berkurang sebesar Rp 7.539 juta (USD 0,8 juta) atau sekitar 36,6% menjadi Rp 13.083 juta (USD 1,5 juta) dibandingkan dengan Rp 20.622 juta pada tahun 2009. Penurunan ini terutama disebabkan hal-hal berikut: Rp 5.917 juta (USD 0,7 juta) untuk perbaikan dan pemeliharaan Rp 1.308 juta (USD 0,1 juta) untuk suku cadang serta Rp 587 juta (USD 0,07 juta) untuk gaji.

Penyusutan Nilai Kapal

Pada tahun 2010 depresiasi meningkat sebesar Rp 110.429 juta (USD 12,3 juta) atau sekitar 83,3% menjadi Rp 242.985 juta (USD 27,0 juta) dibandingkan dengan Rp 132.556 juta pada tahun 2009. Peningkatan ini sebagian disebabkan oleh pembelian satu kapal tanker minyak dan tiga kapal tanker gas pada tahun 2010 yang menambah total kapasitas tonase sebesar 179.165 DWT dan peningkatan revaluasi armada Perseroan akibat peningkatan jumlah armada dan keadaan pasar yang mendukung peningkatan harga kapal dan tarif tambang pada tahun 2010 jika dibandingkan dengan tahun 2009.

Laba (Rugi) Kotor

Pada tahun 2010 laba kotor Perseroan meningkat sebesar Rp 81.880 juta (USD 9,1 juta) atau sekitar 311,3% menjadi laba kotor Rp 55.579 juta (USD 6,2 juta) dibandingkan dengan rugi kotor sebesar Rp 26.301 juta pada tahun 2009. Peningkatan ini terutama disebabkan oleh meningkatnya jumlah kapal Perseroan seperti dijelaskan di atas. Peningkatan ini sebagian diimbangi oleh kenaikan pada biaya operasi kapal dan biaya pelayaran Perseroan yang juga meningkat akibat penambahan jumlah armada Perseroan.

Kapal Tanker Minyak. Sebagai efek kumulatif dari tren pendapatan usaha, biaya pelayaran, biaya operasi kapal dan depresiasi kapal seperti yang disebutkan di atas, kegiatan Perseroan dalam segmen kapal tanker minyak menghasilkan rugi kotor sebesar Rp 9.770 juta (USD 1,1 juta) pada tahun 2010, yaitu menurun sebesar Rp 13.579 juta (USD 1,5 juta) atau sekitar 58,2% dibandingkan dengan rugi kotor pada tahun 2009 sebesar Rp 23.349 juta.

Kapal Tanker Gas. Sebagai efek kumulatif dari tren pendapatan usaha, biaya pelayaran, biaya operasi kapal dan depresiasi kapal seperti yang disebutkan di atas, kegiatan dalam segmen kapal tanker gas menghasilkan laba kotor sebesar Rp 39.513 juta (USD 4,4 juta) pada tahun 2010, dibandingkan dengan rugi kotor pada tahun 2009 sebesar Rp 1.204 juta.

FPSO/FSO. Sebagai efek kumulatif dari tren pendapatan usaha, biaya pelayaran, biaya operasi kapal dan depresiasi kapal seperti yang disebutkan di atas, kegiatan Perseroan dalam segmen FPSO/FSO menghasilkan laba kotor sebesar Rp 24.117 juta (USD 2,7 juta) pada tahun 2010, yaitu naik sebesar Rp 26.414 juta (USD 2,9 juta) dibandingkan dengan rugi kotor Perseroan pada tahun 2009 sebesar Rp 2.297 juta.

Kapal Tanker Kimia. Sebagai efek kumulatif dari tren pendapatan usaha, biaya pelayaran, biaya operasi kapal dan depresiasi kapal seperti yang disebutkan di atas, Perseroan mengalami penurunan rugi kotor pada segmen kapal tanker kimia sebesar Rp 1.078 juta (USD 0,1 juta atau sekitar 13,2% dari Rp 8.140 juta pada tahun 2009 menjadi Rp 7.062 juta (USD 0,8 juta) pada tahun 2010.

Beban Umum dan Administrasi

Pada tahun 2010 beban umum dan administrasi Perseroan meningkat sebesar Rp 11.356 juta (USD 1,3 juta) atau sekitar 86,1% menjadi Rp 24.548 juta (USD 2,7 juta) dibandingkan dengan Rp 13.192 juta pada tahun 2009. Kenaikan ini terutama disebabkan oleh peningkatan pada biaya yang terkait dengan mulainya pelayanan audit yang dilakukan oleh auditor independen serta pekerjaan lain oleh auditor independen berkenaan dengan kontemplasi pencatatan dan biaya pelatihan dan pendidikan. Peningkatan ini juga disebabkan oleh peningkatan biaya kantor, kegiatan pemasaran, dan tunjangan karyawan masing-masing sebesar Rp 1.878 juta (USD 0,2 juta), Rp 3.068 juta (USD 0,3 juta) dan Rp 1.079 juta (USD 0,1 juta).

Laba (Rugi) dari Kegiatan Usaha

Sebagai akibat dari efek kumulatif dari hal-hal yang disebutkan di atas, laba Perseroan dari operasi adalah sebesar Rp 31.031 juta (USD 3,5 juta) pada tahun 2010 atau 5,5% dari pendapatan usaha, dibandingkan dengan kerugian dari operasi sebesar Rp 39.493 juta pada tahun 2009.

Pendapatan (Beban) Lain – Bersih

Pada tahun 2010 pendapatan (beban) lain bersih Perseroan menurun sebesar Rp 153.994 juta (USD 17,1 juta) menjadi Rp 17.953 juta (USD 2,0 juta) dibandingkan dengan Rp 171.948 juta pada tahun 2009. Penurunan ini terutama disebabkan oleh kenaikan revaluasi sebesar Rp 13.534 juta (USD 1,5 juta) di tahun 2010 jika dibandingkan dengan penurunan revaluasi sebesar Rp 164.256 juta di tahun 2009. Hal ini sebagian diimbangi oleh kenaikan beban keuangan sebesar Rp 21.878 juta (USD 2,4 juta) dan kenaikan kerugian devisa sebesar Rp 1.961 juta (USD 0,2 juta). Peningkatan revaluasi terjadi karena adanya peningkatan nilai wajar pasar dari kapal-kapal Perseroan pada periode tersebut dikurangi akumulasi depresiasi berikutnya dan akumulasi kerugian penurunan nilai berikutnya. Perubahan dari model biaya menjadi model revaluasi dalam menghitung nilai kapal diterapkan secara prospektif. Revaluasi dilakukan secara berkala untuk memastikan bahwa jumlah nilai yang dicatat tidak terlalu berbeda dengan nilai yang telah ditetapkan dengan menggunakan nilai wajar pada tanggal neraca keuangan.

Laba (Rugi) sebelum Pajak

Sebagai akibat dari efek kumulatif dari hal-hal yang disebutkan di atas, pendapatan Perseroan sebelum pajak meningkat sebesar Rp 224.518 juta (USD 25,0 juta) pada tahun 2010 menjadi sebesar Rp 13.078 juta (USD 1,5 juta) dibandingkan dengan kerugian sebelum pajak sebesar Rp 211.440 juta pada tahun 2009.

Beban pajak

Pada tahun 2010 beban pajak Perseroan meningkat sebesar Rp 3.663 juta (USD 0,4 juta) atau sekitar 130,9% menjadi Rp 6.461 juta (USD 0,7 juta) dibandingkan dengan Rp 2.797 juta pada tahun 2009 karena adanya kenaikan pendapatan dari penyewaan dan pengoperasian kapal.

Laba (Rugi) Bersih

Sebagai akibat dari efek kumulatif dari hal-hal yang disebutkan di atas, pendapatan bersih Perseroan meningkat sebesar Rp 220.855 juta (USD 24,6 juta) pada tahun 2010 menjadi laba bersih sebesar Rp 6.617 juta (USD 0,7 juta) dibandingkan dengan rugi bersih sebesar Rp 214.238 juta pada tahun 2009.

Tahun berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dibandingkan dengan tahun berakhir pada tanggal 31 Desember 2008

Pendapatan

Pendapatan konsolidasi Perseroan menurun sebesar Rp 40.447 juta atau sekitar 14,0% menjadi Rp 247.686 juta pada tahun 2009 dibandingkan dengan Rp 288.133 juta pada tahun 2008. Penurunan ini terutama disebabkan oleh berkurangnya tingkat utilisasi dan tarif tambang yang terjadi pada tahun 2009 sebagai akibat dari menurunnya permintaan pelayaran akibat krisis keuangan global. Krisis keuangan



global pada tahun 2009 mengakibatkan penurunan yang signifikan terhadap permintaan berbagai jenis barang dan jasa. Seperti halnya industri lain, industri angkutan laut, khususnya industri perkapalan, juga mengalami penurunan permintaan yang signifikan.

Kapal Tanker Minyak. Pendapatan Perseroan dari segmen kapal tanker minyak berkurang sebesar Rp 38.026 juta atau sekitar 25,6% menjadi Rp 110.482 juta pada tahun 2009 dibandingkan dengan Rp 148.508 juta pada tahun 2008. Penurunan ini terutama disebabkan oleh melemahnya permintaan terhadap perkapalan karena krisis keuangan global yang mempengaruhi permintaan dalam negeri untuk minyak dan produk turunannya.

Kapal Tanker Gas. Pada akhir tahun 2009, Perseroan memasuki segmen kapal tanker gas dan pendapatan yang dihasilkan pada periode tersebut dibukukan pada tahun 2010.

FPSO/FSO. Pendapatan Perseroan dari segmen usaha FPSO/FSO cukup stabil pada tahun 2009 walaupun mengalami penurunan sebesar Rp 3.071 juta atau sekitar 2,9% menjadi Rp 102.450 juta pada tahun 2009 dibandingkan dengan Rp 105.521 juta pada tahun 2008.

Kapal Tanker Kimia. Pendapatan Perseroan dari segmen kapal tanker kimia cukup stabil pada tahun 2009 dan mengalami peningkatan sebesar Rp 58 juta atau sekitar 0,2% menjadi Rp 26.065 juta pada tahun 2009 dibandingkan dengan Rp 26.006 juta pada tahun 2008.

Biaya Pelayaran

Pada tahun 2009 biaya pelayaran Perseroan naik sebesar Rp 25.836 juta atau kira-kira 157,2% menjadi Rp 42.271 juta dibandingkan Rp 16.435 juta pada tahun 2008. Peningkatan ini terutama disebabkan oleh bertambahnya jumlah armada menjadi 11 kapal pada tahun 2009 dari lima kapal pada tahun 2008 yang menyebabkan kenaikan pada biaya bahan bakar dan biaya sandar. Peningkatan ini sebagian diimbangi oleh turunnya harga rata-rata bahan bakar *bunker* selama periode tersebut.

Biaya Operasi Kapal

Pada tahun 2009 total biaya operasi meningkat sebesar Rp 17.531 juta atau sekitar 21,5% menjadi Rp 99.161 juta dibandingkan dengan Rp 81.630 juta pada tahun 2008. Peningkatan ini terutama disebabkan oleh beberapa kenaikan seperti Rp 11.404 juta untuk gaji dan Rp 6.584 juta untuk suku cadang yang diimbangi oleh penurunan sebesar Rp 5.256 juta untuk asuransi dan perbaikan yang semuanya terkait dengan pertumbuhan armada di tahun 2009.

Kapal Tanker Minyak. Pada tahun 2009 biaya operasi kapal yang berkaitan dengan segmen kapal tanker minyak meningkat sebesar Rp 8.010 juta atau sekitar 22,6% menjadi Rp 43.443 juta dibandingkan dengan Rp 35.433 juta pada tahun 2008. Peningkatan ini terutama disebabkan oleh penambahan lima kapal tanker minyak pada armada di tahun 2009. Hal ini menimbulkan peningkatan pada hal-hal berikut: Rp 8.844 juta untuk gaji, Rp 3.992 juta untuk suku cadang serta Rp 1.612 juta untuk biaya asuransi. Hal ini diimbangi oleh penurunan sebesar Rp 8.837 juta untuk perbaikan dan pemeliharaan.

Kapal Tanker Gas. Pada akhir tahun 2009, Perseroan memasuki segmen kapal tanker gas dan mencatatkan pengeluaran terkait dengan suku cadang berjumlah Rp 1.204 juta.

FPSO/FSO. Pada tahun 2009 pengeluaran yang berkaitan dengan segmen FPSO/FSO meningkat sebesar Rp 2.466 juta atau sekitar 7,8% menjadi Rp 33.892 juta dibandingkan dengan Rp 31.426 juta pada tahun 2008. Peningkatan ini terutama disebabkan oleh kenaikan biaya sebesar Rp 2.018 juta untuk perbaikan dan pemeliharaan.

Kapal Tanker Kimia. Pada tahun 2009 pengeluaran yang berkaitan dengan segmen kapal tanker kimia meningkat sebesar Rp 5.850 juta atau sekitar 39,6% menjadi Rp 20.622 juta dibandingkan dengan Rp 14.772 juta pada tahun 2008. Peningkatan ini terutama karena hal-hal berikut: Rp 2.122 juta untuk suku cadang, Rp 1.925 juta untuk gaji serta Rp 1.563 juta untuk perbaikan dan pemeliharaan.

Penyusutan Nilai Kapal

Pada tahun 2009 depresiasi meningkat sebesar Rp 29.362 juta atau sekitar 28,5% menjadi Rp 132.556 juta dibandingkan dengan Rp 103.194 juta pada tahun 2008. Peningkatan ini sebagian disebabkan oleh pembelian lima kapal tanker minyak dan satu kapal tanker gas pada tahun 2009 yang menambah total kapasitas tonase sebesar 180.881 DWT dan peningkatan revaluasi armada Perseroan pada tahun 2009.

Laba (Rugi) Kotor

Pada tahun 2009 laba kotor Perseroan menurun sebesar Rp 113.175 juta atau sekitar 130,3% menjadi rugi kotor sebesar Rp 26.301 juta dibandingkan dengan laba kotor sebesar Rp 86.874 juta pada tahun 2008. Pengurangan ini terutama disebabkan oleh menurunnya permintaan atas sewa kapal pada tahun 2009 seiring dengan berkurangnya permintaan keseluruhan atas kargo sebagai akibat dari krisis ekonomi global.

Kapal Tanker Minyak. Sebagai efek kumulatif dari tren pendapatan usaha, biaya pelayaran, biaya operasi kapal dan depresiasi kapal seperti yang disebutkan di atas, kegiatan Perseroan dalam segmen kapal tanker minyak menghasilkan rugi kotor sebesar Rp 23.349 juta pada tahun 2009, yaitu menurun sebesar Rp 82.752 juta atau sekitar 139,3% dibandingkan dengan laba kotor pada tahun 2008 sebesar Rp 59.402 juta.

Kapal Tanker Gas. Pada akhir 2009 Perseroan mulai beroperasi pada segmen kapal tanker gas dan mencatat pengeluaran untuk biaya suku cadang sebesar Rp 1.204 juta sehingga menyebabkan adanya rugi kotor.

FPSO/FSO. Sebagai efek kumulatif dari tren pendapatan usaha, biaya pelayaran, biaya operasi kapal dan depresiasi kapal seperti yang disebutkan di atas, kegiatan Perseroan dalam segmen FPSO/FSO menghasilkan rugi kotor sebesar Rp 2.297 juta pada tahun 2009 yang merupakan penurunan sebesar Rp 25.208 juta atau sekitar 110,0% dibandingkan dengan laba kotor Perseroan pada tahun 2008 sebesar Rp 22.912 juta.

Kapal Tanker Kimia. Sebagai efek kumulatif dari tren pendapatan usaha, biaya pelayaran, biaya operasi kapal dan depresiasi kapal seperti yang disebutkan di atas, kegiatan Perseroan dalam segmen kapal tanker kimia mengalami kenaikan pada rugi kotor sebesar Rp 4.602 juta atau sekitar 130,1% dari Rp 3.538 juta pada tahun 2008 menjadi Rp 8.140 juta pada tahun 2009.

Beban Umum dan Administrasi

Pada tahun 2009 beban umum dan administrasi Perseroan meningkat sebesar Rp 574 juta atau sekitar 4,6% menjadi Rp 13.192 juta dibandingkan dengan Rp 12.617 juta pada tahun 2008. Kenaikan ini terutama disebabkan oleh peningkatan pada beban yang terkait dengan beban kantor serta beban pelatihan dan pendidikan.

Laba (Rugi) dari Kegiatan Usaha

Sebagai akibat dari efek kumulatif dari hal-hal yang disebutkan di atas, rugi Perseroan dari operasi adalah sebesar Rp 39.493 juta pada tahun 2009 dibandingkan dengan laba dari operasi sebesar Rp 74.257 juta pada tahun 2008.

Pendapatan (Beban) Lain – Bersih

Pada tahun 2009 pendapatan (beban) lain bersih Perseroan meningkat sebesar Rp 151.811 juta menjadi Rp 171.948 juta dibandingkan dengan Rp 20.137 juta pada tahun 2008. Kenaikan ini terutama disebabkan oleh penurunan revaluasi sebesar Rp 164.256 juta di tahun 2009 serta meningkatnya kerugian devisa dan beban keuangan sebesar masing-masing Rp 10.537 juta dan Rp 790 juta. Penurunan revaluasi terjadi karena adanya perubahan dari model biaya menjadi model revaluasi dimana mulai tahun 2009 kapal-



kapal dibukukan berdasarkan nilai revaluasi, yaitu nilai wajar pada saat revaluasi, dikurangi akumulasi depresiasi berikutnya dan akumulasi kerugian penurunan nilai berikutnya. Perubahan metode akuntansi dari model biaya menjadi model revaluasi diterapkan dengan cara menghitung nilai kapal secara prospektif. Revaluasi dilakukan secara berkala untuk memastikan bahwa jumlah nilai yang dicatat tidak terlalu berbeda dengan nilai yang telah ditetapkan dengan menggunakan nilai wajar pada tanggal neraca keuangan.

Laba (Rugi) sebelum Pajak

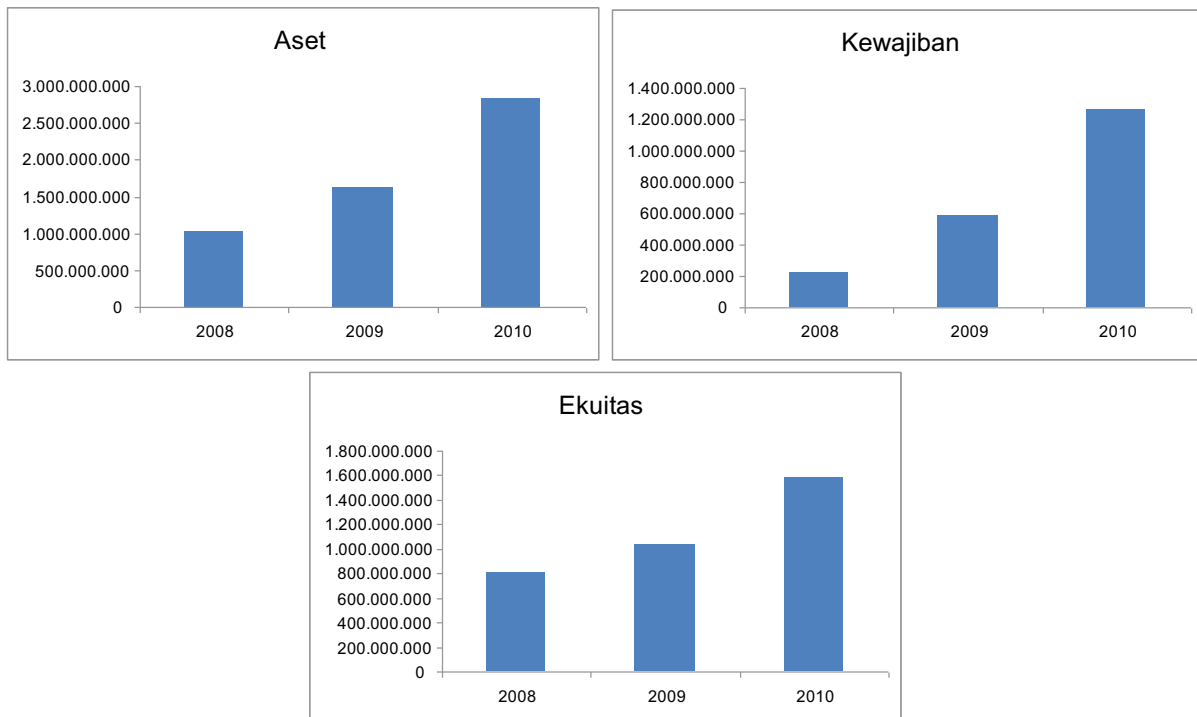
Sebagai akibat dari efek kumulatif dari hal-hal yang disebutkan di atas, pendapatan Perseroan sebelum pajak menurun sebesar Rp 265.560 juta menjadi rugi sebelum pajak sebesar Rp 211.440 juta pada tahun 2009 dibandingkan dengan laba sebelum pajak sebesar Rp 54.120 juta pada tahun 2008.

Beban pajak

Pada tahun 2009 beban pajak Perseroan menurun sebesar Rp 563 juta atau sekitar 16,8% menjadi Rp 2.797 juta dibandingkan dengan Rp 3.360 juta pada tahun 2008 karena adanya penurunan pendapatan usaha Perseroan dari pengoperasian kapal.

Laba (Rugi) Bersih

Sebagai akibat dari efek kumulatif dari hal-hal yang disebutkan di atas, pendapatan bersih Perseroan menurun sebesar Rp 264.998 juta menjadi rugi bersih sebesar Rp 214.238 juta pada tahun 2009 dibandingkan dengan laba bersih sebesar Rp 50.760 juta pada tahun 2008.



Pertumbuhan Aset, Kewajiban dan Ekuitas

Aset

Jumlah total aset Perseroan pada tanggal 31 Desember 2010 adalah sebesar Rp 2.842.851 juta, mengalami kenaikan sebesar 75% atau sebesar Rp 1.220.524 juta jika dibandingkan dengan total aset pada tanggal 31 Desember 2009 sebesar Rp 1.622.327 juta. Kenaikan ini terutama disebabkan karena Perseroan melakukan akuisisi atas 4 kapal, yaitu MT Gas Bali, MT Gas Komodo, MT Gas Maluku dan MT Badraini yang dibutuhkan untuk menunjang kenaikan aktivitas operasi Perseroan. Kas Perseroan pada 31 Desember 2010 meningkat sebesar Rp 5.816 juta atau 75,38% dari Rp 7.715 juta pada 31 Desember 2009 menjadi Rp 13.531 juta, yang terutama disebabkan oleh adanya penambahan kapal baru, yaitu kapal

tanker VLGC yang disewa oleh Pertamina sehingga menambah komposisi kas Perseroan. Piutang usaha Perseroan pada 31 Desember 2010 meningkat sebesar Rp 53.006 juta atau 122,71% dari Rp 43.196 juta pada 31 Desember 2009 menjadi Rp 96.203 juta, yang terutama disebabkan karena bertambahnya jumlah armada Perseroan beserta adanya kontrak-kontrak baru yang diperoleh pada tahun 2010. Persediaan Perseroan pada 31 Desember 2010 meningkat sebesar Rp 9.896 juta atau 90,47% dari Rp 10.938 juta pada 31 Desember 2009 menjadi Rp 20.835 juta, yang terutama disebabkan karena adanya kenaikan harga *bunker* pada tahun 2010. Aset tidak lancar Perseroan pada 31 Desember 2010 meningkat sebesar Rp 1.154.384 juta atau 75,02% dari Rp 1.538.703 juta pada 31 Desember 2009 menjadi Rp 2.693.087 juta, yang terutama disebabkan oleh penambahan jumlah armada Perseroan sebanyak empat kapal, yaitu MT Gas Komodo, MT Gas Maluku, MT Badraini, dan MT Gas Bali.

Jumlah total aset Perseroan pada tanggal 31 Desember 2009 adalah sebesar Rp 1.622.327 juta, mengalami kenaikan sebesar 57% atau sebesar Rp 591.387 juta jika dibandingkan dengan total aset pada tanggal 31 Desember 2008 sebesar Rp 1.030.940 juta. Kenaikan ini terutama disebabkan karena Perseroan melakukan akuisisi atas 6 kapal yaitu MT Gas Natuna, MT Dewayani, MT Gandini, MT Dewi Sri, MT Barawati dan MT Pergiwo yang dibutuhkan untuk menunjang kenaikan aktivitas operasi Perseroan, serta adanya perubahan kebijakan akuntansi atas pencatatan aset tetap dari metode biaya perolehan (*cost method*) menjadi metode revaluasi aset (*revaluation model*). Kas Perseroan pada 31 Desember 2009 meningkat sebesar Rp 6.311 juta atau 449,69% dari Rp 1.403 juta pada 31 Desember 2008 menjadi Rp 7.715 juta, yang terutama disebabkan oleh adanya penerimaan hutang bank dari Bank Syariah Mandiri. Piutang usaha Perseroan pada 31 Desember 2009 menurun sebesar Rp 2.829 juta atau -6,15% dari Rp 46.025 juta pada 31 Desember 2008 menjadi Rp 43.196 juta, yang terutama disebabkan oleh perbedaan nilai tukar mata uang dimana nilai tukar mata uang pada tahun 2008 lebih rendah dibandingkan tahun 2009. Persediaan Perseroan pada 31 Desember 2009 meningkat sebesar 10.787 juta dari Rp 152 juta pada 31 Desember 2008 menjadi Rp 10.938 juta, yang terutama disebabkan oleh karena adanya pembelian *bunker* untuk kapal-kapal yang disewa dalam bentuk *spot charter*. Aset tidak lancar Perseroan pada 31 Desember 2009 meningkat sebesar Rp 570.575 juta atau 58,94% dari Rp 968.128 juta pada 31 Desember 2008 menjadi Rp 1.538.703 juta, yang terutama disebabkan oleh adanya penambahan jumlah armada Perseroan dan anak perusahaan yaitu MT Gas Natuna, MT Dewayani, MT Gandini, MT Dewi Sri, MT Barawati dan MT Pergiwo.

Kewajiban

Jumlah total kewajiban Perseroan pada tanggal 31 Desember 2010 adalah sebesar Rp 1.263.544 juta, mengalami kenaikan sebesar 116% atau sebesar Rp 677.407 juta jika dibandingkan dengan total kewajiban pada tanggal 31 Desember 2009 sebesar Rp 586.138 juta. Kenaikan ini terutama disebabkan karena adanya peningkatan hutang lain-lain kepada pihak hubungan istimewa pada akun kewajiban lancar sehubungan dengan akuisisi kapal yang dilakukan pada tahun 2010 serta adanya tambahan pinjaman bank. Hutang usaha Perseroan pada 31 Desember 2010 meningkat sebesar Rp 78.384 juta atau 180,63% dari Rp 43.396 juta pada 31 Desember 2009 menjadi Rp 121.779 juta, yang terutama disebabkan oleh adanya kebutuhan *upgrade* FPSO Brotojoyo untuk melayani pelanggan baru. Hutang lain-lain kepada pihak hubungan istimewa Perseroan pada 31 Desember 2010 meningkat sebesar Rp 677.102 juta dari sebelumnya dicatat di hutang jangka panjang pada 31 Desember 2009, yang terutama disebabkan oleh adanya hutang untuk pembelian dan operasional kapal. Hutang jangka panjang Perseroan yang berasal dari lembaga keuangan yang jatuh tempo dalam satu tahun pada 31 Desember 2010 meningkat sebesar 9.812 juta atau sebesar 75,09% dari Rp 13.068 juta pada 31 Desember 2009 menjadi Rp 22.881 juta, yang terutama disebabkan oleh adanya penambahan hutang bank baru.

Jumlah total kewajiban Perseroan pada tanggal 31 Desember 2009 adalah sebesar Rp 586.138 juta, mengalami kenaikan sebesar 162% atau sebesar Rp 362.252 juta jika dibandingkan dengan total kewajiban pada tanggal 31 Desember 2008 sebesar Rp 223.886 juta. Kenaikan ini terutama disebabkan karena adanya peningkatan hutang lain-lain kepada pihak hubungan istimewa pada akun kewajiban tidak lancar sehubungan dengan akuisisi kapal yang dilakukan pada tahun 2009. Hutang usaha Perseroan pada 31 Desember 2009 meningkat sebesar Rp 29.034 juta atau 202,16% dari Rp 14.362 juta pada 31 Desember 2008 menjadi Rp 43.396 juta, yang terutama disebabkan oleh adanya peningkatan hutang akibat pembelian *bunker*. Hutang jangka panjang Perseroan yang berasal dari lembaga keuangan yang jatuh tempo dalam satu tahun pada 31 Desember 2009 meningkat sebesar Rp 13.068 juta dari sebelumnya *nil* pada 31 Desember 2008, yang terutama disebabkan oleh hutang bank yang diperoleh Perseroan pada tahun 2009.



Ekuitas

Jumlah total ekuitas Perseroan pada tanggal 31 Desember 2010 adalah sebesar Rp 1.579.306 juta, mengalami kenaikan sebesar 52% atau sebesar Rp 543.117 juta jika dibandingkan dengan total ekuitas pada tanggal 31 Desember 2009 sebesar Rp 1.036.189 juta. Kenaikan ini terutama disebabkan karena adanya penambahan modal disetor dan surplus revaluasi sehubungan dengan peningkatan nilai pasar atas aset tetap Perseroan.

Jumlah total ekuitas Perseroan pada tanggal 31 Desember 2009 adalah sebesar Rp 1.036.189 juta, mengalami kenaikan sebesar 28% atau sebesar Rp 229.135 juta jika dibandingkan dengan total ekuitas pada tanggal 31 Desember 2008 sebesar Rp 807.055 juta. Kenaikan ini terutama disebabkan karena surplus revaluasi sehubungan dengan perubahan kebijakan akuntansi atas pencatatan aset tetap dari metode biaya perolehan (*cost method*) menjadi metode revaluasi aset (*revaluation model*).

Rasio Keuangan

Uraian	2010	2009	2008	2007	2006
RASIO USAHA (%)					
Laba (Rugi) Bersih Terhadap Pendapatan Usaha	1%	(86%)	18%	25%	14%
Laba (Rugi) Bersih Terhadap Total Aset	n.m	(16%)	4%	6%	2%
Laba (Rugi) Bersih Terhadap Total Ekuitas	1%	(23%)	6%	8%	1%
RASIO KEUANGAN (%)					
Jumlah Aset Lancar Terhadap Kewajiban Lancar	17%	70%	124%	206%	122%
Jumlah Kewajiban Terhadap Jumlah Aset	44%	36%	22%	40%	21%
Hutang Bersih Terhadap Ekuitas ¹⁾	24%	8%	0%	0%	0%

Likuiditas

Tingkat likuiditas mencerminkan kemampuan Perseroan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek dengan menggunakan aset lancar yang dimilikinya. Tingkat likuiditas diukur dengan Rasio Lancar (*Current Ratio*) yaitu perbandingan aset lancar terhadap kewajiban lancarnya pada waktu tertentu dan merupakan indikator kemampuan Perseroan untuk memenuhi semua kewajiban jangka pendek dengan menggunakan aset lancar yang dimiliki.

Untuk periode yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010, rasio Jumlah Aset Lancar terhadap Kewajiban Lancar adalah sebesar 17%, mengalami penurunan bila dibandingkan dengan rasio pada tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 yaitu sebesar 70%. Hal ini disebabkan adanya peningkatan pada kewajiban lancar akibat adanya pelunasan sebagian hutang lain-lain kepada pihak hubungan istimewa.

Untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, rasio Jumlah Aset Lancar terhadap Kewajiban Lancar adalah sebesar 70%, mengalami penurunan bila dibandingkan dengan rasio pada tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 yaitu sebesar 124%. Hal ini disebabkan karena peningkatan jumlah kewajiban Perseroan atas hutang jangka panjang yang jatuh tempo dalam waktu 1 (satu) tahun dan adanya peningkatan biaya yang masih harus dibayar Perseroan serta hutang dengan pihak ketiga. Untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, rasio Jumlah Aset Lancar terhadap Kewajiban Lancar adalah sebesar 124%, mengalami penurunan bila dibandingkan dengan rasio pada tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007 yaitu sebesar 206%. Hal ini disebabkan karena peningkatan biaya yang masih harus dibayar Perseroan seperti biaya operasi kapal dan *docking*.

Solvabilitas

Solvabilitas Perseroan merupakan kemampuan Perseroan dalam memenuhi kewajiban jangka pendek dan jangka panjangnya dan tercermin dari perbandingan antara jumlah kewajiban dengan modal sendiri dan juga perbandingan antara jumlah kewajiban dengan jumlah aset.

Untuk periode yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010, rasio Jumlah Kewajiban terhadap Jumlah Aset adalah sebesar 44%, mengalami peningkatan bila dibandingkan dengan rasio pada tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 yaitu sebesar 36%. Hal ini disebabkan peningkatan Aset Tidak Lancar pada tahun 2010 dibandingkan tahun 2009, karena Perseroan melakukan pelunasan untuk sebagian hutang kepada pihak hubungan istimewa dan peningkatan jumlah aset.

Untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009, rasio Jumlah Kewajiban terhadap Jumlah Aset adalah sebesar 36%, mengalami kenaikan bila dibandingkan dengan rasio pada tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 yaitu sebesar 22%. Hal ini terutama disebabkan oleh kenaikan dalam hutang bank yang digunakan sebagai salah satu sumber pendanaan pembelian kapal oleh Perseroan. Untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, rasio Jumlah Kewajiban Terhadap Jumlah Aset adalah sebesar 22%, mengalami penurunan bila dibandingkan dengan rasio pada tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2007 yaitu sebesar 40%. Hal ini terutama disebabkan oleh penurunan jumlah kewajiban tidak lancar dan jumlah aset tidak lancar.

Imbal Hasil Aset (Return on Assets)

Imbal hasil aset adalah kemampuan Perseroan dalam menghasilkan laba bersih dari aset yang dimiliki, yang dapat dihitung dari perbandingan antara laba (rugi) bersih dengan jumlah aset. Imbal hasil aset Perseroan untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010, 2009, 2008, dan 2007 masing-masing dan berturut-turut sebesar n.m, (16%), 4% dan 6%. Tren penurunan imbal hasil atas aset terutama disebabkan karena penurunan laba yang disebabkan karena kerugian dari penurunan nilai revaluasi kapal yang timbul sejak tahun 2009 pada saat Perseroan mulai menerapkan metode revaluasi atas aset tetap (*vesse/s*) Perseroan dan meningkatnya beban operasional dari aktivitas usaha Perseroan.

Imbal Hasil Ekuitas

Imbal hasil ekuitas adalah kemampuan Perseroan dalam menghasilkan laba bersih dari ekuitas yang ditanamkan, yang dapat dihitung dari perbandingan antara laba bersih dengan ekuitas. Imbal hasil ekuitas Perseroan untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010, 2009, 2008, dan 2007 masing-masing dan berturut-turut sebesar 1%, (23%), 6% dan 8%. Tren penurunan imbal hasil atas aset untuk periode tersebut terutama disebabkan karena adanya peningkatan surplus revaluasi sebagai akibat dari diterapkannya metode revaluasi atas aset tetap Perseroan sejak tahun 2009, sehingga menyebabkan kenaikan ekuitas Perseroan.

Sumber Likuiditas dan Modal

Secara historis sumber utama Perseroan untuk likuiditas adalah kas yang dihasilkan oleh kegiatan usaha dan pinjaman bank. Perseroan berharap bahwa kas yang kegiatan usaha dan pinjaman Perseroan akan tetap menjadi sumber likuiditas Perseroan.

Arus Kas

Per tanggal 31 Desember 2010, arus kas dan setara kas berjumlah sekitar Rp 13.531 juta (USD 1,5 juta). Tabel berikut memberikan informasi tertentu tentang arus kas Perseroan selama tiga tahun dan berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, 2009 dan 2010:

	Tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember			
	2008	2009	2010	2010
	Rp juta			USD juta
Kas Bersih berasal dari kegiatan operasi	162.009	91.692	267.658	298
Kas Bersih berasal dari (digunakan untuk) kegiatan investasi	30	33	(22.025)	(2,4)
Kas Bersih digunakan untuk kegiatan pembiayaan	(162.015)	(85.414)	(239.817)	(26,7)
Kenaikan/Penurunan Bersih dalam kas dan setara kas	23	6.311	5.816	0,6
Kas dan setara kas pada awal tahun	1.380	1.403	7.715	0,9
Kas dan setara kas pada akhir tahun	1.403	7.715	13.531	1,5



Kas yang berasal dari aktivitas operasional dan pinjaman bank serta pinjaman dari pemegang saham telah menjadi sumber likuiditas Perseroan selama lebih dari tiga tahun terakhir. Dana Perseroan digunakan terutama untuk memenuhi persyaratan modal kerja dan untuk membayar biaya modal yang berkaitan dengan ekspansi dan peningkatan armada. Pengeluaran kas mencakup pengeluaran dari pengoperasian kapal-kapal, termasuk kapal yang disewakan, pengeluaran umum dan administrasi, layanan dan pembayaran pinjaman bank. Perseroan mengantisipasi bahwa, setelah selesai Penawaran ini dan dengan memperhitungkan kondisi pasar yang diharapkan, arus kas yang dihasilkan secara internal dan pinjaman dari fasilitas bank akan cukup untuk mendanai operasi armada dan memenuhi persyaratan modal kerja Perseroan.

Guna memenuhi persyaratan modal Perseroan yang berkaitan dengan pengembangan armada, Perseroan berniat untuk menggunakan sebagian dana yang diperoleh dari proses Penawaran ini serta sebagian lagi dari arus kas yang diperoleh dari operasi dan pinjaman melalui berbagai fasilitas kredit. Perseroan sejak lama telah memenuhi kebutuhan kas untuk pembelian kapal dari arus kas yang berasal dari kegiatan usaha dan pinjaman bank. Kemampuan Perseroan untuk tetap melakukan hal tersebut akan dipengaruhi oleh kemampuan untuk menjaga margin dan mendapatkan pinjaman eksternal. Kedua hal ini tentunya tergantung pada kondisi pasar pada umumnya yang sebagian besar berada diluar kuasa Perseroan. Perseroan melakukan revaluasi secara berkala terhadap persyaratan modal dengan mempertimbangkan arus kas dari kegiatan usaha, kemajuan rencana perkembangan Perseroan serta kondisi pasar. Dalam hal Perseroan tidak mempunyai arus kas yang memadai dari kegiatan usaha dan tergantung kepada kondisi pasar dan kesempatan akuisisi yang mungkin timbul, Perseroan mungkin harus mengandalkan pada cara pembiayaan lain dan mendapatkan tambahan pinjaman atau melalui pembiayaan ekuitas.

Arus kas dari Aktivitas Operasi

Pada tahun 2010 kas bersih yang dihasilkan dari aktivitas operasi Perseroan meningkat sebesar Rp 175.966 juta (USD 19,6 juta) atau sekitar 191,9% menjadi Rp 267.658 juta (USD 29,8 juta) dibandingkan dengan Rp 91.692 juta pada tahun 2009. Kenaikan ini terutama disebabkan oleh kenaikan penerimaan kas dari pelanggan sebesar Rp 263.474 juta (USD 29,3 juta) atau sekitar 105,2% menjadi Rp 513.989 juta (USD 57,2 juta) pada tahun 2010 dibandingkan dengan Rp 250.515 juta pada tahun 2009 serta peningkatan jumlah kas yang diperoleh dari operasi sebesar Rp 197.973 juta (USD 22,0 juta) atau sekitar 210,1% menjadi Rp 292.220 juta (USD 32,5 juta) pada tahun 2010 dibandingkan dengan Rp 94.247 juta pada tahun 2009. Kenaikan ini sebagian diimbangi dengan kenaikan pembayaran kepada para pemasok sebesar Rp 64.126 juta (USD 7,1 juta) atau sekitar 43,4% dari Rp 147.654 juta pada tahun 2009 menjadi Rp 211.780 juta (USD 23,6 juta) pada tahun 2010. Kenaikan ini disebabkan oleh pertumbuhan armada Perseroan dalam periode tersebut dan adanya kenaikan tarif tambang. Selain itu, Perseroan membayar Rp 17.970 juta (USD 2,0 juta) untuk bunga pada tahun 2010 sementara pada tahun 2009 tidak ada pembayaran bunga. Hal ini berkaitan dengan pemanfaatan fasilitas kredit yang digunakan oleh Perseroan pada periode 2010 untuk membiayai akuisisi kapal.

Pada tahun 2009 kas bersih yang dihasilkan dari kegiatan usaha Perseroan menurun sebesar Rp 70.317 juta atau sekitar 43,4% menjadi Rp 91.692 juta dibandingkan dengan Rp 162.009 juta pada tahun 2008. Penurunan ini terutama disebabkan oleh kenaikan pembayaran kepada pemasok dan karyawan sebesar Rp 48.263 juta atau sekitar 44,7% dari Rp 108.004 juta pada tahun 2008 menjadi Rp 156.268 juta pada tahun 2009 serta penurunan penerimaan kas yang diperoleh dari pelanggan sebesar Rp 22.757 juta atau sekitar 8,3% dari Rp 273.272 juta pada tahun 2008 menjadi Rp 250.515 juta pada tahun 2009.

Arus Kas dari Aktivitas Investasi

Pada tahun 2010 arus kas yang digunakan pada aktivitas investasi meningkat menjadi Rp 22.025 juta (USD 2,4 juta) dibandingkan dengan Rp 33 juta pada tahun 2009. Peningkatan ini terutama disebabkan oleh pertumbuhan armada Perseroan dan terkait pada akuisisi kapal pada periode tersebut.

Arus kas bersih yang diperoleh dari kegiatan investasi meningkat sebesar Rp 4 juta atau sekitar 12,5% menjadi Rp 33 juta pada tahun 2009 dibandingkan dengan Rp 30 juta pada tahun 2008. Kenaikan ini khususnya oleh kenaikan dari suku bunga yang diterima.

Arus kas dari Aktivitas Pendanaan

Pada tahun 2010 kas bersih yang digunakan pada aktivitas pendanaan meningkat sebesar Rp 154.403 juta (USD 17,2 juta) atau sekitar 180,8% menjadi Rp 239.817 juta (USD 26,7 juta) dibandingkan Rp 85.414 juta pada tahun 2009. Kenaikan ini disebabkan oleh penurunan perubahan piutang kepada pihak hubungan istimewa – bersih sebesar Rp 398.960 juta (USD 44,4 juta) atau sekitar 101,6% menjadi Rp 6.432 juta di tahun 2010 dari sebelumnya Rp 392.529 juta di tahun 2009, penurunan dalam hutang kepada pihak hubungan istimewa sebesar Rp 842.384 juta (USD 93,7 juta) menjadi Rp 628.614 juta (USD 69,9 juta) di tahun 2010 dibandingkan dengan Rp 213.770 juta di tahun 2009, pembayaran hutang jangka panjang dari institusi keuangan sebesar Rp 21.609 juta (USD 2,4 juta) di tahun 2010 dan diimbangi oleh penambahan modal disetor sebesar Rp 403.975 juta (USD 44,9 juta).

Pada tahun 2009 kas bersih yang digunakan pada aktivitas pendanaan menurun sebesar Rp 76.601 juta atau sekitar 47,3% menjadi Rp 85.414 juta dibandingkan Rp 162.015 juta pada tahun 2008. Penurunan ini disebabkan oleh akibat pinjaman jangka panjang dari lembaga keuangan sebesar Rp 93.344 juta pada tahun 2009 dan perubahan hutang kepada pihak hubungan istimewa sebesar Rp 515.277 juta. Hal ini di-offset secara parsial dimana perubahan piutang kepada pihak hubungan istimewa pada tahun 2009 berjumlah Rp 392.529 juta dibandingkan Rp 139.492 pada tahun 2008.

Pinjaman

Per tanggal 31 Desember 2010, Perseroan memiliki pinjaman bank sebesar Rp 401.704 juta (USD 44,7 juta), jumlah pokok tidak termasuk biaya transaksi yang belum diamortisasi Pinjaman bank tersebut menggunakan mata uang Dolar Amerika dan Rupiah. Sebagian besar pinjaman bank Perseroan akan jatuh tempo dalam waktu delapan tahun, dan tidak ada yang sudah jatuh tempo atau atau jatuh tempo seketika dalam waktu 12 bulan. Tabel berikut ini menunjukkan tingkat suku bunga atas pinjaman bank selama tiga tahun terakhir dan profil jatuh tempo dari pinjaman tersebut.

	Tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember		
	2008	2009	2010
US Dollar			
Jangka Panjang	-	-	3,75% – 4,75%
	plus LIBOR		
Rupiah			
Jangka Panjang	-	-	13%

Pada tanggal 31 Desember 2010				
	Dalam satu tahun	Dua sampai tiga tahun	Empat sampai lima tahun	Lebih dari lima tahun
Jatuh Tempo	23.857	110.127	125.062	142.657
				401.704

Sebagian pinjaman konsolidasian Perseroan memiliki tingkat suku bunga yang tetap sehingga perubahan tingkat suku bunga di pasar tidak memiliki dampak atas kemampuan Perseroan dalam mengembalikan pinjaman. Perseroan tidak memiliki hutang yang tingkat suku bunganya belum ditentukan. Untuk sebagian pinjaman Perseroan lainnya dengan tingkat suku bunga mengambang, apabila terjadi kenaikan tingkat suku bunga LIBOR, Perseroan tetap berkeyakinan mampu membayar kewajiban yang tersebut.

Per 31 Desember 2010, Perseroan memiliki total pinjaman bank sebesar Rp 401.704 juta. Rata-rata tingkat bunga yang dibayarkan oleh Perseroan adalah sebesar LIBOR + 3,75 – 4,75% (hutang dalam USD) dan sebesar 13% (hutang dalam Rupiah).

Pinjaman Pemegang Saham BLTA

Per tanggal 31 Desember 2010, Perseroan memiliki hutang kepada BLTA dengan jumlah sebesar Rp 677.102 juta (USD 75,3 juta). Jumlah ini mewakili hutang Perseroan kepada BLTA terkait hutang BLTA kepada Bank melalui berbagai fasilitas pinjaman bank, yang digunakan untuk membiayai pembelian dan *upgrade* beberapa kapal Perseroan. Pinjaman tersebut menggunakan beberapa kapal milik Perseroan sebagai jaminan, yaitu MT Kunti, FPSO Brotojoyo, MT Anjani, MT Badraini, MT Barawati, MT Gandini,



MT Ontari, MT Pergiwo, FSO Pradapa, MT Gas Bali dan MT Gas Natuna. Untuk memudahkan proses akuntansi dan keseluruhan pembayaran, Perseroan mengimbangi piutang dari dan hutang kepada BLTA dan anak perusahaannya sehubungan dengan transaksi ini menjadi hutang tunggal kepada BLTA. Perseroan bermaksud untuk menggunakan hasil prospektus ini untuk membayar hutang kepada BLTA. Selain itu, Perseroan telah menandatangani perjanjian dengan BLTA yang mewajibkan BLTA untuk menggunakan sebagian dana hasil Penawaran Umum Perdana yang diterimanya dari Perseroan untuk membayar penuh kewajiban tersebut dalam kurun waktu 120 hari sejak diterimanya dana tersebut. BLTA juga setuju untuk memastikan bahwa efektif setelah pelunasan pinjaman tersebut dilakukan, secara bersamaan pembebasan hak gadai atas seluruh kapal Perseroan yang digunakan sebagai jaminan dari fasilitas bank tersebut akan dilakukan. Selain itu, dalam perjanjian tersebut, Perseroan juga tidak akan menyediakan dukungan kredit lebih lanjut kepada BLTA.

Fasilitas Kredit

Sebagian besar kreditur Perseroan merupakan bank asing namun demikian Perseroan juga memiliki pinjaman dari bank-bank lokal dalam mata uang Rupiah seperti yang dijabarkan di bawah ini.

Perseroan telah menandatangani perjanjian fasilitas pinjaman uang berjamin dengan ING Bank NV, cabang Singapura pada tanggal 8 November 2005 sebesar USD 19.900.000. Sehubungan dengan akuisisi atas MT Gas Maluku dari Gas Maluku Maritime Pte., Ltd ("GML"), Perseroan, ING Bank N.V. dan GML terlibat dalam perjanjian penyerahan di mana pinjaman GML untuk pembelian kapal MT Gas Maluku pada tanggal 8 November 2005 dialihkan kepada Perseroan. Perjanjian ini mulai berlaku pada tanggal 30 Juli 2010. Pinjaman yang masih berjalan yang diserahkan pada tanggal tersebut berjumlah USD 6.600.000. Fasilitas pinjaman ini dapat dibayar dua kali dalam setahun sampai bulan November 2015. Tingkat suku bunga pinjaman ini adalah LIBOR plus 3,75% yang dibayarkan setiap bulan. Fasilitas pinjaman ini dijamin dengan kapal MT Gas Maluku.

Anak-anak perusahaan dari Perseroan yaitu PT Ruby Maritime dan PT Sapphire Maritime, mendapat fasilitas pinjaman investasi berjangka panjang melalui perjanjian dengan PT Bank Syariah Mandiri, PT Bank Muamalat Indonesia Tbk, PT Bank BRI Syariah dan BPD Jatim Divisi Usaha Syariah pada tanggal 3 Desember 2009 yang masing-masing sebesar Rp 46.672 juta. Masing-masing fasilitas pinjaman ini dibayar dengan cicilan sebanyak 20 kali setiap tiga bulan sekali dengan pembayaran sejumlah Rp 28.003 juta pada tanggal pembayaran terakhir. *Indicative return* didasarkan pada persentase tertentu yang dinilai secara periodik dan untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2009 dan 2010 adalah sebesar 14,5% dan 13,5% - 14,5%, berturut-turut. Fasilitas pinjaman dijamin dengan kapal MT Dewi Sri, MT Dewayani serta *corporate guarantee* dari BLTA. Salah satu syarat perjanjian ini adalah bahwa anak-anak perusahaan harus membuka rekening deposito di Bank Syariah Mandiri. Sehubungan dengan pinjaman tersebut di atas, BLTA dan anak perusahaan diminta untuk menyetujui beberapa hal diantaranya terkait rasio hutang terhadap ekuitas dan rasio *debt service coverage*. Per tanggal 31 Desember 2010, Perseroan memiliki sisa hutang dari fasilitas ini sebesar Rp 80.276 juta (USD 8,9 juta), yang mewakili jumlah pokok di luar biaya transaksi yang belum diamortisasi.

Anak perusahaan Perseroan, PT Sapphire Maritime, menandatangani perjanjian pinjaman dengan Deutsche Investitions-Und Entwicklungsgesellschaft MBH pada tanggal 31 March 2010 untuk pinjaman sebesar USD 29.750.000 yang jatuh tempo pada tanggal 15 Maret 2018. Fasilitas pinjaman ini dibayarkan dengan cicilan setiap enam bulan sebanyak 13 kali dengan pembayaran sebesar USD 8.925.000 pada tanggal terakhir pembayaran. Tingkat suku bunganya adalah LIBOR ditambah 4,75%. Pinjaman ini dijamin dengan kapal MT Gas Komodo dan *corporate guarantee* dari BLTA. Sehubungan dengan pinjaman tersebut di atas PT Sapphire Maritime diminta untuk menyetujui beberapa hal yang diantaranya terkait rasio hutang dibandingkan harga wajar kapal dan rasio *debt service coverage*. Per tanggal 31 Desember 2010, Perseroan memiliki sisa hutang dari fasilitas ini sebesar Rp 267.482 juta (USD 29,7 juta), yang mewakili jumlah prinsipal di luar biaya transaksi yang belum diamortisasi.

Pengeluaran Modal (*Capital Expenditure*)

Historis Pengeluaran Modal

Pengeluaran modal utama Perseroan terkait dengan pembelian kapal-kapal baru, baik yang bekas maupun yang baru dibangun serta *upgrade* dan konversi kapal-kapal yang ada. Perseroan melakukan investasi keseluruhan sebesar Rp 702.905 juta dan Rp 1.354.073 juta (USD 150,6 juta) masing-masing untuk pengeluaran modal tahun 2009 dan 2010. Pada tahun 2008 Perseroan tidak memiliki pengeluaran modal. Sumber utama dari jumlah yang dikeluarkan sebagai pengeluaran modal adalah kas yang berasal dari kegiatan operasional, pinjaman pemegang saham dan kas dari pinjaman bank.

	Tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember			
	2010 Juta USD	2010 Juta Rp	2009 Juta Rp	2008 Juta Rp
Pengeluaran Modal				
Pembelian Kapal	121,0	1.087.705	702.905	-
Upgrade Kapal	29,6	266.368	-	-
Konversi Kapal	-	-	-	-
Total	150,6	1.354.073	702.905	-

Selain itu, Perseroan juga memiliki tambahan pengeluaran modal sebesar USD 0,63 juta per bulan sehubungan dengan enam kapal yang *bareboat charter* ke BLT sejak 1 Januari 2011

Terkait dengan pengeluaran modal di masa depan yang akan digunakan untuk pembelian dan/atau konversi kapal tanker menjadi FPSO/FSO, serta pembelian kapal tanker jenis lainnya, Perseroan berencana untuk membiayai kebutuhan modal tersebut melalui kombinasi hasil dari penawaran saham, pinjaman bank, dana dari pasar modal serta sumber pendanaan lainnya. Sumber dana yang belum terealisasi untuk belanja modal, akan dipergunakan untuk cadangan likuiditas. Perseroan tidak memiliki transaksi lindung nilai atas pengeluaran modal ini.

Tabel berikut ini menampilkan nama-nama kapal yang Perseroan beli dengan melalui pengeluaran modal untuk setiap tahun yang tertera:

2010	2009	2008
-	MT Gas Natuna MT Dewayani MT Gandini MT Dewi Sri MT Barawati MT Pergiwo	MT Gas Komodo MT Gas Maluku MT Badraini MT Gas Bali

Perseroan telah dan berencana untuk mengikuti tender untuk proyek penambahan FPSO/FSO. Seandainya Perseroan berhasil dalam proses tender tersebut dan memenangkan kontrak, Perseroan akan mengkonversi kapal-kapal yang dimiliki sekarang menjadi FPSO/FSO. Biaya dan waktu yang dibutuhkan untuk mengkonversi kapal menjadi FPSO atau FSO tergantung pada beberapa faktor termasuk ukuran kapal dan persyaratan kontrak dan cukup sulit untuk memastikannya. Konversi kapal seperti itu diperkirakan menelan biaya antara USD 50 juta sampai USD 250 juta per kapal dan prosesnya akan memakan waktu dari 6 sampai 24 bulan.

Selain itu, Perseroan telah menandatangani MOU dengan PT Baturona Adimulya dan afiliasinya pada tanggal 23 Desember 2010 untuk penyediaan terminal terapung dan penyimpanan batu bara (*floating offshore coal terminal and storage*) untuk batubara dengan jangka waktu minimum selama 20 tahun yang dimulai sejak tahun 2011. Perjanjian ini mewajibkan Perseroan untuk mengkonversi 2 atau lebih tanker minyaknya menjadi terminal terapung dan penyimpanan batu bara, yang direncanakan untuk dilakukan di tahun 2011. Perseroan memperhitungkan bahwa proses konversi ini akan menghabiskan waktu selama 4 bulan setiap kapalnya dan menghabiskan biaya sebesar USD 10 juta per kapal.



Kewajiban Kontrak

Terhitung tanggal 31 Desember 2010 Perseroan tidak memiliki kewajiban kontrak apapun.

Pos-pos yang tidak tercatat di neraca dan kewajiban kontingensi

Sejak tanggal 31 Desember 2010 Perseroan tidak lagi memiliki pos-pos yang tidak tercatat di neraca dan kewajiban kontingensi.

Risiko Pasar

Dalam kegiatan usaha yang berjalan normal, Perseroan dihadapkan pada berbagai resiko pasar, termasuk resiko tarif tambang, resiko harga bahan bakar dan resiko tingkat suku bunga, serta, untuk kemungkinan yang lebih kecil terdapat resiko devisa dan resiko kredit. Strategi manajemen resiko Perseroan bertujuan untuk meminimalisir efek yang merugikan dari berbagai resiko tersebut pada kinerja keuangan.

Risiko Tarif Tambang

Tarif tambang pada umumnya ditentukan oleh kekuatan pasar yang tergantung pada persediaan dan permintaan kargo. Tarif ini memiliki pengaruh penting dan langsung pada pendapatan dan laba Perseroan. Kekurangan kapasitas angkutan dapat menyebabkan kenaikan pada tarif tambang sementara kelebihan persediaan kapal dapat menyebabkan tarif tambang turun. Tarif tambang bersifat musiman dan sering mengalami fluktuasi. Perseroan berusaha untuk mengurangi kerugian yang disebabkan oleh resiko tarif tambang dengan cara mendiversifikasi kegiatan operasional ke dalam beberapa segmen yang berbeda dan dengan cara mengamankan sebagian besar pendapatan melalui kontrak jangka panjang. Tarif tambang Perseroan berdenominasi Dolar Amerika Serikat (USD).

Risiko Harga Bahan Bakar

Harga bahan bakar tergantung pada sejumlah faktor ekonomi dan politik yang sebenarnya berada di luar kendali Perseroan. Kenaikan pada biaya *bunker* dapat merugikan kondisi keuangan dan kinerja Perseroan. Pada saat tertentu, jika Perseroan yakin bahwa harga bahan bakar akan naik secara signifikan dalam waktu singkat, Perseroan akan melakukan pencegahan terhadap risiko yang ditimbulkan oleh kenaikan harga bahan bakar untuk jangka waktu singkat dengan membeli bahan bakar dalam jumlah yang mencukupi untuk kebutuhan Perseroan selama satu atau dua bulan. Selain itu, beberapa COA Perseroan mengandung klausa penyesuaian tentang harga bahan bakar yang memungkinkan Perseroan dan pelanggan Perseroan untuk melakukan penyesuaian pada bagian yang berkaitan dengan harga pada perjanjian dengan perubahan pada harga bahan bakar di pasar terbuka.

Risiko Tingkat Suku Bunga

Perubahan pada tingkat suku bunga dan jumlah pinjaman yang masih berjalan mempengaruhi tingkat keuntungan Perseroan. Saat ini Perseroan sedang mengalami tingkat suku bunga yang relatif rendah. Saat ini Perseroan tidak memiliki pengaturan cegah risiko atau *swap* suku bunga untuk menyesuaikan tampilan risiko tingkat suku bunga tetapi di saat mendatang mungkin saja Perseroan akan terlibat dalam pengaturan seperti itu.

Risiko Nilai Tukar Uang

Mata uang yang Perseroan gunakan adalah Dolar Amerika, namun laporan keuangan konsolidasi Perseroan yang menggunakan PSAK Indonesia disajikan dalam mata uang Rupiah. Transaksi mata uang asing Perseroan dihitung berdasarkan nilai tukar yang berlaku pada saat transaksi. Tampilan dan fluktuasi mata uang asing tidak terlalu berpengaruh terhadap kegiatan usaha Perseroan akhir-akhir ini. Jika diperlukan, di masa mendatang Perseroan mungkin akan melakukan kontrak berjangka ke depan tentang valuta asing dan *swap* mata uang asing untuk mencegah risiko terhadap nilai tukar mata uang asing.



Tabel berikut memperlihatkan perolehan dan kerugian devisa selama tiga tahun terakhir:

	Tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember			
	2008	2009	2010	2010
		Rp (juta)		USD (juta)
Laba (Rugi)	5.517	(5.020)	(6.980)	(0,8)

Risiko kredit

Risiko kredit yang mungkin terjadi timbul bila penyewa lalai melakukan pembayaran yang tercantum dalam kontrak *time charter*, COA maupun *spot charter*. Perseroan berusaha untuk selalu tepat waktu dalam memantau piutang Perseroan untuk mengurangi resiko kredit yang dihadapinya.

Inflasi

Menurut Biro Pusat Statistik, laju inflasi tahunan Indonesia seperti yang dihitung berdasarkan indeks harga konsumen adalah masing-masing 7,0%, 2,8% dan 11,1% pada tahun 2010, 2009 dan 2008. Perseroan tidak menganggap inflasi di Indonesia memiliki pengaruh yang signifikan pada kinerja perusahaan Perseroan.

Musiman

Selama tiga tahun terakhir musiman tidak memberi pengaruh besar terhadap kinerja Perseroan.

Tren dan Prospek

Perseroan berharap untuk tetap mengembangkan usaha Perseroan selama tahun 2011. Kegiatan Perseroan akan terus dipengaruhi oleh kondisi pasar tempat Perseroan beroperasi, terutama oleh tarif tambang untuk produk-produk yang Perseroan angkut serta faktor-faktor lainnya.

Manajemen Risiko

Manajemen Risiko yang dilakukan oleh Perseroan termasuk antara lain upaya-upaya untuk mengelola dan mengurangi risiko terjadinya masalah keselamatan pada kapal, mengurangi fluktuasi pendapatan usaha pelayaran Perseroan dan memperkecil kesalahan manusia oleh karena keahlian dan ketrampilan awak kapal. Berikut antara lain adalah upaya yang dilakukan Perseroan.

Klasifikasi dan Sertifikasi Kapal

Untuk menjaga keselamatan pelayaran industry maritim maka IMO (*International Maritime Organization*) menetapkan suatu standar Manajemen Keselamatan Internasional (*International Safety Management Code/ISM Code*) pada tahun 1993, yang menjadi suatu keharusan pada tahun 1998. Kode ini menetapkan tujuan manajemen keselamatan dan mengharuskan penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System/SMS*) oleh pemilik kapal atau siapapun, misalnya manajer atau penyewa bareboat charter, yang telah memiliki kemampuan untuk mengoperasikan kapal. Selain itu setiap kapal komersial yang berlayar di Indonesia harus mendapat pengakuan atau terdaftar pada lembaga klasifikasi di Indonesia yaitu Biro Klasifikasi Indonesia.

Perseroan telah menerapkan *Safety Management Code* berstandar internasional dan sebagian besar kapal Perseroan memiliki 2 (dua) sertifikat pengakuan dimana satu dari lembaga klasifikasi negara asing yang menjadi anggota asosiasi klasifikasi internasional (*Internasional Association of Classification Society/ IACS*) seperti Lloyds Register, Bureau Veritas, Det Norske Veritas atau Nippon Kaiji Kyokai, dan satu lagi lembaga klasifikasi dari Indonesia dalam hal ini Biro Klasifikasi Indonesia. Tidak banyak kapal yang berada di Indonesia yang memiliki atau terdaftar pada 2 (dua) lembaga klasifikasi seperti ini.



Sebagian besar kapal-kapal tanker minyak Perseroan selama ini telah melayani rute atau jalur internasional, termasuk kawasan ASEAN, Asia Timur dan daerah lainnya sehingga telah mendapatkan audit, survey, penelitian kepatuhan kapal (*vessel compliance tests*) dan telah terbiasa mengikuti peraturan-peraturan internasional yang ketat.

Operasi dan Pemeliharaan Kapal

Salah satu risiko dalam industri pelayaran adalah terjadinya masalah dengan kapal. Kondisi kapal yang dimiliki Perseroan adalah baik dan sesuai dengan kebutuhan kapal dalam negeri. Dengan program pemeliharaan kapal yang baik dan rutin sepanjang hidup kapal, kapal-kapal Perseroan dapat beroperasi secara optimal dan siap bersaing dengan kapal-kapal lainnya di dalam negeri. Perbaikan dan pemeliharaan kapal secara rutin dapat mengurangi masalah yang dapat terjadi pada kapal dan hal ini dapat mengurangi risiko-risiko yang dapat timbul sehingga pada akhirnya mengurangi biaya. Selain itu, kapal-kapal Perseroan secara berkala dan teratur akan di-*off-hire* (di-non-operasikan) sehingga inspeksi rutin dapat dilakukan dengan baik. Kapal kami juga telah diasuransikan dengan nilai pertanggungan yang cukup agar tidak menimbulkan biaya yang besar bagi Perseroan apabila terjadi kecelakaan kapal atau hal-hal yang tidak diinginkan lainnya.

Diversifikasi Usaha dan Jenis Kapal

Dengan adanya diversifikasi usaha dimana Perseroan bergerak dalam beberapa segmen berbeda termasuk segmen pengangkutan minyak, gas, lepas pantai (FPSO/FSO) dan pengangkutan kimia, maka Perseroan tidak memiliki ketergantungan penerimaan pada satu jenis segmen tertentu. Tidak semua segmen yang digeluti oleh Perseroan mempunyai korelasi positif satu sama lain bahkan pada saat tertentu segmen-segmen tersebut tidak mempunyai pengaruh korelasi terhadap segmen lainnya sehingga hal ini juga mengurangi fluktuasi tingkat permintaan atas tanker. Perseroan akan terus melakukan diversifikasi usaha agar dapat semakin meningkatkan pertumbuhan Perseroan yang berkesinambungan dan arus kas yang semakin konsisten. Kapal kami juga terdiri dari berbagai jenis tipe, ukuran dan spesifikasi yang beragam sehingga dapat memenuhi kebutuhan pelanggan yang berbeda-beda dan memperluas peluang usaha yang ada.

Pendapatan dari Kontrak

Dengan adanya pendapatan dari kontrak, Perseroan akan mendapatkan penerimaan pendapatan dalam jumlah konstan tanpa terpengaruh oleh siklus usaha pelayaran sehingga hal ini akan mengurangi fluktuasi pendapatan. Semakin panjang kontrak yang dapat diikat dengan pelanggan, maka akan semakin meningkatkan tingkat kepastian jumlah penerimaan pendapatan. Selain itu, oleh karena hampir semua jenis kontrak yang didapatkan Perseroan adalah berupa time charter, dimana di dalam jenis kontrak ini Perseroan tidak menanggung biaya bahan bakar, maka Perseroan tidak akan terlalu terkena dampak apabila terjadi kenaikan harga bahan bakar minyak (*bunker*).

Tidak terdapat kejadian/kondisi yang tidak normal dan jarang terjadi yang dapat mempengaruhi jumlah pendapatan dan memiliki dampak bagi kondisi keuangan Perseroan

Pelatihan dan Pengembangan Awak Kapal

Awak kapal Perseroan juga terus dilatih secara terus menerus agar dapat meningkatkan kompetensi dan kualifikasi mereka untuk memastikan kapal dapat berlayar dengan aman dan efisien. Perseroan juga terus mengembangkan kuantitas dan kualitas awak kapal, *cadet* dan staf darat - kapal-kapal Perseroan. Para kru yang menangani kapal-kapal Perseroan telah terbiasa melayani standar internasional yang diterapkan pada perusahaan minyak dan gas besar – seperti ExxonMobile, Shell, ConocoPhillips, Santos dll termasuk juga standar kecakapan dan keahlian awak kapal internasional.

Untuk tujuan pelatihan awak kapal, Perseroan telah mengadakan perangkat simulasi kamar mesin kapal (*mock up engine room*), bagan pompa muatan (*cargo pump mock up*) dan simulator anjungan kapal Perseroan (*bridge simulator*) dan perangkat lainnya agar para awak kapal dapat terus meningkatkan ketrampilan dan pengetahuan mereka sesuai dengan perkembangan industri terbaru serta mempertajam keahlian yang dibutuhkan untuk menjadi seorang pelaut yang berpengalaman.



Khusus untuk perangkat simulator anjungan kapal, Perseroan merupakan satu-satunya perusahaan perkapalan swasta nasional yang memiliki perangkat tersebut. Simulator ini adalah tipe *Transas Navy Trainer 4000* dan *ERS 400 Engine Room Simulator* buatan Rusia serta telah memenuhi standar yang ditetapkan oleh *Sea Fleet Service of Rusia's Ministry of Transport* dan *Marine Safety Agency, UK*. Selain itu, Perseroan juga telah melengkapi perangkat simulator tersebut dengan *Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)*, yaitu suatu sistem navigasi yang diwajibkan oleh *International Maritime Organisation (IMO)* untuk digunakan oleh setiap kapal di seluruh dunia pada tahun 2012.



VI. RISIKO USAHA

Investasi pada Saham Yang Ditawarkan memiliki risiko yang signifikan. Calon investor harus hati-hati mempertimbangkan semua informasi yang terdapat dalam memorandum penawaran dan, khususnya, risiko yang diuraikan di bawah ini sebelum memutuskan untuk berinvestasi di Penawaran Umum. Berikut ini menjelaskan beberapa risiko yang signifikan yang dapat mempengaruhi dan nilai Penawaran Umum Saham. Selain itu, beberapa risiko mungkin tidak diketahui dan risiko lainnya yang saat ini diyakini tidak material, dapat berubah menjadi material. Semua risiko bisa material dan mempengaruhi bisnis, kondisi keuangan, hasil usaha dan prospek Perseroan. Harga pasar dari Penawaran Umum Saham bisa menurun akibat salah satu risiko dan calon investor mungkin kehilangan semua atau sebagian dari investasi. Prospektus ini juga berisi pernyataan perkiraan ke depan yang melibatkan risiko dan ketidakpastian. Hasil aktual Perseroan dapat berbeda secara materi dari yang diantisipasi dalam pernyataan sebagai akibat dari faktor-faktor tertentu, termasuk risiko yang dihadapi oleh Perseroan seperti yang dijelaskan berikut ini dan di bagian lain Prospektus ini.

Dalam menjalankan usahanya Perseroan menghadapi risiko yang dapat mempengaruhi hasil usaha Perseroan apabila tidak diantisipasi dan dipersiapkan penanganannya dengan baik. Di bawah ini adalah pemaparan Perseroan mengenai risiko-risiko yang material yang diketahui Perseroan saat ini, yang diperkirakan dapat mempengaruhi kemampuan Perseroan untuk menghasilkan laba, diurut mulai dari faktor yang berisiko paling besar hingga paling kecil:

Risiko Terkait Kegiatan Usaha

Risiko pemutusan hubungan kontrak

Kontrak sewa jangka panjang Perseroan dengan Pertamina, yang saat ini mengontrol sebagian besar distribusi minyak Indonesia dan produk turunannya di wilayah perairan Indonesia, memberikan kontribusi sebesar 38% dari total pendapatan Perseroan di tahun yang berakhir pada 31 Desember 2010. Jika pertumbuhan ekonomi Indonesia mengalami perlambatan atau penurunan, Pertamina dapat mengurangi dan/atau menghentikan produksinya untuk sementara, sehingga dapat mengurangi pasokan produk minyak dan turunannya. Hal ini dapat meningkatkan risiko pemutusan kontrak jangka panjang dengan Perseroan yang mendorong Perseroan untuk segera mencari penyewa baru atau kargo pengganti. Jika Perseroan tidak dapat memperoleh penyewaan baru atau kargo pengganti dalam jangka waktu yang layak, hal ini dapat mengakibatkan dampak buruk secara material pada pendapatan, hasil usaha dan kondisi keuangan.

Selain itu, dari ketujuh kontrak *time charter* dengan Pertamina dimana Perseroan menyediakan jasa perkapalan, hanya tiga kontrak yang secara langsung atas nama Perseroan dan keempat kontrak lainnya masih atas nama BLTA dimana BLTA ‘meneruskan’ seluruh pendapatan tersebut ke Perseroan. Perseroan berharap keempat kontrak ini dapat dinovasi dari BLTA ke Perseroan pada tahun 2011. Tidak ada jaminan bahwa BLTA ataupun Pertamina akan menyetujui novasi tersebut, namun jika novasi tersebut tidak terealisasi, BLTA akan tetap memberikan pendapatan yang diterima dari kontrak dengan Pertamina tersebut kepada Perseroan.

Angkutan laut merupakan usaha yang memiliki beberapa risiko melekat dan kecelakaan yang terjadi atas kapal Perseroan akan berdampak negatif terhadap hasil usaha

Pengoperasian kapal memiliki risiko menyangkut kecelakaan dan musibah yang dapat membahayakan keselamatan kargo. Kapal-kapal Perseroan berlayar mengarungi berbagai wilayah samudera dan perairan sehingga berisiko menghadapi kerusakan yang diakibatkan oleh cuaca buruk, tabrakan dengan kapal lain serta kemungkinan disangsi untuk tidak boleh berlayar (*grounded*) atau bahkan tenggelam. Muatan yang diangkut kapal Perseroan mungkin mudah terbakar, dapat meledak, beracun dan berbahaya untuk kapal, manusia serta lingkungan. Kapal-kapal Perseroan juga menghadapi kemungkinan pembajakan di laut dan dapat dimintakan tebusan, dirusak, atau bahkan dimusnahkan. Meskipun Perseroan telah

menempatkan keselamatan sebagai prioritas dalam merancang dan mengoperasikan armadanya, kapal-kapal Perseroan pernah mengalami musibah dan tidak ada jaminan bahwa hal ini tidak akan terjadi di masa yang akan datang.

Walaupun kapal-kapal Perseroan telah diasuransikan, tidak ada jaminan bahwa pihak asuransi akan selalu mengganti kerugian yang disebabkan oleh kecelakaan seperti yang disebutkan di atas. Kapal dan perlengkapan yang dimiliki Perseroan dan Anak Perusahaan diasuransikan terhadap kerusakan lambung dan kerusakan kapal (*Hull and Machinery*) serta risiko perang melalui *Increased Value and Additional Owners Interest (I.V & A.O.I.)* dengan jumlah pertanggungan seluruhnya sebesar USD 326 juta, USD 223 juta dan USD 111 juta, masing-masing untuk tanggal 31 Desember 2010, 2009 dan 2008 melalui *L.C.H. (S) Pte. Ltd Insurance Broker and Consultants*. Namun demikian, tidak ada jaminan bahwa perlindungan asuransi tersebut akan cukup untuk menutupi seluruh biaya yang mungkin timbul akibat kecelakaan. Di masa depan, mungkin saja dibutuhkan waktu yang lebih lama untuk memperbaiki kapal yang rusak akibat kecelakaan. Mungkin juga timbul tuntutan terhadap Perseroan dari operator kapal lain, lembaga pemerintah atau perorangan untuk membersihkan tumpahan (*clean-up*) muatan, ganti rugi, denda atau pembayaran atas kerusakan yang memiliki dampak negatif terhadap kondisi keuangan dan hasil kinerja operasi Perseroan. Selain itu, meskipun telah dilindungi dengan asuransi, apabila terjadi keputusan atau penyelesaian yang tidak menguntungkan sehubungan dengan tuntutan terhadap Perseroan dan Anak Perusahaan maupun adanya publisitas negatif sehubungan dengan kecelakaan tersebut, persepsi buruk dari para pelanggan dapat timbul atas jejak rekam keselamatan operasional Perseroan sehingga merusak reputasi Perseroan dan pada gilirannya dapat memberi pengaruh buruk terhadap pendapatan, kondisi keuangan dan hasil kinerja operasional Perseroan.

Kenaikan harga bahan bakar atau biaya operasi lainnya akan berdampak negatif terhadap margin laba

Salah satu komponen utama yang berpengaruh atas biaya pengoperasian kapal adalah harga bahan bakar. Kondisi politik dan ekonomi di Timur Tengah, Venezuela, Nigeria dan di berbagai belahan dunia lainnya menyebabkan sulitnya memperkirakan ketersediaan bahan bakar untuk menunjang kegiatan operasional kapal pada harga yang tetap memberikan skala ekonomis atas kontrak *spot* dan COA Perseroan, secara berkesinambungan. Untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010, biaya bahan bakar mewakili sekitar 26,1% dari total beban langsung yang terdiri dari biaya pelayaran dan biaya pengoperasian kapal. Kenaikan biaya bahan bakar di masa yang akan datang akan mempengaruhi biaya operasi secara signifikan. Kenaikan harga bahan bakar belum tentu dapat dibebankan secara penuh kepada pelanggan melalui tarif tambang yang lebih tinggi, dalam kaitannya dengan perang harga akibat meningkatnya kompetisi. Selain itu, kenaikan tersebut akan menyebabkan kenaikan biaya operasional lainnya, termasuk biaya awak kapal (*crew costs*). Dengan demikian, kenaikan harga bahan bakar atau biaya operasional lainnya akan berdampak negatif terhadap kondisi usaha, keuangan dan kinerja operasional Perseroan.

Biaya pemeliharaan dan biaya perbaikan akan meningkat seiring dengan bertambahnya umur kapal

Umumnya, biaya yang dikeluarkan agar kapal layak beroperasi akan meningkat seiring dengan bertambahnya umur kapal. Kapal-kapal yang lebih tua biasanya memerlukan biaya pemeliharaan yang lebih besar dan memiliki tingkat pemakaian yang lebih rendah karena alasan pemeliharaan, dibandingkan dengan kapal-kapal terbaru. Tarif asuransi untuk kargo menjadi lebih tinggi dengan tingkat efisiensi yang menurun seiring dengan bertambahnya usia kapal sehingga menyebabkan kapal-kapal tua kurang menarik untuk disewa.

Selain itu, peraturan pemerintah atau standar keselamatan atau standar peralatan lainnya yang berhubungan dengan usia kapal dapat mengakibatkan timbulnya pengeluaran untuk membeli peralatan kapal yang baru, juga bisa menyebabkan dibatasinya kegiatan kapal untuk kegiatan operasional tertentu. Perseroan dan Anak Perusahaan tidak dapat memastikan bahwa seiring dengan bertambahnya usia kapal-kapal tersebut, kondisi pasar dapat membenarkan dilakukannya pengeluaran-pengeluaran tersebut, maupun dapat mengoperasikan kapal-kapal tersebut secara menguntungkan selama sisa usianya. Seandainya kapal-kapal tersebut dijual, Perseroan dan Anak Perseroan tidak dapat memastikan bahwa harga penjualan akan sama atau lebih besar dari pada harga buku yang tercantum di dalam laporan keuangan pada saat itu.



Fluktuasi atas kapasitas pengangkutan laut nasional dan permintaan nasional atas pengangkutan laut dapat mengakibatkan perubahan atas tarif tambang (freight rate) secara tidak terduga, sehingga dapat berdampak negatif terhadap pendapatan dan hasil usaha Perseroan

Tarif tambang (*freight rate*) yang Perseroan tetapkan sebagian besar dipengaruhi oleh keseimbangan perdagangan secara geografis di Indonesia, yang menentukan lamanya pengangkutan yang diperlukan, serta keseimbangan pasokan kapal di seluruh dunia dan permintaan kargo untuk produk tertentu. Tarif tambang memiliki efek langsung dan substansial terhadap pendapatan dan laba yang diperoleh Perseroan. Kurangnya kapasitas pelayaran yang tersedia akan meningkatkan tarif tambang yang ada sehingga meningkatkan pendapatan rata-rata per hari Perseroan. Kelebihan pasokan dalam kapasitas pelayaran memiliki efek sebaliknya. Selain itu, meningkatnya tarif tambang juga akan meningkatkan keuntungan yang didapat dari perbedaan tarif tambang atas kapal yang disewa Perseroan dengan harga tetap untuk jangka waktu yang panjang dengan tarif *spot* yang lebih tinggi atas kapal yang disewakan ke para pelanggan Perseroan. Selama tiga tahun terakhir, tarif tambang telah mengalami perubahan untuk setiap segmen operasional Perseroan.

Selain itu, industri pelayaran merupakan segmen yang sangat kompetitif dan memiliki rintangan masuk (*entry barrier*) yang tinggi, termasuk kebutuhan modal yang signifikan. Namun pada saat permintaan meningkat, tidak tertutup kemungkinan masuknya perusahaan baru ke pasar sehingga menambah jumlah pemain di dalam industri dan meningkatkan persaingan pasar. Tren historis menunjukkan pertumbuhan nasional yang kuat atau pergeseran dalam neraca perdagangan menuju pertumbuhan pasar yang kuat dan dengan tarif yang lebih tinggi, dan kemudian diikuti dengan penambahan kapasitas yang signifikan, menyebabkan industri rentan saat kondisi menurun. Selama penurunan tersebut, terjadi tekanan hebat atas harga, dan tarif tambang menurun secara signifikan.

Lebih lanjut, secara historis tarif tambang terbukti tidak dapat diprediksi dan dengan tingkat volatilitas yang tinggi. Permintaan atas kapasitas kapal tanker dipengaruhi oleh kondisi ekonomi nasional, produktifitas industri serta permintaan akan produk-produk *petroleum* termasuk minyak mentah, perkembangan perdagangan internasional, persaingan dari alat transportasi lainnya dan perubahan pola angkutan laut dan jenis transportasi lainnya. Sebagai konsekuensi atas perubahan permintaan ini (ditambah dengan adanya perubahan atas kapasitas pengangkutan laut), sifat, waktu dan tingkat perubahan dalam industri kapal tanker yang relatif sulit diduga dapat berdampak buruk atau menimbulkan gejolak (*volatility*) atas tarif tambang yang berlaku atas armada Perseroan dan hasil operasional Perseroan.

Setiap keterlambatan atas pengiriman kapal baru atau perbaikan kapal yang ada sekarang, akan berdampak negatif terhadap pendapatan Perseroan

Strategi Perseroan dan Anak Perusahaan diterapkan dengan asumsi bahwa kapal-kapal yang dipesan akan dikirimkan tepat waktu dan kinerja kapal-kapal tersebut akan sesuai dengan spesifikasi desainnya. Suatu keterlambatan dalam pengiriman atau kinerja kapal yang buruk akan berdampak negatif terhadap kegiatan usaha, kinerja operasional dan kondisi keuangan Perseroan dan Anak Perusahaan. Keterlambatan pengiriman dapat disebabkan oleh masalah yang dialami oleh perusahaan pembuat kapal, seperti ketidakmampuan (*insolvency*), *force majeure* maupun kejadian-kejadian di luar kendali Perseroan dan Anak Perusahaan atau perusahaan pembuat kapal tersebut. Kejadian tersebut serta dampaknya, jika tidak dilindungi dengan asuransi atau ganti rugi yang memadai sesuai kontrak yang ada, akan berakibat buruk terhadap kondisi keuangan Perseroan dan Anak Perusahaan.

Service atas armada yang ada sekarang dilakukan secara teratur agar inspeksi dan pemeliharaan dapat dilakukan secara rutin. Apabila kapal-kapal tersebut memerlukan perbaikan yang lebih besar daripada yang diharapkan, mungkin akan terjadi keterlambatan pengiriman kembali kapal-kapal tersebut untuk melayani pelanggan. Keterlambatan tersebut berdampak buruk terhadap kegiatan usaha, kondisi keuangan dan kinerja operasional Perseroan dan Anak Perusahaan.

Industri pelayaran mudah bergejolak dan peka terhadap perubahan kondisi ekonomi secara umum. Kondisi ekonomi Indonesia berada di luar kendali Perseroan dan dapat memberikan mempengaruhi hasil usaha dan kinerja Perseroan

Kegiatan utama Perseroan adalah dalam bidang jasa pengangkutan, produksi, dan penyimpanan minyak, gas dan kimia. Secara historis, kondisi pasar bagi pengangkutan minyak, gas dan bahan kimia sifatnya berfluktuasi karena permintaan atas produk tersebut juga berubah-ubah. Permintaan atas minyak, gas dan bahan kimia terutama didorong oleh pola perkembangan, pertumbuhan dan aktivitas ekonomi Indonesia. Apabila ekonomi nasional mengalami perlambatan maka permintaan atas minyak, gas, bahan kimia dan FPSO akan menurun juga. Dengan demikian, permintaan jasa angkutan atas sumber daya tersebut juga akan terpengaruh.

Berikut ini adalah beberapa faktor ekonomi nasional yang mempengaruhi permintaan dan penawaran pengapalan atas minyak, bahan kimia dan sumber daya alam lainnya:

- Perubahan produksi minyak dan gas di Indonesia dan dampak perubahan ini terhadap harga minyak dan gas bumi;
- Tingkat ekspor dan impor dalam perdagangan minyak dunia atau perubahan pola perdagangan, yang mempengaruhi jarak pengangkutan kargo minyak dan gas tersebut;
- Permintaan produk energi, terutama untuk minyak bumi dan produk-produk turunannya;
- Persediaan minyak dan gas, khususnya di Indonesia;
- Perubahan musiman atas permintaan minyak, gas dan bahan kimia;
- Kebijakan pemerintah, khususnya berkaitan dengan regulasi lingkungan dan energi alternatif, dan
- Ketidakstabilan sosial dan politik, termasuk perang, terorisme atau perburuan.

Faktor-faktor ini berada di luar kendali Perseroan, dan sebagai hasilnya, sifat, waktu, dan tingkat perubahan dalam kondisi industri Perseroan tidak terduga. Penurunan yang material dalam permintaan, untuk layanan transportasi energi atau bahan kimia dapat mempengaruhi usaha dan kegiatan operasional Perseroan.

Terbatasnya ketersediaan kapal-kapal untuk dibeli secara tepat waktu dan harga kapal yang bergejolak akan mempengaruhi pendapatan Perseroan dan Anak Perusahaan

Ketersediaan kapal-kapal tanker merupakan kendala yang disebabkan karena berbagai faktor termasuk karena pembesituaan (*scrapping*) untuk jenis kapal berlambung-tunggal (*single hull*) atau kapal yang lebih tua, terbatasnya kapasitas galangan untuk membuat kapal-kapal baru dan mahalnya harga bahan pelat baja. Meskipun tarif tambang cenderung meningkat, ketersediaan kapal-kapal bekas (*second-hand*) terbatas jumlahnya, hal ini dikarenakan para operator kapal tidak berniat untuk keluar dari bisnis tersebut pada saat ini. Pembesituaan kapal tua, kapasitas galangan yang terbatas dan mahalnya bahan baku yang dibarengi dengan tingginya tarif tambang dapat menyebabkan peningkatan harga kapal, yang pada gilirannya menyebabkan meningkatnya kebutuhan modal investasi untuk memelihara atau untuk meningkatkan jumlah armada Perseroan.

Untuk memelihara armadanya, Perseroan dapat mengeluarkan biaya tidak terduga

Per Februari 2011, rata-rata usia kapal yang dimiliki maupun yang disewa Perseroan adalah 17,5 tahun. Kapal terbaru Perseroan berusia 4 tahun dan untuk FPSO berusia 30 tahun, walaupun FPSO tersebut dikonversi menjadi FPSO pada tahun 2006 dan mengalami *upgrade* pada tahun 2010, sehingga usia pakainya menjadi lebih panjang. Pada umumnya biaya yang dibutuhkan untuk memelihara sebuah kapal agar dapat beroperasi secara layak akan meningkat seiring dengan bertambahnya usia kapal tapi hal ini sulit untuk diperkirakan dengan akurat. Selain itu, adanya perubahan peraturan pemerintah yang tidak terduga atau penerapan standar atas peralatan dan keselamatan akan menyebabkan dikeluarkannya biaya yang tidak terduga untuk membeli atau mengubah peralatan, terutama untuk kapal-kapal tua. Sebagai konsekuensinya, Perseroan harus menghentikan operasi kapalnya untuk waktu yang lebih lama atau lebih sering dari yang direncanakan untuk melakukan perbaikan atau modifikasi yang diperlukan agar kapal tersebut dapat memenuhi peraturan yang berlaku tersebut. Tidak ada jaminan bahwa kapal-kapal Perseroan tidak memerlukan perbaikan secara ekstensif yang akan menyebabkan membengkaknya biaya dan perpanjangan waktu yang lama untuk perbaikan. Kondisi tersebut akan berdampak negatif terhadap kondisi usaha, keuangan dan kinerja operasional Perseroan.



Perseroan tunduk terhadap berbagai peraturan dan potensi kewajiban yang mengakibatkan pengeluaran biaya secara signifikan dan akhirnya berdampak negatif terhadap kondisi usaha, operasi dan keuangan Perseroan

Kegiatan operasional Perseroan tunduk terhadap berbagai perundang-undangan, perjanjian dan peraturan Indonesia yang mengatur tentang manajemen, transportasi, bongkar-muat minyak dan bahan berbahaya, yang semuanya dirancang untuk melindungi lingkungan dari polusi, termasuk juga peraturan perundang-undangan dari negara yurisdiksi dimana kapal tanker Perseroan beroperasi atau didaftarkan. Kapal-kapal Perseroan harus memenuhi semua persyaratan yang ketat dalam aspek operasional, pemeliharaan dan persyaratan struktural dimana pelaksanaannya akan diperiksa oleh pihak yang berwenang secara cermat. Selain itu, seluruh staf Perseroan yang terkait harus mematuhi aturan manajemen keselamatan dan kesiapan prosedur darurat yang telah disetujui. Pelanggaran atas persyaratan yang berlaku akan dikenakan sanksi yang berat dan untuk beberapa hal dapat dilakukan penahanan atas kapal Perseroan. Sehubungan dengan kegiatan operasionalnya, Perseroan mungkin saja mengalami kebocoran minyak atau bahan lainnya di masa mendatang. Perseroan dapat diminta untuk membayar biaya sehubungan dengan kebocoran minyak tersebut atau untuk membersihkan properti yang tercemar sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Selain itu, Perseroan dapat menerima klaim atas cedera pribadi atau kerusakan properti sehubungan dengan dugaan zat berbahaya yang diangkut atau digunakan oleh kapal Perseroan. Asuransi yang ada mungkin tidak cukup untuk menghindari semua risiko tersebut sehingga hal tersebut dapat berefek negatif terhadap bisnis, hasil operasi atau kondisi keuangan Perseroan.

Agar dapat senantiasa memenuhi perundang-undangan, perjanjian dan peraturan internasional yang ada pada saat ini maupun yang akan datang, Perseroan harus mengeluarkan biaya substansial untuk memenuhi persyaratan pemeliharaan dan inspeksi tersebut, mengembangkan dan melaksanakan kesiapan prosedur darurat, membayar biaya perlindungan asuransi atau bukti lain yang diperlukan untuk menunjukkan kemampuan finansial atas risiko polusi yang mungkin ditimbulkan. Dampak dari berbagai perundang-undangan, perjanjian dan peraturan tersebut adalah:

- berkurangnya nilai ekonomis kapal;
- berkurangnya kapasitas kargo atau perubahan lain dalam struktur atau kegiatan operasional kapal;
- kurang menariknya kapal Perseroan bagi calon penyewa maupun pembeli;
- berkurangnya ketersediaan cakupan asuransi yang dapat ditanggung untuk kapal; atau
- tidak diperolehnya akses atau penahanan di dalam pelabuhan-pelabuhan tertentu.

Mengingat bahwa undang-undang, perjanjian dan peraturan tersebut sering diubah, Perseroan tidak dapat memperkirakan biaya yang dibutuhkan untuk memenuhi konvensi dan peraturan tersebut atau dampaknya atas harga jual kembali (*resale*) atau masa pakai kapal atau aspek operasional lainnya. Konvensi dan peraturan tambahan yang diberlakukan mungkin akan menyebabkan kegiatan usaha Perseroan menjadi lebih terbatas atau Perseroan harus mengeluarkan biaya cukup besar karena kalau tidak, akan berdampak material terhadap kegiatan usaha, hasil operasional, para pemegang saham dan kondisi keuangan Perseroan.

Perseroan dan Anak Perusahaan mungkin menderita kerugian karena tidak menutup asuransi umum untuk melindungi semua risiko-risiko atau tuntutan hukum yang mungkin timbul

Pengoperasian kapal memiliki risiko kerugian yang melekat yang disebabkan oleh kondisi cuaca yang buruk, pencemaran lingkungan, kebakaran, kegagalan mekanis, tabrakan, kesalahan manusia, perang, terorisme, pembajakan, kegiatan politik dari berbagai negara dan peristiwa-peristiwa atau kejadian-kejadian lainnya. Dalam kejadian tersebut di atas, mungkin saja terjadi kehilangan jiwa, hak milik, pendapatan dan meningkatnya biaya yang pada akhirnya dapat menimbulkan tuntutan yang signifikan terhadap Perseroan dan Anak Perusahaan.

Perseroan dan Anak Perusahaan memiliki asuransi komprehensif dengan tingkat premi yang memadai, meskipun tingkat premi yang diberlakukan oleh asuransi cenderung berfluktuasi sesuai dengan peristiwa yang mempengaruhi pasar, dimana hal tersebut berada di luar kendali Perseroan dan Anak Perusahaan. Manajemen Perseroan dan Anak Perusahaan berkeyakinan bahwa asuransi yang ada telah memadai untuk melindungi Perseroan dari risiko-risiko yang berhubungan dengan kecelakaan (*accident related-risks*) sejalan dengan kegiatan usaha Perseroan dan Anak Perusahaan. Secara umum, seluruh kegiatan

operasional Perseroan dan Anak Perusahaan telah terlindungi oleh asuransi, namun demikian Perseroan tidak dilindungi dengan asuransi umum yang melindunginya segala tuntutan hukum yang dapat diajukan terhadap Perseroan dan Anak Perusahaan dan Perseroan mungkin saja tidak dilindungi dari suatu tuntutan tertentu.

Tidak ada jaminan bahwa semua risiko telah diasuransikan, setiap klaim akan dibayar penuh atau asuransi tersebut diperoleh pada tarif komersial yang wajar di masa yang akan datang. Apabila Perseroan dan Anak Perusahaan mengalami kerugian secara signifikan dimasa yang akan datang, maka hal tersebut akan mempengaruhi kemampuan Perseroan dan Anak Perusahaan untuk mendapatkan perlindungan asuransi atau perlindungan asuransi dengan premi berdasarkan tarif komersial yang wajar.

Karena nilai pasar kapal-kapal Perseroan dapat berubah secara signifikan, Perseroan dapat mengalami kerugian yang berdampak negatif terhadap likuiditas, pendapatan dan kondisi keuangan

Nilai pasar yang wajar atas kapal-kapal Perseroan berfluktuasi seiring dengan waktu. Nilai pasar wajar tersebut dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain:

- usia kapal;
- spesifikasi dan kondisi kapal;
- kondisi pasar dan ekonomi nasional yang mempengaruhi kondisi industri kapal tanker;
- persaingan dari perusahaan pelayaran lainnya;
- perubahan dalam penawaran dan permintaan atas ukuran dan tipe kapal tertentu;
- jumlah kapal dalam armada domestik;
- kemajuan-kemajuan yang mempengaruhi jenis transportasi;
- perubahan biaya yang dibutuhkan untuk membangun kapal-kapal baru;
- peraturan pemerintah dan peraturan lainnya;
- tingkat tarif tambang (*charter rate*) yang berlaku; dan
- kemajuan teknologi;

Apabila harga kapal merosot, maka Perseroan perlu mencatat kerugian tersebut sesuai dengan model revaluasi yang diterapkan Perseroan sehingga kejadian ini akan mempengaruhi pendapatan Perseroan dan kemampuan Perseroan dalam membayar dividen. Demikian pula apabila Perseroan menjual kapal pada harga yang lebih rendah dari pada nilai yang dicatat dalam laporan keuangan konsolidasi Perseroan dan Anak Perusahaan, kejadian ini akan mengurangi pendapatan Perseroan. Nilai kapal tanker yang menurun akan berdampak negatif terhadap likuiditas dan kemampuan Perseroan untuk menghimpun dana tunai, pembiayaan kembali atau menarik dari dana fasilitas kredit yang ada.

Perseroan dan Anak Perusahaan mempunyai ketergantungan kepada anggota manajemen kunci dan juga ketersediaan teknisi yang handal

Perseroan dan Anak Perusahaan bergantung pada pelayanan kolektif dari semua anggota tim manajemen senior Perseroan, termasuk, antara lain, Direksi, manajer dan awak kapal. Selain itu, sebagai perusahaan pelayaran, kegiatan merekrut dan mempertahankan tenaga teknis yang memenuhi syarat sangat penting untuk bisnis Perseroan, dan dapat terjadi persaingan ketat untuk mendapatkan karyawan yang berpengalaman di industri pelayaran. Hilangnya atau tidak tersedianya layanan dari salah satu atau beberapa orang tersebut dapat memiliki efek buruk pada kegiatan usaha Perseroan.

Perseroan telah mengadakan perjanjian dengan BLTA yang akan efektif pada penutupan Penawaran. Menurut ketentuan perjanjian, BLTA diwajibkan untuk memberikan layanan korporat dan administratif seperti termasuk jasa *treasury*, nasehat hukum dan perpajakan, pengetahuan teknis *know-how*, teknologi informasi dan jasa komunikasi, sumber daya manusia, *payroll* dan hubungan investor, dengan dukungan personel yang sesuai. Jika BLTA tidak dapat memberikan personil yang tepat untuk Perseroan, hal ini bisa berdampak merugikan pada kegiatan dan hasil usaha Perseroan.



Satu keputusan atau penyelesaian atas tuntutan terhadap Perseroan dan Anak Perusahaan yang merugikan berdampak negatif terhadap kondisi keuangan dan hasil kinerja operasi Perseroan dan Anak Perusahaan

Kegiatan operasional kapal melibatkan risiko kecelakaan dan musibah lainnya yang dapat menimbulkan litigasi terhadap Perseroan dan Anak Perusahaan. Perseroan terlibat dalam sejumlah klaim yang umum terjadi dalam industri dan yang timbul dari kegiatan operasional Perseroan. Tidak ada jaminan bahwa kecelakaan yang sama yang telah menimbulkan tuntutan tersebut tidak terjadi lagi di masa yang akan datang, dan mungkin terdapat tuntutan hukum atau tuntutan lainnya di masa yang akan datang. Bahkan apabila Perseroan dan Anak Perusahaan memenangkan perkara tersebut, keberadaan klaim yang demikian akan mengakibatkan publisitas negatif dan akan mengakibatkan tercemarnya reputasi Perseroan dan Anak Perusahaan serta rusaknya persepsi pelanggan terhadap prestasi keselamatan Perseroan. Satu keputusan atau penyelesaian yang merugikan atas tuntutan terhadap Perseroan dan Anak Perusahaan yang ada pada saat ini maupun yang akan datang juga dapat mengakibatkan publisitas negatif tentang Perseroan dan Anak Perusahaan sehingga berdampak negatif terhadap kegiatan usaha, kondisi keuangan dan kinerja operasional Perseroan dan Anak Perusahaan.

Laporan keuangan Perseroan disusun sesuai dengan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK), yang dapat berbeda dengan IFRS dan U.S. GAAP

Laporan keuangan Perseroan disusun sesuai dengan PSAK, yang dapat berbeda dengan IFRS dan U.S. GAAP. Perseroan belum menghitung atau mengidentifikasi pengaruh perbedaan antara PSAK dengan IFRS dan U.S. GAAP dalam prospektus ini. Dengan demikian, tidak ada jaminan, misalnya, bahwa laba setelah pajak dan modal saham dan cadangan yang dilaporkan sesuai dengan PSAK tidak akan lebih rendah jika dihitung menurut IFRS dan U.S. GAAP. Para calon investor harus berkonsultasi dengan penasihat profesional mereka sendiri jika mereka ingin memahami perbedaan antara PSAK, IFRS dan U.S. GAAP dan bagaimana hal ini dapat mempengaruhi informasi yang terdapat dalam prospektus ini.

Risiko pencabutan Asas Cabotage oleh pemerintah yang dapat mengurangi potensi usaha Perseroan

Sejak tahun 2005, implementasi yang progresif dari Asas Cabotage untuk berbagai jenis kapal telah mengurangi kompetisi dengan pemilik kapal asing sehingga menciptakan pasar domestik dengan dinamika permintaan dan penawaran yang menguntungkan, yang dihasilkan dari kompetisi yang terbatas dan tingkat tarif tambang yang menarik bagi para pemain domestik. Undang-undang mewajibkan seluruh barang yang diangkut antar pelabuhan Indonesia dan semua barang yang diimpor melalui transportasi laut, dimana kegiatan impor tersebut didanai oleh perusahaan milik negara, harus diangkut menggunakan kapal berbendera Indonesia yang dimiliki oleh perusahaan domestik dan awak kapalnya secara eksklusif adalah Warga Negara Indonesia. Tidak ada jaminan bahwa Pemerintah Indonesia tidak akan mengubah atau mencabut peraturan dalam mendorong Asas Cabotage yang akan menyebabkan terjadinya perubahan signifikan dalam dinamika penawaran-permintaan dan kondisi pasar lainnya yang menguntungkan bagi para peserta di pasar domestik. Kejadian seperti ini dapat berdampak merugikan pada kegiatan, hasil usaha dan kondisi keuangan Perseroan.

Kesuksesan Perseroan berkaitan erat dengan keberhasilan Perusahaan Induk, BLTA

Pemegang Saham Pengendali Perseroan, BLTA, adalah penyedia transportasi laut kedua terbesar di dunia untuk segmen kapal tanker kimia, menurut *CIMB Research dan Clarkson Research tahun 2010*. Perseroan berkeyakinan bahwa BLTA adalah salah satu perusahaan pelayaran terkemuka di luar Asia dan salah satu dari sedikit perusahaan Indonesia yang benar-benar menapaki pasar global. Direksi Perseroan, Drs. Henrianto Kuswendi, Siana Anggraeni Surya dan Wong Kevin, adalah juga merupakan Direksi BLTA.

Secepatnya setelah Penawaran, BLTA akan tetap menjadi pemegang saham tunggal terbesar Perseroan. Perseroan dibantu dan diuntungkan oleh pengalaman operasional, kerja sama, inisiatif pertumbuhan, kontak industri, merek dan reputasi BLTA. Kemampuan Perseroan untuk berhasil bersaing dalam kontrak-kontrak baru, untuk mengimplementasikan strategi bisnis dan untuk mengelola kegiatan operasional

secara efisien bergantung pada keberhasilan dan dukungan BLTA. Jika reputasi bisnis atau hubungan dengan para investor BLTA tercemar, hal ini dapat memberikan konsekuensi yang merugikan bagi Perseroan, dan membahayakan kemampuan Perseroan untuk:

- memperbaharui atau memperpanjang kontrak yang sudah ada;
- mendapatkan kontrak baru dengan persyaratan yang menarik secara komersial;
- menjaga hubungan baik dengan pelanggan galangan kapal dan pemasok, termasuk BLTA;
- mendapatkan pembiayaan dengan persyaratan yang dapat diterima secara komersial; atau
- berhasil melaksanakan strategi bisnis Perseroan.

Jika kemampuan Perseroan untuk menerapkan hal-hal di atas terganggu, hal ini dapat menimbulkan efek buruk pada pendapatan, kondisi keuangan dan hasil operasional Perseroan.

Selain itu, jika BLTA memutuskan untuk menjual sejumlah besar saham Perseroan, hal ini mungkin akan memberikan dampak yang negatif bagi kegiatan usaha Perseroan akibat hilangnya manfaat yang dapat diperoleh Perseroan melalui hubungan Perseroan dengan BLTA, demikian pula halnya dengan sentimen pasar sebagai akibat dari penjualan saham tersebut.

Perseroan menghadapi risiko tertentu terkait posisinya sebagai perusahaan induk

Sebagai perusahaan induk, Perseroan bergantung pada kegiatan dan pendapatan anak perusahaan. Apabila terjadi penurunan dalam kegiatan dan/atau pendapatan anak perusahaan, maka akan timbul efek samping secara langsung terhadap pendapatan Perseroan. Meskipun Perseroan tidak mengantisipasi bahwa akan ada penurunan yang signifikan dalam kegiatan dan/atau pendapatan dari anak perusahaan dalam waktu dekat, Perseroan tidak dapat meyakinkan investor bahwa penurunan tidak akan terjadi atau bahwa Perseroan akan mampu mengurangi dampak dari penurunan tersebut secara memadai, atau sepenuhnya. Hal ini mungkin dapat berdampak buruk pada kondisi keuangan dan hasil usaha Perseroan.

Pemerintah mungkin saja mengambil alih kapal-kapal Perseroan dalam masa perang atau dalam keadaan darurat tanpa kompensasi yang mencukupi, sehingga merugikan pendapatan Perseroan

Pemerintah dapat mengambilalih (*requisition*) kepemilikan atau menyita atau menyewa satu atau beberapa kapal Perseroan. Pengambilalihan kepemilikan terjadi saat Pemerintah menguasai sebuah kapal dan menjadi pemilik kapal tersebut. Pengambilalihan juga dapat terjadi melalui jalur penyewaan yang dapat terjadi saat Pemerintah mengontrol sebuah kapal dan secara efektif menjadi penyewa kapal tersebut dengan tarif yang ditentukan sendiri oleh Pemerintah. Secara umum, pengambilalihan ini terjadi dalam periode perang/keadaan darurat. Pengambilalihan atas kapal-kapal Perseroan dapat memberi dampak negatif atas kinerja operasional, pendapatan dan biaya yang dikeluarkan oleh Perseroan.

Perseroan memiliki historis kegiatan operasional yang terbatas sebagai perusahaan mandiri dan Perseroan juga pernah mengalami kerugian di masa lalu

Kegiatan operasional Perseroan di masa lalu yang terbatas memberikan kesulitan bagi para calon investor untuk mengevaluasi Perseroan. Selain itu, sebagai perusahaan yang berada dalam tahap awal kegiatan operasionalnya, Perseroan pernah mengalami kerugian di masa lalu dan dapat kembali mengalami kerugian tersebut di masa yang akan datang. Perseroan memiliki kegiatan operasional masa lalu yang terbatas. Sebagai akibatnya, kinerja masa lalu Perseroan sebagai anak perusahaan dari BLTA mungkin tidak dapat dijadikan sebagai indikasi kinerja Perseroan di masa depan. Perseroan didirikan di bawah naungan perundangan Republik Indonesia sebagai sebuah perseroan terbatas pada tanggal 12 Mei 2005. Pada tanggal 31 Januari 2011, Perseroan mengoperasikan armada yang terdiversifikasi yang terdiri dari 21 kapal berupa 9 kapal minyak, 8 kapal gas, 1 FPSO, 1 FSO dan 2 tanker kimia. Selain itu, telah pernah mengalami kerugian sejak pendiriannya dan mungkin dapat mengalami kerugian di masa depan. Sebagai contoh, untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2009, Perseroan mengalami kerugian bersih sebesar Rp 214.238 juta. Per 31 Desember 2008, aset lancar bersih Perseroan berjumlah sebesar Rp 12.302 juta dan pada 31 Desember 2009 dan 2010, kewajiban lancar bersih Perseroan masing-masing adalah sebesar Rp 35.340 juta dan Rp 739.460 juta. Selain itu, karena masa lalu dalam kegiatan operasionalnya yang terbatas, Perseroan mungkin dapat menghadapi berbagai risiko terkait dengan perluasan dan pengembangan di masa depan. Perseroan tidak dapat menjamin bahwa di masa depan Perseroan akan dapat meraih keuntungan atau akan dapat merealisasikan pertumbuhan atas aset yang dimilikinya.



Risiko Terkait Indonesia

Ketidakstabilan kondisi politik dan sosial di Indonesia dapat berpengaruh buruk bagi Perseroan

Sejak masa pemerintahan Presiden Soeharto berakhir pada tahun 1998, Indonesia telah mengalami proses perubahan sistem demokrasi, yang pada beberapa kesempatan telah mengakibatkan ketidakstabilan politik dan kericuhan sosial (*social and civil unrest*).

Sejak tahun 2000, ribuan Warga Negara Indonesia telah berpartisipasi dalam demonstrasi yang terjadi di seluruh negeri untuk melawan dan menanggapi politisi serta isu-isu tertentu, termasuk pengurangan subsidi BBM, privatisasi aset negara, langkah-langkah anti-korupsi, desentralisasi dan otonomi provinsi, serta protes atas agresi militer yang dipimpin oleh Amerika di Afghanistan dan Irak. Beberapa demonstrasi berubah menjadi kekerasan. Pada tahun 2001, demonstrasi dan pemogokan berdampak pada setidaknya 19 kota di Indonesia setelah Pemerintah memutuskan kenaikan harga BBM sebesar 30%. Demonstrasi serupa terjadi pada tahun 2003, ketika Pemerintah kembali mencoba menaikkan harga BBM, serta tarif listrik dan biaya telepon. Dalam kedua kasus, Pemerintah terpaksa membatalkan atau mengurangi kenaikan yang diusulkan secara substansial. Pada bulan Maret 2005, Pemerintah menetapkan kenaikan harga BBM sebesar 29%. Pada bulan Oktober 2005, Pemerintah menetapkan kebijakan baru yang menyebabkan harga BBM meningkat sebesar 120%. Beberapa protes masyarakat direncanakan untuk menentang kenaikan tersebut.

Gerakan separatis dan bentrokan antar kelompok agama dan etnis telah mengakibatkan kerusuhan sosial dan sipil di wilayah Indonesia. Di provinsi Aceh dan Papua, terjadi bentrokan antara pendukung gerakan separatis dan militer Indonesia. Di Papua, kegiatan dilanjutkan dengan pemberontak separatis telah menyebabkan insiden kekerasan; di provinsi Maluku, bentrokan antara kelompok agama telah mengakibatkan korban dan pengungsian dan di provinsi Kalimantan, bentrokan antara kelompok-kelompok etnis telah menghasilkan korban jiwa dan pengungsian selama beberapa tahun terakhir. Terdapat juga tuduhan atas pelanggaran hak asasi manusia, termasuk oleh personil militer berpangkat tinggi dan demonstrasi terhadap pemerintah yang dianggap gagal untuk mengadili secara tegas pelanggaran atas hak asasi manusia.

Indonesia telah mengadakan Pemilu secara bebas sejak tahun 2004. Pemilihan presiden langsung pertama dalam sejarah Indonesia diadakan di Indonesia pada tanggal 5 Juli dan 20 September 2004. Pada babak kedua, mantan Menteri Koordinator Politik dan Keamanan, Susilo Bambang Yudhoyono, mengalahkan Presiden yang menjabat saat itu, Megawati Sukarnoputri. Presiden Yudhoyono diresmikan menjadi Presiden Republik Indonesia pada tanggal 20 Oktober 2004. Setelah memangku jabatan pada bulan Oktober 2004, Presiden Yudhoyono menunjuk kabinet baru dan mengumumkan rencana untuk memperbaiki kondisi ekonomi. Namun, ketidakstabilan politik di masa lalu tetap memiliki efek buruk pada kepercayaan investor dalam perekonomian Indonesia selama periode pertama kepemimpinan Presiden Yudhoyono. Periode pertama Presiden Yudhoyono berakhir pada bulan Oktober 2009, dan, oleh karena itu, pemilihan presiden baru dilakukan pada tanggal 8 Juli 2009. Menurut hasil resmi akhir, Presiden Yudhoyono dan wakil presiden pasangan menjalankannya, Boediono, memenangkan sekitar 61% suara untuk memangku periode kedua masa jabatan sebagai Presiden. Pada tanggal 20 Oktober 2009, Presiden Yudhoyono dilantik untuk masa jabatan kedua selama lima tahun, yang akan berakhir pada bulan Oktober 2014. Konstitusi Indonesia membatasi masa jabatan presiden hanya untuk dua kali dengan setiap masa jabatan selama lima tahun. Akibatnya, Presiden Yudhoyono tidak akan memenuhi syarat untuk mencalonkan diri sebagai presiden dalam Pemilu 2014. Kampanye-kampanye politik oleh para kandidat Presiden baru di Indonesia dapat menyebabkan ketidakstabilan politik dan sosial. Kerusuhan politik dan sosial juga dapat terjadi jika hasil pemilu dipermasalahkan atau tidak memenuhi harapan.

Perkembangan politik dan sosial di Indonesia di masa lalu tidak terduga perkembangannya dan sebagai akibatnya, kepercayaan atas perekonomian Indonesia tetap rendah. Munculnya ketidakstabilan politik dapat berdampak negatif terhadap perekonomian Indonesia yang dapat mempengaruhi bisnis Perseroan.

Demonstrasi yang dilakukan oleh para buruh dan aktivis di Indonesia dapat mengganggu kegiatan operasional dan berpengaruh buruk Perseroan

Hukum dan peraturan yang memfasilitasi pembentukan serikat buruh, dikombinasikan dengan kondisi ekonomi yang lemah, telah dan dapat terus menghasilkan kerusuhan atau aktifitas buruh di Indonesia. Pada tahun 2000, Pemerintah menerbitkan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2000 tentang serikat pekerja yang memungkinkan karyawan untuk membentuk serikat pekerja tanpa intervensi perusahaan. Pada bulan Februari 2003, Dewan Perwakilan Rakyat ("DPR") mengeluarkan UU Nomor 13 Tahun 2003 ("UU Ketenagakerjaan") yang mengatur antara lain mengenai kenaikan jumlah pesangon, penghargaan masa kerja dan penggantian hak kepada karyawan yang diberhentikan. UU Ketenagakerjaan mulai berlaku pada Maret 2003 dan memerlukan peraturan pelaksanaan lebih lanjut yang secara substansial dapat mempengaruhi hubungan perburuhan di Indonesia. UU Ketenagakerjaan mensyaratkan forum bipartit dengan partisipasi dari pengusaha dan karyawan dan dengan partisipasi lebih dari 50% karyawan untuk merundingkan perjanjian kerja bersama dan menciptakan prosedur perizinan terhadap pemogokan yang lebih permisif. Berdasarkan UU Ketenagakerjaan, karyawan yang mengundurkan diri secara sukarela juga berhak atas pembayaran, antara lain, (i) cuti tahunan yang tidak diambil dan (ii) biaya/ongkos pulang karyawan dan keluarganya ke tempat dimana karyawan yang bersangkutan diterima bekerja. Karyawan berhak untuk menolak melanjutkan pekerjaan mereka jika ada perubahan status, perubahan kepemilikan, merger atau konsolidasi perusahaan. Setelah keberlakuan Undang-Undang Ketenagakerjaan tersebut, beberapa serikat buruh mendesak Mahkamah Konstitusi Indonesia untuk menyatakan ketidakabsahan UU Ketenagakerjaan dan meminta agar Pemerintah mencabut undang-undang tersebut. Mahkamah Konstitusi Indonesia menyatakan keabsahan UU Ketenagakerjaan kecuali untuk ketentuan-ketentuan tertentu yang berkaitan dengan, antara lain: (i) hak pengusaha untuk memberhentikan seorang karyawan yang melakukan kesalahan berat, dan (ii) penjara atau pengenaan denda atas seorang karyawan terbukti berpartisipasi dalam pemogokan ilegal atau membujuk karyawan lain untuk berpartisipasi dalam aksi mogok buruh.

Demonstrasi oleh para buruh dan aktivis di Indonesia dapat mengganggu kegiatan operasional Perseroan, para pemasok maupun kontraktor Perseroan.

Demonstrasi oleh para buruh dan aktivis juga dapat mempengaruhi kondisi keuangan perusahaan-perusahaan Indonesia pada umumnya, menekan harga efek di BEI dan nilai tukar Rupiah terhadap mata uang lainnya. Setiap kejadian dan perselisihan perburuhan yang signifikan atau tindakan tenaga kerja yang Perseroan maupun kontraktor alami dapat berdampak buruk bagi Perseroan.

Penafsiran dan pelaksanaan undang-undang tentang pemerintahan daerah di Indonesia tidak pasti dan dapat merugikan Perseroan

Selama pemerintahan mantan Presiden Soeharto, pemerintah pusat menguasai hampir seluruh aspek pemerintahan nasional dan daerah. Setelah akhir pemerintahan Presiden Soeharto, pemerintah mengeluarkan sejumlah undang-undang untuk meningkatkan otonomi daerah. Berdasarkan undang-undang ini, pemerintah daerah memiliki kekuasaan dan tanggung jawab yang lebih besar atas penggunaan aset nasional dan untuk menciptakan hubungan keuangan yang lebih seimbang dan adil dengan pemerintah pusat. Pemerintah daerah di tempat kegiatan operasional Perseroan berada, dapat mengadopsi peraturan, menafsirkan atau menerapkan undang-undang otonomi daerah dengan cara yang yang tidak menguntungkan bagi kegiatan operasional Perseroan. Setiap peraturan baru, penafsiran dan penerapan dari peraturan baru, dapat berbeda secara material dari kerangka legislatif dan peraturan saat ini, juga dalam interpretasi dan pelaksanaannya. Perseroan juga dapat menghadapi klaim yang saling bertentangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah mengenai, antara lain, yuridiksi atas operasional Perseroan dan peningkatan atau penerapan tarif pajak baru

Sistem hukum Indonesia tunduk pada kebijaksanaan yang luas dan ketidakpastian

Prinsip-prinsip hukum Indonesia atau penerapannya dalam praktek oleh pengadilan Indonesia sangat berbeda dari hukum yang berlaku di Amerika Serikat atau Uni Eropa. Sistem hukum Indonesia adalah sistem hukum perdata berdasarkan undang-undang tertulis maupun keputusan pengadilan dan administratif yang tidak berlaku sebagai preseden yang mengikat atau secara sistematis dipublikasikan.



Hukum perdata dan dagang di Indonesia secara historis didasarkan pada hukum Belanda yang berlaku sebelum kemerdekaan Indonesia pada tahun 1945, dan beberapa di antaranya belum direvisi untuk mencerminkan kompleksitas transaksi keuangan dan instrumen yang lebih modern. Pengadilan Indonesia mungkin belum terbiasa dengan transaksi komersial atau instrumen keuangan yang terbaru, sehingga dalam prakteknya menimbulkan ketidakpastian dalam penafsiran dan penerapan prinsip-prinsip hukum Indonesia. Penerapan hukum Indonesia bergantung pada kriteria subyektif seperti itikad baik dari para pihak yang terlibat di dalam transaksi dan prinsip-prinsip kebijakan publik, faktor-faktor praktikal yang sulit atau bahkan tidak mungkin untuk diprediksi. Hakim Indonesia yang beroperasi dalam sebuah sistem inquisitorial, dengan kekuasaan yang sangat besar dalam memperoleh fakta yang dibutuhkan, serta dalam kaitannya dengan cara kekuasaan tersebut diterapkan. Dalam prakteknya, keputusan pengadilan Indonesia dapat mengesampingkan suatu artikulasi jelas tentang analisa masalah dan hukum yang disajikan pada suatu kasus. Akibatnya, administrasi dan penegakan hukum dan peraturan oleh pengadilan Indonesia dan lembaga-lembaga pemerintahan Indonesia bergantung pada kebebasan dan ketidakpastian.

Hukum pengadilan asing tidak dapat dilaksanakan terhadap Perseroan di Indonesia

Perseroan adalah suatu perusahaan yang didirikan di Indonesia. Sebagian besar komisaris, direksi dan pejabat eksekutif dan tenaga ahli Perseroan adalah penduduk Indonesia. Selain itu, sebagian besar aset Perseroan dan aset komisaris, direksi, pejabat eksekutif dan tenaga ahli Perseroan berada di Indonesia. Tidak terdapat kemungkinan bagi pembeli Saham Yang Ditawarkan Perseroan untuk mempengaruhi proses pelayanan Perseroan di luar Indonesia atau untuk melaksanakan tuntutan terhadap Perseroan di luar Indonesia. Selain itu, penilaian yang diperoleh di luar Indonesia, secara keseluruhan atau sebagian, yang didasarkan pada undang-undang pasar modal negara lain di luar Indonesia, tidak berlaku di pengadilan Indonesia, walaupun penilaian atau perintah dari pengadilan asing dapat, dalam kebijaksanaan pengadilan di Indonesia, diakui sebagai bukti adanya kewajiban dalam proses untuk diajukan di pengadilan Indonesia, yang akan mempertimbangkan masalah atau bukti-bukti sebelumnya. Akibatnya, pemegang saham mungkin harus mengajukan tuntutan kepada Perseroan di Indonesia berdasarkan hukum Indonesia. Pemeriksaan ulang atas isu *de novo* yang akan diperlukan sebelum pengadilan Indonesia dalam rangka untuk melaksanakan penilaian asing di Indonesia.

Tidak terdapat jaminan yang dapat diberikan bahwa pengadilan Indonesia akan melindungi kepentingan pembeli Saham Yang Ditawarkan Perseroan dengan cara yang sama atau pada tingkat yang sama seperti pengadilan di negara yang lebih maju.

Indonesia terletak di zona gempa dan memiliki risiko geologi yang signifikan yang bisa menimbulkan kerusakan sosial dan kerugian ekonomi

Indonesia terletak di salah satu wilayah vulkanik paling aktif di dunia dan sering mengalami gempa yang signifikan yang dapat menyebabkan gempa bumi dan tsunami yang bersifat merusak. Pada bulan Desember 2004, gempa tektonik di lepas pantai Sumatera menciptakan tsunami yang melanda masyarakat pesisir di Indonesia, Thailand dan Sri Lanka dan menyebabkan kerusakan miliaran dolar AS. Di Indonesia, lebih dari 220.000 orang meninggal atau hilang dalam bencana. Pada bulan Mei 2006, gempa berkekuatan 6,3 SR melanda sekitar 30 mil barat daya Gunung Merapi, menewaskan lebih dari 6.000 orang dan menyebabkan lebih dari 200.000 orang kehilangan tempat tinggal di wilayah Yogyakarta. Pada bulan Juli 2006, gempa berkekuatan 7,7 SR melanda sekitar 220 kilometer selatan Jakarta dan tsunami yang dihasilkan menewaskan lebih dari 500 orang dan meninggalkan lebih dari 35.000 orang kehilangan tempat tinggal. Baru-baru ini, pada bulan September dan Oktober 2009, serangkaian gempa bumi berkisar 7,6 SR melanda berbagai daerah di Indonesia.

Pemerintah telah mengeluarkan sejumlah besar sumber daya untuk bantuan darurat dan upaya penyediaan pemukiman. Sebagian besar biaya telah ditanggung oleh pemerintah asing dan lembaga bantuan internasional. Namun, bantuan tersebut tidak akan terus datang atau dikirim ke korban bencana secara tepat waktu. Jika Pemerintah tidak mampu untuk memberikan bantuan asing tersebut untuk masyarakat yang terkena dampak secara tepat waktu, kerusakan politik dan sosial dapat terjadi. Selain itu, upaya-upaya pemulihan dan bantuan tersebut dapat memberikan pengaruh buruk terhadap keuangan

Pemerintah dan dapat mempengaruhi kemampuan Pemerintah untuk memenuhi kewajibannya terhadap utang negara. Kegagalan Pemerintah dalam memenuhi pernyataan utang tersebut dapat berpotensi memicu suatu kejadian *default* untuk sejumlah pinjaman sektor swasta termasuk Perseroan, sehingga secara material dapat mempengaruhi Perseroan.

Sebuah gempa yang signifikan, gangguan geologi atau tsunami yang mempengaruhi salah satu kota padat penduduk di Indonesia bisa sangat mengganggu perekonomian Indonesia dan merusak kepercayaan investor, sehingga secara material juga dapat mempengaruhi Perseroan.

Kegiatan teroris di Indonesia telah menyebabkan ketidakstabilan ekonomi dan sosial yang berkelanjutan

Dalam beberapa tahun terakhir, telah terjadi berbagai insiden pemboman diarahkan terhadap Pemerintah dan pemerintah asing, dan bangunan umum dan komersial yang sering dikunjungi oleh orang asing. Pada bulan Oktober 2002, lebih dari 200 orang tewas dalam pemboman di Bali. Pada bulan Agustus 2003, sebuah bom meledak di JW Marriott Hotel di Jakarta, menewaskan sedikitnya 13 orang dan melukai 149 lainnya. Pada bulan September 2004, sebuah bom mobil meledak di Kedutaan Besar Australia di Jakarta, menewaskan lebih dari enam orang. Pada bulan Mei 2005, ledakan bom di Sulawesi menewaskan sedikitnya 21 orang dan melukai sedikitnya 60 orang. Pada bulan Oktober 2005, ledakan bom di Bali menewaskan sedikitnya 23 orang dan melukai sedikitnya 101 orang lain. Baru-baru ini, pada bulan Juli 2009, ledakan bom di JW Marriott Hotel dan Ritz-Carlton Hotel di Jakarta menimbulkan korban meninggal total sembilan orang dan melukai 53 orang. Indonesia, Australia dan pejabat pemerintah AS telah menunjukkan bahwa pemboman ini dapat dikaitkan dengan sebuah organisasi teroris internasional. Tindakan teroris lebih lanjut bisa mengganggu kestabilan Indonesia dan meningkatkan perpecahan internal dalam Pemerintah yang dianggap bertanggungjawab terhadap ketidakstabilan dan kerusakan tersebut, sehingga dapat mempengaruhi kepercayaan investor di Indonesia dan perekonomian Indonesia. Tindak kekerasan yang timbul dan membawa ketidakstabilan dan kerusakan, apabila terus berlanjut, berdampak material negatif terhadap investasi dan kepercayaan, dan kinerja, perekonomian Indonesia, dan pada gilirannya bisnis Perseroan.

Perubahan ekonomi global maupun regional dapat secara material mempengaruhi ekonomi Indonesia dan bisnis Perseroan

Krisis ekonomi yang mempengaruhi Asia Tenggara, termasuk Indonesia, dari pertengahan tahun 1997 telah ditandai melalui antara lain, depresiasi mata uang, penurunan yang signifikan dalam produk domestik bruto riil, tingkat bunga yang tinggi, kerusakan sosial dan perkembangan politik luar biasa. Krisis ekonomi mengakibatkan kegagalan banyak perusahaan Indonesia untuk membayar utang mereka saat jatuh tempo. Kondisi ini memiliki dampak yang signifikan pada bisnis Indonesia, termasuk bisnis dan kondisi keuangan Perseroan. Indonesia memasuki fase resesi dengan tingkat pertumbuhan yang relatif rendah antara 1999 sampai 2002. Tingkat pertumbuhan PDB Indonesia sebesar 6,1% pada tahun 2008, 4,6% pada tahun 2009, dan 6,0% pada tahun 2010. Ekonomi Indonesia masih sangat dipengaruhi oleh krisis ekonomi Asia, dan baru-baru ini, oleh krisis ekonomi global yang dimulai pada akhir tahun 2007, terbukti dengan penurunan laju pertumbuhan 6,1% pada tahun 2008 dan 4,6% pada tahun 2009 karena perlambatan tingkat pertumbuhan ekonomi global. Pemerintah harus bergantung pada dukungan dari lembaga-lembaga internasional untuk mencegah gagal utang.

Pemerintah terus mengalami defisit fiskal yang besar dan tingginya utang negara, cadangan devisa yang rendah, dan ketidakstabilan mata uang Rupiah yang memiliki likuiditas yang rendah. Sektor bank lemah dan mengalami kerugian akibat pinjaman yang tidak menghasilkan. Kebutuhan dana Pemerintah di daerah yang terkena tsunami di Asia pada bulan Desember 2004 dan bencana alam lainnya, serta kenaikan harga minyak, dapat meningkatkan defisit fiskal Pemerintah. Kesulitan ekonomi yang dihadapi oleh Indonesia selama krisis ekonomi Asia yang dimulai pada tahun 1997 menghasilkan, antara lain, volatilitas suku bunga yang signifikan, yang memiliki dampak negatif terhadap kemampuan perusahaan Indonesia untuk melunasi hutang yang ada. Di saat suku bunga satu bulan untuk Sertifikat Bank Indonesia telah menurun dari 70,6% pada September 1998 menjadi 6,2% pada bulan April 2010, perbaikan kondisi ekonomi bisa saja tidak berlanjut atau bahkan kondisi ekonomi yang buruk di Indonesia dan seluruh Asia dapat terulang kembali. Secara khusus, hilangnya kepercayaan investor dalam sistem keuangan

negara berkembang dan pasar lain, atau faktor lain, dapat menyebabkan peningkatan volatilitas di pasar keuangan Indonesia atau menghambat pertumbuhan ekonomi Indonesia. Krisis ekonomi global yang dimulai pada akhir tahun 2007 akibat terkena dampak ekonomi global, yang terjadi di Indonesia dan Asia Tenggara, ditandai oleh, antara lain, kurangnya ketersediaan kredit, penurunan investasi langsung oleh pihak asing, kegagalan lembaga-lembaga keuangan global, penurunan pasar saham global, perlambatan pertumbuhan ekonomi global dan penurunan permintaan komoditas tertentu, termasuk tembaga, seng dan timah. Secara khusus, perlambatan pertumbuhan ekonomi global dan penurunan permintaan bahan mineral dapat berpengaruh negatif terhadap bisnis Perseroan.

Pembeli saham Perseroan dapat dikenakan pembatasan hak-hak pemegang saham minoritas

Kewajiban pemegang saham mayoritas, komisaris dan direksi, dan pemegang saham minoritas berdasarkan hukum Indonesia mungkin lebih terbatas dibandingkan negara-negara lain. Akibatnya, pemegang saham minoritas mungkin tidak dapat melindungi kepentingannya oleh hukum di Indonesia seperti yang berlaku di negara-negara lain. Prinsip-prinsip hukum perusahaan yang berkaitan dengan hal-hal seperti validitas prosedur perusahaan, *fiduciary duties* dari manajemen, komisaris, direksi dan pemegang saham pengendali, dan hak-hak pemegang saham minoritas Perseroan diatur oleh hukum perusahaan Indonesia, peraturan Bapepam, dan anggaran dasar. Prinsip-prinsip hukum tersebut mungkin berbeda jika Perseroan merupakan perusahaan yang didirikan berdasarkan suatu yuridiksi selain Indonesia. Secara khusus, konsep-konsep yang berkaitan dengan *fiduciary duties* dari manajemen belum teruji di pengadilan Indonesia. Tindakan derivatif sehubungan dengan kegiatan Direksi dan komisaris hampir belum pernah dilakukan atas nama perusahaan atau telah diuji di pengadilan Indonesia, dan hak-hak minoritas pemegang saham baru diatur sejak tahun 1995 dan belum teruji dalam praktek. Walaupun tata cara pengelolaan perusahaan tersebut diatur berdasarkan hukum Indonesia, tidak adanya preseden yudisial dapat membuat penuntutan perkara perdata tersebut jauh lebih sulit. Dengan demikian, tidak ada jaminan bahwa hak-hak hukum atau upaya hukum dari pemegang saham minoritas akan sama, atau secara luas, dibandingkan dengan yang tersedia di wilayah hukum lain atau yang memadai untuk melindungi kepentingan pemegang saham minoritas.

Standar tata kelola perusahaan di Indonesia mungkin berbeda dari tata kelola perusahaan di negara lain

Standar tata kelola perusahaan di Indonesia berbeda dengan yang berlaku di negara lain termasuk dalam hal kemandirian Direksi, Dewan Komisaris dan komite audit, dan standar pelaporan internal dan eksternal. Dengan demikian, direksi dan komisaris perusahaan Indonesia mungkin lebih cenderung memiliki kepentingan yang bertentangan dengan kepentingan pemegang saham umum, yang mungkin mengakibatkan mereka mengambil tindakan yang bertentangan dengan kepentingan pemegang saham.

Penurunan peringkat kredit Indonesia dan perusahaan Indonesia bisa secara material mempengaruhi dan merugikan Perseroan

Pada akhir 1990-an, beberapa lembaga pemberi peringkat, termasuk *Moody's Investors Service, Inc* ("Moody's") dan *Standard & Poor's Rating Group* ("Standard & Poor's") menurunkan *sovereign rating* dan peringkat kredit Indonesia dari berbagai instrumen kredit Pemerintah dan sejumlah besar bank di Indonesia dan perusahaan lainnya. *Sovereign rating* Indonesia untuk utang jangka panjang mata uang asing mendapat peringkat "Ba2" oleh Moody's, "BB" oleh Standard & Poor's dan "BB+" oleh Fitch Ratings, dan utang jangka pendek mata uang asing mendapat peringkat "B" dari Standard & Poor's dan *Fitch Ratings*. Peringkat ini mencerminkan penilaian kapasitas keuangan secara keseluruhan Pemerintah dan kemauan untuk membayar kewajiban saat jatuh tempo.

Moody's, Standard & Poor's, *Fitch Ratings* dan lembaga pemberi peringkat lainnya dapat menurunkan peringkat kredit dari Indonesia atau perusahaan Indonesia. Setiap penurunan dapat berdampak buruk pada likuiditas di pasar keuangan Indonesia, kemampuan Pemerintah dan perusahaan Indonesia, termasuk Perseroan, untuk meningkatkan pendanaan tambahan dan tingkat suku bunga dan syarat komersial lainnya dimana dana tambahan tersebut tersedia dan bisa mengakibatkan efek buruk pada Perseroan.

Wabah penyakit menular dapat mempengaruhi perekonomian negara-negara Asia dan Perseroan

Dalam beberapa tahun terakhir, sebagian besar Asia mengalami wabah penyakit yang belum pernah terjadi sebelumnya yaitu flu burung. Selain itu, *World Health Organization* mengumumkan pada bulan Juni 2006 bahwa penularan dari manusia ke manusia untuk wabah flu burung telah dikonfirmasi terjadi di Sumatera, Indonesia. Menurut *United Nations Food and Agricultural Organization*, virus flu burung yang mewabah di 31 dari 33 propinsi di Indonesia dan kegagalan upaya untuk mengontrol flu burung tersebut, meningkatkan kemungkinan virus tersebut dapat bermutasi menjadi bentuk mematikan. Tidak ada pengembangan vaksin flu burung yang efektif dan kemungkinan vaksin tersebut tidak ditemukan pada waktunya untuk perlindungan terhadap potensi pandemi flu burung.

Pada tahun 2003, negara-negara tertentu di Asia mengalami wabah SARS, suatu bentuk *pneumonia* yang sangat menular, yang mengganggu kegiatan ekonomi di daerah-daerah yang terkena dampak. Baru-baru ini, pada bulan April 2009, ada wabah global Influenza A (H1N1) virus termasuk di Hong Kong, Jepang dan tempat lain di Asia. Influenza A (H1N1) virus diyakini sangat menular dan mungkin tidak mudah dikontrol.

Wabah ini atau penyakit menular lain atau tindakan yang diambil oleh pemerintah negara-negara yang terkena dampak, termasuk Indonesia, terhadap wabah potensi tersebut, secara serius dapat mengganggu operasi Perseroan, kontraktor, pemasok, dan pelanggan. Persepsi bahwa wabah penyakit menular dapat terjadi juga mungkin memiliki efek buruk pada kondisi ekonomi negara-negara di Asia, termasuk Indonesia.

Perubahan atas peraturan mengenai persaingan usaha mungkin memberikan akibat yang merugikan bagi kegiatan usaha, hasil operasional dan pendapatan Perseroan

Aspek persaingan usaha dalam bisnis dan kegiatan usaha di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Tahun 1999 mengenai "Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat" ("Undang-Undang Monopoli"). Undang-Undang Monopoli mendefinisikan "praktek monopoli" sebagai pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasanya produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum. Sementara "persaingan usaha tidak sehat" didefinisikan sebagai persaingan antar pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran barang atau jasa yang dilakukan dengan cara tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha. Jika sebuah entitas melanggar Undang-Undang Monopoli, dalam peraturan yang berlaku saat ini dapat diperintahkan untuk menghentikan kegiatan operasionalnya dan/atau dikenakan denda sebesar minimum Rp 1 miliar dan maksimum Rp 25 miliar.

Pemilik saham mayoritas Perseroan adalah BLTA, salah satu penyedia angkutan laut internasional bagi kargo cair yang berbasis di Indonesia. Perseroan berkeyakinan bahwa kegiatan usaha Perseroan berdiri mandiri dari usaha BLTA. Namun, sementara Perseroan berkeyakinan bahwa bisnis yang dilakukannya sekarang tidak bertentangan dengan peraturan dan perundangan yang berlaku terkait persaingan usaha, Perseroan tidak dapat memastikan bahwa peraturan tersebut tidak akan berubah atau diinterpretasikan secara berbeda di masa mendatang, yang dapat mempengaruhi kegiatan usaha dan profitabilitas Perseroan. Selain itu, Perseroan tidak dapat menjamin ada atau tidaknya pihak ketiga yang mengajukan tuntutan atas Perseroan maupun pemegang saham utama perseroan atas posisi yang dimiliki Perseroan dan BLTA di dalam pasar, maupun bahwa tuntutan tersebut akan berhasil atau tidak.

Risiko Terkait Investasi pada Saham Perseroan

Setelah Penawaran berakhir, Perseroan akan terus dikontrol oleh BLTA

Setelah Penawaran berakhir, BLTA akan secara keseluruhan akan memiliki 50,3% saham Perseroan. Akibatnya, BLTA akan terus berada dalam posisi penentu hasil dari hal-hal yang membutuhkan suara pemegang saham, termasuk suara pada potensi perubahan pengendalian. Tidak ada jaminan yang dapat diberikan bahwa tujuan BLTA tidak bertentangan dengan tujuan bisnis dan tujuan Perseroan atau pemegang saham lainnya. BLTA juga mungkin dapat mencegah atau menunda pengambilalihan atau perubahan pengendalian Perseroan di masa depan.



Kemungkinan penjualan sejumlah saham Perseroan oleh BLTA di pasar umum setelah Penawaran dapat membawa pengaruh buruk terhadap harga saham Perseroan

Pemegang saham pengendali Perseroan, BLTA, dan perusahaan dan individu yang mengendalikan BLTA, telah sepakat bahwa, tunduk pada pengecualian tertentu dan untuk jangka waktu 12 bulan dari Tanggal Efektifnya Pernyataan Pendaftaran, mereka tidak akan menawarkan, menjual, isu, mengalihkan atau melepaskan salah satu saham Perseroan (atau obligasi konversi atau ditukar ke saham Perseroan atau yang mempunyai hak untuk berlangganan atau pembelian saham) atau melakukan transaksi dengan efek ekonomi yang mirip dengan penjualan setiap saham Perseroan. Jika, dalam keadaan tertentu yang diizinkan di bawah perjanjian *lock-up* selama periode ini atau pada saat berakhirnya pengaturan *lock-up*, BLTA menjual atau dianggap berniat untuk menjual sejumlah besar saham Perseroan, harga pasar saham Perseroan bisa terpengaruh.

Harga Penawaran Saham untuk Saham Yang Ditawarkan Perseroan mungkin tidak mengindikasikan harga Saham yang akan diperdagangkan di pasar dan harga Saham Yang Ditawarkan Perseroan dapat berfluktuasi secara signifikan

Harga Saham Yang Ditawarkan Perseroan pada Penawaran Umum Saham akan ditentukan setelah proses *book-building* melalui kesepakatan antara Penjamin Pelaksana Emisi Efek dan Perseroan mengenai harga dan mungkin tidak mengindikasikan harga yang akan diperdagangkan di dalam pasar. Investor mungkin tidak dapat menjual kembali sahamnya dengan harga yang menarik bagi investor.

Harga Penawaran Saham setelah Penawaran Umum dapat sangat berfluktuasi dan mungkin diperdagangkan dengan harga jauh di bawah Harga Penawaran, tergantung pada banyak faktor, termasuk:

- perbedaan antara hasil aktual keuangan dan operasi dan yang diharapkan oleh pembeli dan analis;
- pengumuman yang dibuat oleh Perseroan sehubungan dengan pembukaan atau akuisisi daerah konsesi atau kontrak baru;
- perubahan dalam rekomendasi atau persepsi analis atas Perseroan atau Indonesia;
- perubahan ekonomi, kondisi politik atau pasar secara umum di Indonesia;
- keterlibatan dalam perkara hukum;
- perubahan harga komoditas;
- perubahan harga efek ekuitas asing (terutama Asia) dan negara berkembang, dan
- fluktuasi harga pasar saham.

Fluktuasi nilai tukar Rupiah terhadap dolar AS atau mata uang lain akan mempengaruhi nilai mata uang asing setara dengan nilai saham dan dividen

Fluktuasi dalam nilai tukar antara Rupiah dan mata uang lainnya akan mempengaruhi nilai mata uang asing terhadap harga Rupiah dari Penawaran Umum Saham di BEI. Fluktuasi tersebut juga akan mempengaruhi jumlah Saham Penawaran yang akan diterima pemegang saham dalam mata uang asing pada saat konversi (i) dividen atau distribusi kas lainnya yang dibayarkan dalam Rupiah oleh Perseroan untuk setiap Saham Penawaran, dan (ii) Pembayaran dalam Rupiah untuk setiap penjualan Saham Penawaran di pasar perdagangan sekunder.

Nilai buku bersih dari Penawaran Umum Saham yang dikeluarkan dalam Penawaran ini secara signifikan lebih kurang dari Harga Penawaran dan pembeli bisa dikenakan dilusi yang substansial.

Nilai buku bersih per saham dihitung berdasarkan total aktiva dikurangi dengan total kewajiban, dibagi dengan jumlah saham Perseroan yang beredar pada tanggal 31 Desember 2010. Harga Penawaran secara substansial lebih tinggi dari nilai buku bersih per saham atas jumlah saham yang dikeluarkan untuk pemegang saham Perseroan. Oleh karena itu, pembeli dari Penawaran Umum Saham dapat mengalami dilusi yang substansial dan pemegang saham Perseroan akan mengalami peningkatan material dalam nilai buku bersih per saham dari saham yang mereka miliki.

Nilai buku bersih per saham dihitung berdasarkan total aktiva dikurangi dengan total kewajiban, dibagi dengan jumlah saham Perseroan yang beredar pada tanggal 31 Desember 2010.

Hukum Indonesia memiliki ketentuan yang dapat menghambat pengambilalihan Perseroan

Berdasarkan peraturan Bapepam, jika terjadi perubahan pengendalian dari sebuah perusahaan terbuka yang tercatat di Indonesia, pihak pengendali baru harus melakukan penawaran tender atas sisa saham (saham publik, tidak termasuk saham dari pemegang saham mayoritas dan pemegang saham pengendali lainnya, jika ada).

Berdasarkan Peraturan Bapepam No. IX.H.1, tentang pengambilalihan Perusahaan Terbuka didefinisikan sebagai tindakan, baik langsung maupun tidak langsung, yang mengakibatkan perubahan Pengendali Perusahaan Terbuka. Pihak pengendali dari sebuah perusahaan publik didefinisikan sebagai pihak yang:

- memiliki saham lebih dari 50% (lima puluh persen) dari seluruh saham yang disetor penuh, atau;
- Pihak yang mempunyai kemampuan untuk menentukan, baik langsung maupun tidak langsung, dengan cara apapun pengelolaan dan/atau kebijaksanaan Perusahaan Terbuka

Selanjutnya, untuk memastikan bahwa masyarakat terus memiliki minimal 20% dari ekuitas perusahaan publik, Peraturan IX.H.1. mewajibkan pihak Pengendali baru memiliki lebih dari 80% (delapan puluh persen) dari modal disetor Perusahaan Terbuka, untuk mengalihkan kembali kepemilikan sahamnya pada Perusahaan Terbuka tersebut kepada masyarakat sehingga saham yang dimiliki masyarakat paling kurang 20% (dua puluh persen) dari modal disetor Perusahaan Terbuka dan dimiliki paling kurang oleh 300 (tiga ratus) Pihak dalam jangka waktu paling lama 2 (dua) tahun sejak pelaksanaan Penawaran Tender wajib (*mandatory tender offer*) selesai dilaksanakan.

Walaupun peraturan pengambilalihan ini dimaksudkan untuk melindungi kepentingan pemegang saham, dengan mewajibkan setiap akuisisi saham yang mungkin menyebabkan perubahan pihak pengendali perusahaan, namun dalam pelaksanaannya peraturan ini juga berpotensi membatalkan rencana pengambilalihan oleh pihak lain. Apabila hal tersebut terjadi, calon pemegang saham, dapat dirugikan karena hilangnya potensi penjualan saham dengan harga yang lebih tinggi di atas harga pasar yang berlaku.

Hukum di Indonesia dapat beroperasi secara berbeda dari hukum yuridiksi lain yang berkaitan dengan penyelenggaraan, dan hak pemegang saham untuk menghadiri dan memberikan suara pada Rapat Umum Pemegang Saham

Perseroan tunduk pada ketentuan hukum Indonesia dan terus berupaya untuk memenuhi segala persyaratan dari BEI. Secara khusus, penyelenggaraan dan pelaksanaan Rapat Umum Pemegang Saham Perseroan akan terus diatur oleh ketentuan hukum di Indonesia.

Periode pemberitahuan dan prosedur sehubungan dengan penyelenggaraan Rapat Umum Pemegang Saham Perseroan, serta hak pemegang saham Perseroan untuk menghadiri dan memberikan suara pada rapat umum mungkin berbeda dengan ketentuan hukum di luar Indonesia. Sebagai contoh, berdasarkan ketentuan hukum Indonesia pemegang saham Perseroan yang akan berhak untuk menghadiri dan memberikan suara pada rapat umum pemegang saham adalah yang terdaftar dalam daftar pemegang saham pemegang saham Perseroan tepat sebelum atau saat tanggal pencatatan, di mana pemberitahuan rapat umum dikeluarkan, terlepas dari apakah pemegang saham tersebut mungkin telah melepaskan saham mereka setelah tanggal pencatatan dan sebelum rapat umum pemegang saham. Selain itu, investor yang mungkin telah membeli saham mereka setelah tanggal pencatatan (dan sebelum hari rapat umum pemegang saham) tidak akan berhak untuk menghadiri dan memberikan suara pada rapat umum pemegang saham. Untuk rincian lebih lanjut tentang prosedur untuk mengadakan dan pelaksanaan rapat umum pemegang saham menurut hukum Indonesia. Calon investor juga harus mengetahui bahwa mereka dapat dikenakan prosedur dan ketentuan berkaitan dengan Rapat Umum Pemegang Saham Perseroan yang berbeda dari prosedur dan ketentuan yang ada di yuridiksi lainnya.



Kemampuan Perseroan untuk membayar dividen di masa depan akan tergantung pada saldo laba ditahan (retained earnings), kondisi keuangan, arus kas, modal kerja, ekspansi armada dan pembatasan oleh kreditur di masa depan

Jumlah pembayaran dividen masa depan Perseroan, jika ada, akan tergantung pada saldo laba ditahan (*retained earnings*), kondisi keuangan, arus kas dan kebutuhan modal kerja, serta pengeluaran modal, komitmen kontrak dan beban yang terjadi sehubungan dengan perluasan armada Perseroan di masa depan. Perseroan tidak bisa menjamin bahwa Perseroan akan dapat membayar dividen atau bahwa manajemen Perseroan akan memutuskan untuk membagikan dividen. Selain itu, Perseroan mungkin dibatasi oleh ketentuan perjanjian pembiayaan kredit di masa depan untuk melakukan pembayaran dividen untuk periode waktu tertentu sebagaimana akan disepakati dengan bank. Perseroan juga dapat mengadakan perjanjian pembiayaan serupa di masa depan yang lebih lanjut dapat membatasi kemampuan Perseroan untuk membayar dividen, dan Perseroan juga akan mengeluarkan biaya atau kewajiban yang akan mengurangi atau menghilangkan kas yang tersedia untuk pembagian dividen. Akibatnya, saham Perseroan dapat menjadi satu-satunya sumber keuntungan bagi pemegang saham Perseroan.

Manajemen Perseroan menyatakan bahwa semua risiko usaha yang dihadapi oleh Perseroan dalam melaksanakan kegiatan usaha telah diungkapkan dan disusun berdasarkan bobot dari masing-masing risiko terhadap kinerja keuangan Perseroan dalam Prospektus.



VII. KEJADIAN PENTING SETELAH TANGGAL LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN

Tidak ada kejadian penting yang mempunyai dampak cukup material terhadap keuangan dan hasil usaha Perseroan yang terjadi setelah tanggal Laporan Auditor Independen tertanggal 31 Desember 2010 atas Laporan Keuangan Perseroan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian yang perlu diungkapkan dalam Prospektus ini.



VIII. KETERANGAN TENTANG PERSEROAN DAN ANAK PERUSAHAAN

1. RIWAYAT SINGKAT PERSEROAN

Perseroan adalah suatu badan hukum Indonesia berbentuk Perseroan terbatas yang berkedudukan di Jakarta. Perseroan semula didirikan dengan nama PT Buana Listya Tama berdasarkan Akta No.27 tanggal 12 Mei 2005 dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta dan telah mendapatkan pengesahan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan Menkumham No.C-26012HT.01.01.Th.2005 tanggal 21 September 2005, dan telah terdaftar di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat pada tanggal 11 September 2006 di bawah No.6829/BH.09.05/IX/2006 serta telah diumumkan pada BNRI No. 79 tanggal 3 Oktober 2006, Tambahan BNRI No.10555. Surat izin yang dimiliki Perseroan dan Anak Perusahaan, kecuali Berlian Dumai Logistics, BLT International Group, BLT MEO, Jade Maritime, Anjasmoro Maritime, Bayu Lestari Tanaya, Gemilang Bina Lintas Tirta, Onyx Maritime, Topaz Maritime yang berkaitan dengan kegiatan usahanya masing-masing adalah SIUP dan SIUPAL (Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut). Perseroan memiliki SIUPAL No. BXXXIV-370/AT.54, dan Anak Perusahaan masing-masing Diamond Maritime, Emerald Maritime, Citrine Maritime, Pearl Maritime, Ruby Maritime, Sapphire Maritime memiliki SIUPAL No. BXXXIV-133/AT.54, No. B.XXXIV-236/AT.54, No. .BXXXIV-137/AT.54, No. BXXXIV-89/AT.54, No. B XXXIV-558/AT.54, No. B XXXIV-560/AT.54. Sementara Bayu Lestari Tanaya, Gemilang Bina Lintas Tirta, berturut-turut memiliki SIUP dengan No. 01283/P-01/1.824.271 dan No. 1.778/10.1.824.51. Sedangkan Karya Bakti Adil memiliki Surat Izin Pelaksana Penempatan Tenaga Kerja Indonesia No. KEP.642/MEN/2006.

Anggaran Dasar Perseroan telah mengalami beberapa kali perubahan termasuk perubahan seluruh Anggaran Dasar untuk disesuaikan dengan ketentuan hukum yang berlaku sebagaimana disyaratkan dalam Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas sebagaimana tercantum dalam Akta No. 31 tanggal 22 Mei 2008 yang dibuat di hadapan Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, dan telah mendapatkan persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusannya No. AHU-30108.AH.01.02.Tahun 2008 tanggal 4 Juni 2008 telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0044033.AH.01.09.Tahun 2008 tanggal 4 Juni 2008 dan dalam Daftar Perusahaan pada Kantor Pendaftaran Perusahaan dibawah No. 6073/RUB.09.05/VI/2008 tanggal 28 Juni 2008 serta telah diumumkan dalam BNRI No. 59 tanggal 22 Juli 2008, Tambahan BNRI No.12932.

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 104 tanggal 10 Desember 2010, yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H.,S.E., Mkn Notaris di Jakarta Utara, akta tersebut telah diberitahukan kepada Menkumham, sesuai dengan Surat Penerimaan Pemberitahuan No. AHU-AH.01.10-31886 tanggal 13 Desember 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0089971.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 13 Desember 2010, serta berdasarkan Surat Keterangan No. 22/KET-N/I/2011 tanggal 10 Januari 2011 yang dikeluarkan oleh Humbert Lie, S.H.,S.E. M.kn., Notaris di Jakarta, menerangkan bahwa pengumuman dalam pengumuman dalam BNRI atas Akta No. 104 tanggal 10 Desember 2010 masih dalam proses pengurusan, Perseroan melakukan perubahan anggaran dasar berupa perubahan pemecahan nilai nominal saham (*stock split*) dari semula Rp 1.000,- (seribu Rupiah) per saham menjadi Rp 100,- (seratus Rupiah) per saham.

Perseroan juga telah menyesuaikan Anggaran Dasarnya terkait dengan Penawaran Umum dengan melakukan perubahan status Perseroan dari perusahaan tertutup menjadi perusahaan terbuka, menambah kegiatan usaha Emiten serta menyesuaikan seluruh anggaran dasar dengan Peraturan Bapepam dan LK IX.J.1 tentang Pokok Pokok Anggaran Dasar yang melakukan Penawaran Umum Efek Bersifat Ekuitas dan Perusahaan Publik serta peraturan pelaksanaannya, dan melakukan peningkatan modal ditempatkan dan modal disetor berdasarkan Akta No. 123 tanggal 14 Desember 2010, yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H., S.E., M.Kn., Notaris di Jakarta dan telah memperoleh persetujuan dari Menkumham No. AHU-59449.AH.01.02.Tahun 2010 tanggal 21 Desember 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar

Perseroan No. AHU-0092094.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 21 Desember 2010, serta berdasarkan Surat Keterangan No. 22/KET-N/I/2011 tanggal 10 Januari 2011 yang dikeluarkan oleh Humbert Lie, S.H., S.E. M.kn., Notaris di Jakarta, menerangkan bahwa pengumuman dalam pengumuman dalam BNRI atas Akta No. 123 tanggal 14 Desember 2010 masih dalam proses pengurusan.

Perseroan kembali melakukan peningkatan modal ditempatkan dan modal disetor berdasarkan Akta No. 297 tanggal 28 Desember 2010 yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H., S.E., M.Kn., Notaris di Jakarta akta mana telah di beritahukan kepada Menkumham sesuai dengan bukti Surat Penerimaan Pemberitahuan No. AHU-AH.01.10-33515 tanggal 29 Desember 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0094091.AH.01.09 tanggal 29 Desember 2010, serta berdasarkan Surat Keterangan No. 22/KET-N/I/2011 tanggal 10 Januari 2011 yang dikeluarkan oleh Humbert Lie, S.H., S.E. M.kn., Notaris di Jakarta, menerangkan bahwa pengumuman dalam pengumuman dalam BNRI atas No. 297 tanggal 28 Desember 2010 masih dalam proses pengurusan.

Pada tanggal 17 Januari 2011, Perseroan melakukan peningkatan modal dasar berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 75 tanggal 17 Januari 2011 yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H., S.E. M.kn., Notaris di Jakarta Utara, akta mana telah mendapatkan persetujuan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusan No. AHU-04137.AH.01.02.Tahun 2011 tanggal 26 Januari 2011 dan telah di daftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0006819.AH.01.09.Tahun 2011 tanggal 26 Januari 2011, serta berdasarkan Surat Keterangan No. 118/KET-N/I/2011 tanggal 26 Januari 2011 yang ditandatangani oleh Humbert Lie, SH, SE, M.Kn, Notaris di Jakarta, menerangkan bahwa pengumuman dalam BNRI atas Akta No. 75 tanggal 17 Januari 2011 masih dalam proses pengurusan.

Rincian Anak Perusahaan dan Perusahaan Asosiasi yang dimiliki Perseroan pada tanggal 31 Desember 2010 adalah sebagai berikut:

Nama Perusahaan	Lokasi Usaha	Kegiatan Usaha	% Kepemilikan Efektif	Tahun Penyertaan	Status Operasional
PT Anjasmoro Maritime	Jakarta	Pelayaran	99,00	2006	belum beroperasi
PT Bayu Lestari Tanaya	Jakarta	Perdagangan umum, Agen dan Jasa	99,00	2010	belum beroperasi
PT Karya Bakti Adil	Jakarta	Jasa Penyalur Tenaga Kerja	99,00	2010	2004
PT Gemilang Bina Lintas Tirta	Jakarta	Manajemen kapal	99,00	2010	2004
PT Pearl Maritime	Jakarta	Pelayaran	99,00	2006	2006
PT Ruby Maritime	Jakarta	Pelayaran	99,00	2006	2009
PT Sapphire Maritime	Jakarta	Pelayaran	99,00	2006	2009
PT Citrine Maritime	Jakarta	Pelayaran	99,98	2006	2006
PT Diamond Maritime	Jakarta	Pelayaran	99,98	2006	2006
PT Emerald Maritime	Jakarta	Pelayaran	99,99	2006	2006
PT Jade Maritime	Jakarta	Pelayaran	99,00	2009	belum beroperasi
PT Onyx Maritime	Jakarta	Pelayaran	99,00	2009	belum beroperasi
PT Topaz Maritime	Jakarta	Pelayaran	99,00	2009	belum beroperasi
PT BLT International Group	Jakarta	jasa, perdagangan, pembangunan, pertanian, pertambangan, pengangkutan darat dan perindustrian	99,00	2010	belum beroperasi
PT Berlian Dumai Logistics	Jakarta	Perdagangan umum	99,00	2010	belum beroperasi
PT BLT MEO	Jakarta	Pelayaran	50,00	2010	belum beroperasi

2. PERKEMBANGAN KEPEMILIKAN SAHAM PERSEROAN

Kronologis Riwayat Perubahan Anggaran Dasar Perseroan

Sejak didirikan berdasarkan Akta Pendirian, Anggaran Dasar Perseroan telah mengalami beberapa kali perubahan berdasarkan:

- Akta Pendirian Perseroan sebagaimana tertuang dalam Akta 27/2005 tanggal 12 Mei 2005, Perseroan didirikan dengan nama PT Buana Listya Tama, dan telah mendapatkan pengesahan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan Menkumham No.C-26012 HT.01.01.Th.2005 tanggal 21 September 2005, dan telah terdaftar di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat pada tanggal 11 September 2006 di bawah No.6829/BH.09.05/IX/2006 serta telah diumumkan pada BNRI No. 79 tanggal 3 Oktober 2006, Tambahan BNRI No.10555;



- ii. Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat PT Buana Listya Tama No. 2 tanggal 1 Desember 2006, yang dibuat di hadapan Rusnaldy, SH, Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh Persetujuan Menkumham, sesuai dengan Surat Keputusan Menkumham No. W7-01951 HT.01.04-TH.2007 tanggal 27 Februari 2007 dan telah terdaftar di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat pada tanggal 23 Maret 2007 di bawah No. 658/RUB.09.05/III/2007 tanggal 23 Maret 2007 serta telah diumumkan pada BNRI No. 28 tanggal 5 April 2007 Tambahan BNRI No. 3288, para pemegang saham Perseroan menyetujui peningkatan modal dasar Perseroan dari yang semula Rp 1.000.000.000,- (satu miliar Rupiah) menjadi Rp 2.000.000.000.000,- (dua triliun Rupiah), serta peningkatan modal disetor dan ditempatkan Perseroan dari yang semula Rp 250.000.000,- (dua ratus lima puluh juta Rupiah) menjadi Rp 696.025.474.000,- (enam ratus sembilan puluh enam miliar dua puluh lima juta empat ratus tujuh puluh empat ribu Rupiah);
- iii. Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 31 tanggal 22 Mei 2008, yang dibuat dihadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh Persetujuan Menkumham, sesuai dengan Surat Keputusan No. AHU-30108.AH.01.02.Tahun 2008 tanggal 4 Juni 2008 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0044033.AH.01.09.Tahun 2008 tanggal 4 Juni 2008 serta telah diumumkan dalam BNRI No. 59 tanggal 22 Juli 2008, Tambahan BNRI No.12932, para pemegang saham Perseroan menyetujui untuk melakukan perubahan terhadap seluruh Anggaran Dasar Perseroan untuk disesuaikan dengan Undang-undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas;
- iv. Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 104 tanggal 10 Desember 2010, yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H., S.E., Mkn Notaris di Jakarta Utara, akta tersebut telah diberitahukan kepada Menkumham, sesuai dengan Surat Penerimaan Pemberitahuan No. AHU-AH.01.10-31886 tanggal 13 Desember 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0089971.AH.01.09. Tahun 2010 tanggal 13 Desember 2010 para pemegang saham menyetujui pemecahan nilai nominal saham (*stock split*) dari yang semula Rp 1.000,- (seribu Rupiah) menjadi Rp 100,- (seratus Rupiah);
- v. Berdasarkan Akta No. 123 tanggal 14 Desember 2010, yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H., S.E., M.Kn., Notaris di Jakarta dan telah memperoleh persetujuan dari Menkumham No. AHU-59449. AH.01.02.Tahun 2010 tanggal 21 Desember 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0092094.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 21 Desember 2010 dalam rangka Penawaran Umum Perseroan telah melakukan perubahan status menjadi Perseroan Terbatas Terbuka, menambah kegiatan usaha Emiten serta menyesuaikan seluruh anggaran dasar dengan Peraturan Bapepam dan LK IX.J.1 tentang Pokok Pokok Anggaran Dasar yang melakukan Penawaran Umum Efek Bersifat Ekuitas dan Perusahaan Publik serta peraturan pelaksanaannya, dan para pemegang saham menyetujui peningkatan modal disetor dan ditempatkan Perseroan dari yang semula Rp 696.025.474.000,00 (enam ratus sembilan puluh enam miliar dua puluh lima juta empat ratus tujuh puluh empat ribu Rupiah) menjadi Rp 700.000.000.000,00 (tujuh ratus miliar Rupiah), dan
- vi. Berdasarkan Akta No. 297 tanggal 28 Desember 2010 yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H., S.E., M.Kn., Notaris di Jakarta, dimana pemegang saham menyetujui untuk melakukan peningkatan modal ditempatkan dan modal disetor Perseroan, akta mana telah di beritahukan kepada Menkumham sesuai dengan bukti Surat Penerimaan Pemberitahuan No. AHU-AH.01.10-33515 tanggal 29 Desember 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0094091.AH.01.09 tanggal 29 Desember 2010, para pemegang saham menyetujui peningkatan modal ditempatkan dan modal disetor dari yang semula Rp 700.000.000.000,- (tujuh ratus miliar Rupiah) menjadi Rp 1.100.000.000.000,- (satu triliun seratus miliar Rupiah);
- vii. Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 75 tanggal 17 Januari 2011 yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H., S.E. M.kn., Notaris di Jakarta Utara, akta mana telah mendapatkan persetujuan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusan No. AHU-04137.AH.01.02.Tahun 2011 tanggal 26 Januari 2011 dan telah di daftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0006819.AH.01.09.Tahun 2011 tanggal 26 Januari 2011, serta berdasarkan Surat Keterangan No. 118/KET-N/I/2011 tanggal 26 Januari 2011 yang ditandatangani oleh Humbert Lie, SH, SE, M.Kn, Notaris di Jakarta, menerangkan bahwa pengumuman dalam BNRI atas Akta No. 75 tanggal 17 Januari 2011 masih dalam proses pengurusan, para pemegang saham menyetujui peningkatan modal dasar Perseroan dari semula Rp 2.000.000.000.000,- (dua triliun Rupiah) menjadi Rp 4.400.000.000.000,- (empat triliun empat ratus miliar Rupiah).



Perkembangan Kepemilikan Saham Perseroan

Tahun 2005

Berdasarkan Akta Pendirian No. 27 tanggal 12 Mei 2005 dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah memperoleh pengesahan dari Menteri hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia sesuai dengan Surat Keputusannya No.C-26012 HT.01.01.Th.2005 tanggal 21 September 2005, dan telah terdaftar di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat pada tanggal 11 September 2006 di bawah No.6829/BH.09.05/IX/2006 serta telah diumumkan pada Berita Negara Republik Indonesia No. 79 tanggal 3 Oktober 2006, Tambahan No.10555, struktur permodalan dan susunan pemegang saham Perseroan adalah sebagai berikut:

Keterangan	Nilai Nominal Rp 1.000,- per saham		
	Saham	Rupiah	%
Modal dasar	1.000.000	1.000.000.000	
Modal ditempatkan dan disetor penuh			
PT Berlian Laju Tanker Tbk	247.500	247.500.000	99,00
PT Banyu Laju Shipping	2.500	2.500.000	1,00
Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh	250.000	250.000.000	100,00
Jumlah saham dalam portepel	750.000	750.000.000	

Tahun 2006

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham No. 02 tanggal 1 Desember 2006 yang dibuat dihadapan Rusnaldy, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh persetujuan Menkumham sesuai dengan Surat Keputusannya No.W7-01951 HT.01.04-TH.2007 tanggal 27 Februari 2007, dan telah terdaftar di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat di bawah No. 658/RUB.09.05/III/2007 pada tanggal 23 Maret 2007, para pemegang saham Perseroan (i) menyetujui penjualan seluruh saham milik PT Banyu Laju Shipping sebanyak 2.500 (dua ribu lima ratus) saham kepada PT Bayu Lestari Tanaya sebagaimana tertuang dalam Akta Pemindahan Hak Atas Saham No. 03 tanggal 1 Desember 2006 yang dibuat dihadapan Rusnaldy, S.H., Notaris di Jakarta serta (iii) peningkatan modal dasar Perseroan dari semula sebesar Rp 1.000.000.000,00 (satu miliar Rupiah) menjadi Rp 2.000.000.000.000,00 (dua triliun Rupiah) dan peningkatan modal ditempatkan dan disetor yang semula sebesar Rp 250.000.000,00 (dua ratus lima puluh juta Rupiah) menjadi sebesar Rp 696.025.474.000,00 (enam ratus sembilan puluh enam miliar dua puluh lima juta empat ratus tujuh puluh empat ribu Rupiah), dimana atas peningkatan modal ditempatkan dan disetor tersebut masing-masing mengambil bagian PT Berlian Laju Tanker sebanyak 695.727.974 (enam ratus sembilan puluh lima juta tujuh ratus dua puluh tujuh ribu sembilan puluh empat) lembar saham dan PT Bayu Lestari Tanaya sebanyak 47.500 (empat puluh tujuh ribu lima ratus) lembar saham dengan nilai nominal masing-masing saham Rp 1.000,- (seribu Rupiah), sehingga struktur permodalan Perseroan menjadi sebagai berikut:

Keterangan	Nilai Nominal Rp 1.000,- per saham		
	Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal dasar	2.000.000	2.000.000.000.000	
Modal ditempatkan dan disetor penuh			
PT Berlian Laju Tanker Tbk	695.975.474	695.975.474.000	99,993
PT Bayu Laju Shipping	50.000	50.000.000	0,007
Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh	696.025.474	696.025.474.000	100,00
Jumlah saham dalam portepel	1.303.974.526	1.303.974.526.000	

Seluruh modal ditempatkan tersebut telah disetor penuh ke dalam Kas Perseroan oleh para pemegang saham secara tunai.

Tahun 2010

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 17 tanggal 22 April 2010, yang dibuat di hadapan Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta dan telah memperoleh penerimaan pemberitahuan dari Menkumham berdasarkan Surat No. AHU-AH.01.10-11147 tanggal 7 Mei 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar



Perseroan No. AHU-0034626.AH-01.09.Tahun 2010 tanggal 7 Mei 2010 para pemegang saham Perseroan menyetujui penjualan seluruh saham milik PT Bayu Lestari Tanaya sebanyak 50.000 (lima puluh ribu) saham kepada PT Banyu Laju Shipping sehingga struktur permodalan Perseroan menjadi sebagai berikut:

Keterangan	Nilai Nominal Rp 1.000,- per saham		
	Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal dasar	2.000.000.000	2.000.000.000.000	
Modal ditempatkan dan disetor penuh			
PT Berlian Laju Tanker Tbk	695.975.474	695.975.474.000	99,993
PT Banyu Laju Shipping	50.000	50.000.000	0,007
Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh	696.025.474	696.025.474.000	100,00
Jumlah saham dalam portepel	1.303.974.526	1.303.974.526.000	

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat PT Buana Listya Tama No. 104 tanggal 10 Desember 2010, yang dibuat di hadapan Humberg Lie, S.H., S.E., M.Kn., Notaris di Jakarta dan telah memperoleh penerimaan pemberitahuan dari Menkumham berdasarkan Surat No. AHU-AH.01.10-31886 tanggal 13 Desember 2010 para pemegang saham menyetujui pemecahan nilai nominal saham (*stock split*) dari yang semula Rp 1.000,- (seribu Rupiah) menjadi Rp 100,- (seratus Rupiah) sehingga struktur permodalan Perseroan menjadi sebagai berikut:

Keterangan	Nilai Nominal Rp 100,- per saham		
	Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal dasar	20.000.000.000	2.000.000.000.000	
Modal ditempatkan dan disetor penuh			
PT Berlian Laju Tanker Tbk	6.959.754.740	695.975.474.000	99,993
PT Banyu Laju Shipping	500.000	50.000.000	0,007
Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh	6.960.254.740	696.025.474.000	100,00
Jumlah saham dalam portepel	13.039.745.260	1.303.974.526.000	

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham PT Buana Listya Tama No. 123 tanggal 14 Desember 2010, yang dibuat dihadapan Humberg Lie, S.H., S.E., M.Kn., Notaris di Jakarta dan telah memperoleh persetujuan dari Menkumham No. AHU-59449.AH.01.02.Tahun 2010 tanggal 21 Desember 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0092094.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 21 Desember 2010, para pemegang saham menyetujui peningkatan modal ditempatkan dan disetor Perseroan yang semula Rp 696.025.474.000,- (enam ratus sembilan puluh enam miliar dua puluh lima juta empat ratus tujuh puluh empat ribu Rupiah) menjadi Rp 700.000.000.000,- (tujuh ratus miliar Rupiah) dimana atas peningkatan modal ditempatkan dan disetor tersebut masing-masing mengambil bagian PT Berlian Laju Tanker sebanyak 39.742.405 (tiga puluh sembilan juta tujuh ratus empat puluh dua ribu empat ratus lima) lembar saham dan PT Banyu Laju Shipping sebanyak 2.855 (dua ribu delapan ratus lima puluh lima) lembar saham dengan nilai nominal masing-masing saham Rp 100,- (seratus Rupiah), maka susunan pemegang saham Perseroan adalah sebagai berikut:

Keterangan	Nilai Nominal Rp 100,- per saham		
	Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal dasar	20.000.000.000	2.000.000.000.000	
Modal ditempatkan dan disetor penuh			
PT Berlian Laju Tanker Tbk	6.999.497.145	699.949.714.500	99,993
PT Banyu Laju Shipping	502.855	50.285.500	0,007
Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh	7.000.000.000	700.000.000.000	100,00
Jumlah saham dalam portepel	13.000.000.000	1.300.000.000.000	

Berdasarkan Akta No. 297 tanggal 28 Desember 2010 yang dibuat dihadapan Humberg Lie, S.H., S.E., M.Kn., Notaris di Jakarta, akta mana telah diberitahukan kepada Menkumham, sesuai dengan bukti Surat Penerimaan Pemberitahuan No. AHU-AH.01.10-33515 tanggal 29 Desember 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0094091.AH.01.09 tanggal 29 Desember 2010, dimana pemegang



saham menyetujui untuk melakukan peningkatan modal ditempatkan dan modal disetor Perseroan yang semula Rp 700.000.000.000,00 (tujuh ratus miliar Rupiah) menjadi Rp 1.100.000.000.000,00 (satu triliun seratus miliar Rupiah) dimana atas peningkatan modal ditempatkan dan disetor tersebut seluruh bagian sahamnya diambil oleh PT Berlian Laju Tanker sebanyak 4.000.000.000 (empat miliar) lembar saham dengan nilai nominal masing-masing saham Rp 100,- (seratus Rupiah), sehingga permodalan Perseroan adalah sebagai berikut:

Keterangan	Nilai Nominal Rp 100,- per saham		
	Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal dasar	20.000.000.000	2.000.000.000.000	
Modal ditempatkan dan disetor penuh			
PT Berlian Laju Tanker Tbk	10.999.497.145	1.099.949.714.500	99,995
PT Banyu Laju Shipping	502.855	50.285.500	0,005
Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh	11.000.000.000	1.100.000.000.000	100,000
Jumlah saham dalam portepel	9.000.000.000	900.000.000.000	

Seluruh modal ditempatkan tersebut telah disetor penuh ke dalam Kas Perseroan oleh para pemegang saham secara tunai dengan harga perolehan sesuai nilai nominal sebesar Rp 100,- per saham.

Tahun 2011

Perubahan terakhir Anggaran Dasar Perseroan berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham No. 75 tanggal 17 Januari 2011 yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H., S.E. M.Kn., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh persetujuan dari Menkumham sesuai dengan bukti Surat Keputusan No. AHU-04137.AH.01.02.Tahun 2011 tanggal 26 Januari 2011 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0006819.AH.01.09 tanggal 26 Januari 2011, dimana para pemegang saham menyetujui dan memutuskan peningkatan Modal Dasar, yang semula sebesar Rp 2.000.000.000.000,00 (dua triliun Rupiah) menjadi Rp 4.400.000.000,00 (empat triliun empat ratus miliar Rupiah) dengan harga perolehan sesuai nilai nominal sebesar Rp 100,- per saham.

Berikut struktur permodalan terakhir Perseroan pada saat prospektus ini diterbitkan:

Keterangan	Nilai Nominal Rp 100,- per saham		
	Saham	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	%
Modal dasar	44.000.000.000	4.400.000.000.000	
Modal ditempatkan dan disetor penuh			
PT Berlian Laju Tanker Tbk	10.999.497.145	1.099.949.714.500	99,995
PT Banyu Laju Shipping	502.855	50.285.500	0,005
Jumlah modal ditempatkan dan disetor penuh	11.000.000.000	1.100.000.000.000	100,00
Jumlah saham dalam portepel	33.000.000.000	3.300.000.000.000	

Seluruh modal ditempatkan tersebut telah disetor penuh ke dalam Kas Perseroan oleh para pemegang saham secara tunai. Penyetoran modal oleh BLTA ke Perseroan berasal dari ekuitas yang bertambah besar seiring dengan hasil agio saham, cadangan revaluasi dan akumulasi laba ditahan.

3. MANAJEMEN DAN PENGAWASAN PERSEROAN

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham PT Buana Listya Tama No. 123 tanggal 14 Desember 2010, yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H., S.E., M.Kn., Notaris di Jakarta dan telah memperoleh persetujuan dari Menkumham No. AHU-59449.AH.01.02.Tahun 2010 tanggal 21 Desember 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0092094.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 21 Desember 2010, susunan Dewan Komisaris dan Direksi Perseroan terakhir adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama : Widihardja Tanudjaja
 Komisaris : Michael Murni Gunawan
 Komisaris Independen : Hie Vivi Junaedi



Direksi

Direktur Utama : Drs. Henrianto Kuswendi
Direktur : Wong Kevin
Direktur : Siana Anggraeni Surya
Direktur Tidak Terafiliasi : Rizal, SE

Berikut ini adalah riwayat singkat mengenai masing-masing anggota Dewan Komisaris dan Direksi Perseroan:

DEWAN KOMISARIS



Widihardja Tanudjaja – Komisaris Utama

Warga Negara Indonesia, 60 tahun.

Lahir di Sinabang pada tanggal 14 Agustus 1950. Lulus pasca sarjana Ilmu Kelautan dari Tokyo University of Mercantile Marine pada tahun 1979 dan pada tahun itu juga lulus sebagai Sarjana Hukum dari Hosei University of Tokyo. Berbagai jabatan penting yang pernah dan sedang dijabat antara lain Manajer Operasional BLTA (1984-1987), General Manajer BLTA (1987-1990), Direktur BLTA (1989-Juni 2000), Direktur Utama BLTA (2000-sekarang), Direktur Utama PT Banyu Laju Shipping (Juni 2002-sekarang), Direktur PT Gemilang Bina Lintas Tirta (2003-sekarang), Direktur Utama PT Brotojoyo Maritime (2003-sekarang), Komisaris PT Banyu Laju Shipping (1999-2000), Komisaris PT Berlian Limatama (1996 – Sekarang), Komisaris Utama PT Bayu Lestari Tanaya (2005 – Sekarang), Komisaris Utama PT Anjasmoro Maritime (2006 – Sekarang), Komisaris Utama PT Citrine Maritime (2006 – Sekarang), Komisaris Utama PT Diamond Maritime (2006 – Sekarang), Komisaris Utama PT Emerald Maritime (2006 – Sekarang), Komisaris Utama PT Pearl Maritime (2006 – Sekarang), Komisaris Utama PT Ruby Maritime (2006 – Sekarang), Komisaris Utama PT Sapphire Maritime (2006 – Sekarang), Komisaris Utama PT Berlian Dumai Logistics (2007 – Sekarang), Komisaris Utama PT Jade Maritime (2009 – Sekarang), Komisaris Utama PT Topaz Maritime (2009 – Sekarang), Komisaris Utama PT Onyx Maritime (2009 – Sekarang), Komisaris Utama PT BLT Internasional Group (2009–Sekarang) dan Komisaris Utama PT BLT MEO (2010–Sekarang). Menjabat sebagai Komisaris Utama Perseroan sejak 2010.



Michael Murni Gunawan – Komisaris

Warga Negara Indonesia, 48 tahun.

Lahir di Samarinda, 27 Maret 1962. Menyelesaikan pendidikan sarjana akuntansi di Universitas Airlangga Surabaya pada tahun 1985 and MBA di University of San Diego pada tahun 1996. Berbagai jabatan penting yang pernah dan sedang dijabat antara lain Asisten Manajer Akunting Daya Sakti Timber Group (1986-1991), Manajer Informasi Teknologi Daya Sakti Timber Group (1991-1994), Kepala Divisi *Corporate Administration dan Information System* BSG Corporation (1996-1999), General Manager Divisi Administrasi BLTA (Januari 1999-Juni 1999), Direktur BLTA (1999-sekarang), Direktur PT Brotojoyo Maritime (2003-sekarang), Direktur Utama PT Gemilang Bina Lintas Tirta (2003-sekarang), Direktur Utama PT Bayu Lestari Tanaya (2005-sekarang), Direktur Utama PT Anjasmoro Maritime (2006-sekarang), Direktur Utama PT Citrine Maritime (2006-sekarang), Direktur Utama PT Diamond Maritime (2006-sekarang), Direktur Utama PT Emerald Maritime (2006-sekarang), Direktur Utama PT Pearl Maritime (2006-sekarang), Direktur Utama PT Ruby Maritime (2006-sekarang), Direktur Utama PT Sapphire Maritime (2006-sekarang), Direktur Utama PT Berlian Dumai Logistics (2007-sekarang), Direktur Utama PT Jade Maritime (2009-sekarang), Direktur Utama PT Topaz Maritime (2009-sekarang), Direktur Utama PT Onyx Maritime (2009-sekarang), Direktur Utama PT BLT Internasional Group (2009-sekarang) dan Direktur Utama PT BLT MEO (2010-sekarang). Menjabat sebagai Komisaris Perseroan sejak 2010.

**Hie Vivi Junaedi – Komisaris Independen**

Warga negara Indonesia, 50 tahun.

Lahir di Surakarta, tanggal 17 Juni 1960. Lulus Sarjana Ekonomi jurusan Akuntansi di Sekolah Tinggi Ekonomi Indonesia pada tahun 1989, Sarjana Ekonomi jurusan Manajemen Keuangan di Universitas Indonesia pada tahun 1992 dan lulus *Magister Management*, Manajemen Internasional di Sekolah Tinggi Manajemen Prasetiya Mulya, serta memperoleh sertifikat Chartered Financial Analyst dari CFA Institute, USA pada tahun 2000 dan Ijin Penilai Publik dari Departemen Keuangan (dikembalikan tahun 2010) pada tahun 2007. Berbagai jabatan penting yang pernah dan sedang dijabat antara lain Direktur Keuangan PT Gema Graha Sarana Tbk (1998-2005), Direktur PT Deloitte Konsultan Indonesia (2005-2008), Komisaris PT Gema Graha Sarana Tbk (2005-2008) dan *Chief Financial Officer* Mukti Group (2008-sekarang), serta aktif dalam kegiatan profesional sebagai Anggota, Masyarakat Profesi Penilai Publik Indonesia (MAPPI) (2005-2010) dan Dewan Pengurus, CFA Indonesia, Jakarta (2003-sekarang). Menjabat sebagai Komisaris Perseroan sejak 2010.

DEWAN DIREKSI**Drs. Henrianto Kuswendi – Direktur Utama**

Warga Negara Indonesia, 49 tahun.

Lahir di Bandung 24 September 1961 Lulus sarjana manajemen dari Universitas Padjajaran Bandung pada tahun 1985. Berbagai jabatan penting yang pernah dan sedang dijabat antara lain Manajer Pemasaran BLTA (1990-1994), Assistant General Manager Divisi Komersil BLTA (1994-1997), General Manager Divisi Komersial BLTA (1997-Juni 1999) dan Direktur BLTA (1999-sekarang). Menjabat sebagai Direktur Utama Perseroan sejak 2010.

**Wong Kevin – Direktur**

Warga Negara Indonesia, 42 tahun.

Lahir di Hong Kong, 11 Desember 1968. Lulus sarjana administrasi bisnis dari Lewis and Clark College pada tahun 1989 dan sarjana teknik mesin dari Columbia University pada tahun 1991. Berbagai jabatan penting yang pernah dan sedang dijabat antara lain Asisten Manajer Citibank, N.A. (1992-1994), Associate PT Bahana Pembinaan Usaha Indonesia (1994-1995), Associate Director Pan Union Co. Ltd. (1995-1996), Corporate Secretary BLTA (1996-sekarang), Direktur BLTA (1999-sekarang), Direktur PT Brotojoyo Maritime (2003-sekarang), Direktur PT Gemilang Bina Lintas Tirta (2003-sekarang), Direktur PT Bayu Lestari Tanaya (2005-sekarang), Direktur PT Anjasmoro Maritime (2006-sekarang), Direktur PT Citrine Maritime (2006-sekarang), Direktur PT Diamond Maritime (2006-sekarang), Direktur PT Emerald Maritime (2006-sekarang), Direktur PT Pearl Maritime (2006-sekarang), Direktur PT Ruby Maritime (2006-sekarang), Direktur PT Sapphire Maritime (2006-sekarang), Direktur PT Berlian Dumai Logistics (2007-sekarang), Direktur PT Jade Maritime (2009-sekarang), Direktur PT Topaz Maritime (2009-sekarang), Direktur PT Onyx Maritime (2009-sekarang), Direktur PT BLT Internasional Group (2009-sekarang) dan Direktur PT BLT MEO (2010-sekarang). Menjabat sebagai Direktur Perseroan sejak 2010 dan bertanggung jawab dalam bidang keuangan dan akuntansi serta Sekretaris Perseroan.



Siana Anggraeni Surya – Direktur

Warga Negara Indonesia, 43 tahun.

Lahir di Surabaya 12 Mei 1967. Lulus sarjana teknik kimia dari Waseda University (Tokyo) pada tahun 1991 dan lulus pasca sarjana teknik kimia dari universitas yang sama pada tahun 1993. Berbagai jabatan penting yang pernah dan sedang dijabat antara lain Marketing Sales ICI Tokyo (1993-1994), General Manager Pan Union Shipping Pte Ltd (1995–1999), Direktur Pan Union Shipping Pte. Ltd. Singapura (1995-sekarang), Direktur BLTA (1999-sekarang), Direktur PT Brotojoyo Maritime (2003-sekarang), Direktur PT Gemilang Bina Lintas Tirta (2003-sekarang), Direktur PT Bayu Lestari Tanaya (2005-sekarang), Komisaris PT Anjasmoro Maritime (2006-sekarang), Komisaris PT Citrine Maritime (2006-sekarang), Komisaris PT Diamond Maritime (2006-sekarang), Komisaris PT Emerald Maritime (2006-sekarang), Komisaris PT Pearl Maritime (2006-sekarang), Komisaris PT Ruby Maritime (2006-sekarang), Komisaris PT Sapphire Maritime (2006-sekarang), Komisaris PT Berlian Dumai Logistics (2007-sekarang), Komisaris PT Jade Maritime (2009-sekarang), Komisaris PT. Topaz Maritime (2009-sekarang), Komisaris PT Onyx Maritime (2009-sekarang), Komisaris PT BLT Internasional Group (2009-sekarang) dan Komisaris PT BLT MEO (2010-sekarang). Menjabat sebagai Direktur Perseroan sejak 2010 dan bertanggung jawab dalam bidang administrasi Perseroan.



Rizal, SE – Direktur Tidak Terafiliasi

Warga negara Indonesia, 35 tahun.

Lahir di Jakarta, tanggal 27 Mei 1975. Lulus Sarjana Ekonomi Akuntansi dari Universitas Trisakti pada tahun 1998. Berbagai jabatan penting yang pernah dan sedang dijabat antara lain Manajer Keuangan PT Era Mitra Sarana (1998-2005), Direktur Utama PT Amarte Permata Lima (2005-2006), Direktur Keuangan Escort Rent Car (2006-2010). Menjabat sebagai Direktur Tidak Terafiliasi Perseroan sejak 2010 dan bertanggungjawab dalam bidang Health, Safety & the Environment (HSE) dan Corporate.

Penunjukan seluruh Komisaris dan Direksi Perseroan telah sesuai dengan peraturan Bapepam No.IX.I.6 tentang Komisaris dan Direksi Emiten dan Perusahaan Publik. Dalam jangka waktu 12 bulan setelah Penawaran Umum ini, Perseroan berencana untuk membentuk Direksi yang anggota-anggotanya secara khusus hanya akan melayani Perseroan, terpisah dari BLTA.

Dalam rangka memenuhi persyaratan Bapepam & LK dan BEI, Perseroan merencanakan untuk membentuk Komite Audit selambat-lambatnya dalam jangka waktu 6 (enam) bulan sejak tanggal dimulainya pencatatan dan perdagangan saham Perseroan di BEI, sebagaimana tertuang dalam Surat Pernyataan Perseroan tertanggal 20 Desember 2010 atau pada saat RUPS yang mengesahkan pembentukan Komite Audit, mana yang lebih cepat.

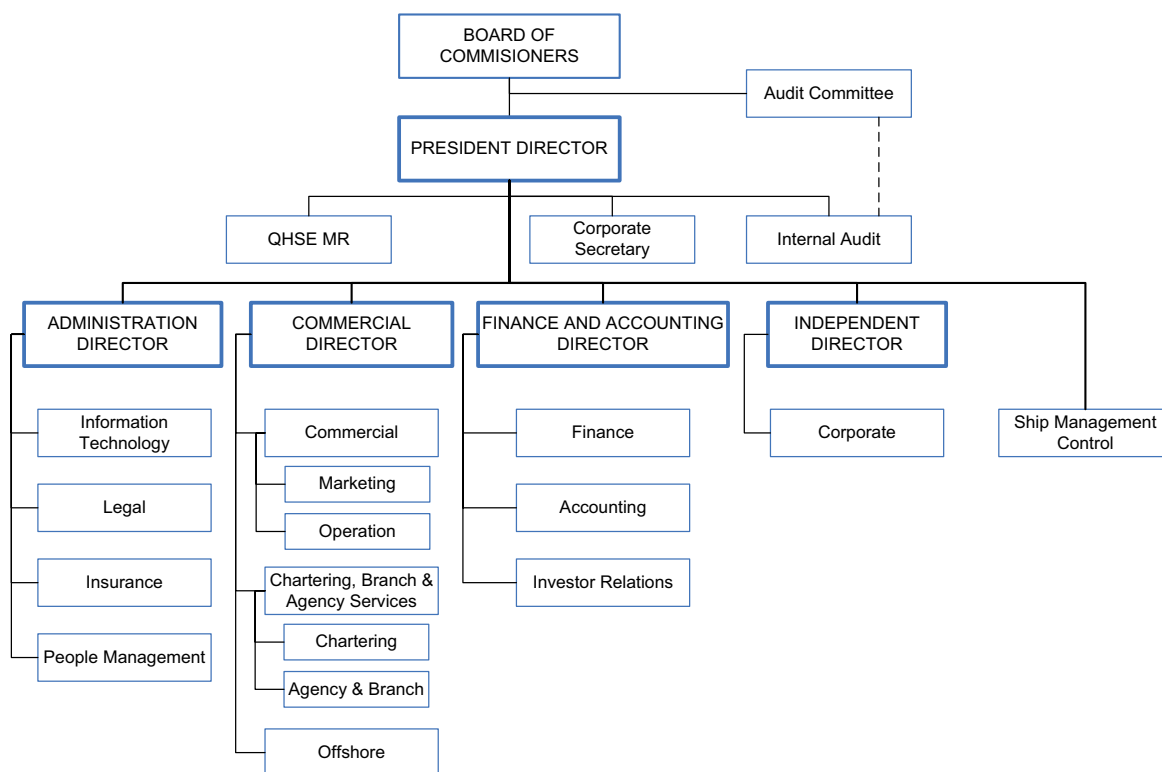
Berdasarkan Surat Penunjukan Internal Audit PT Buana Listya Tama tanggal 1 Januari 2011, Perseroan telah menunjuk Jeanny Sri Redjeki W. sebagai Ketua Internal Audit.

Berdasarkan Surat Penunjukan *Corporate Secretary* PT Buana Listya Tama tanggal 20 Desember 2010, Perseroan telah menunjuk Wong Kevin sebagai Sekretaris Perusahaan (*Corporate Secretary*).

Sampai dengan 31 Desember 2010 direktur dan komisaris belum memperoleh remunerasi dari Perseroan, masih bergabung menjadi satu dengan induk perusahaan. Remunerasi kepada Direksi dan Dewan Komisaris akan mulai diberikan pada tahun 2011 berdasarkan Akta Keputusan Pemegang Saham No. 75 tertanggal 17 Januari 2011, sebagai berikut:

- Menetapkan besarnya gaji dan tunjangan lainnya bagi seluruh anggota Direksi Perusahaan, setelah dipotong pajak penghasilan tidak melebihi jumlah Rp 13.200.000 ribu per tahun.
- Menetapkan besarnya gaji dan tunjangan lainnya bagi seluruh anggota Dewan Komisaris Perusahaan, setelah dipotong pajak penghasilan tidak melebihi jumlah Rp 6.000.000 ribu per tahun.

4. STRUKTUR ORGANISASI PERSEROAN



5. SUMBER DAYA MANUSIA

Perseroan melaksanakan program-program untuk meningkatkan sumber daya manusia melalui pelatihan, mempertahankan kepuasan karyawan melalui remunerasi yang kompetitif, dan menanamkan motivasi melalui program manajemen kinerja.

Perseroan menyadari bahwa keberhasilan operasional dan keuangan secara berkelanjutan sangat tergantung dari tim SDM yang tepat (karyawan yang tepat pada peran yang tepat pula). Untuk menerapkan hal tersebut pada Perseroan, Perseroan akan selalu menjaga hubungan industrial yang produktif, melakukan proses perekrutan dari bakat-bakat terbaik serta mempertahankan bakat-bakat tersebut. Selain dari pada itu, Perseroan juga selalu memelihara dan menjaga kesejahteraan karyawan Perseroan dan anak perusahaan melalui berbagai fasilitas kesejahteraan sebagai berikut:

1. Asuransi Jiwa meliputi:
 - a. Diberikan kepada karyawan yang waktu kerja di luar kantornya >30% sehari, atau minimal 5 kali dalam 1 bulan melakukan kunjungan ke kapal, atau memakai alat bantu pengamanan khusus dalam bekerja melalui Asuransi Ace Ina.
 - b. *travel insurance* diberikan kepada karyawan yang melakukan perjalanan dinas ke luar negeri minimum 1 hari menginap melalui *Chartis Insurance*.
2. Asuransi Kesehatan meliputi rawat inap dan jalan, serta untuk perawatan gigi dan melahirkan.
3. Tunjangan Transportasi.
4. Koperasi Karyawan melalui Koperasi Karyawan Bina Surya Group.
5. Tunjangan hari tua dari Jamsostek.



Perseroan juga telah menerapkan sistem penggajian yang adil bagi karyawan, dimana Perseroan telah menerapkan sistem penggajian yang telah memenuhi serta diatas normatif ketentuan Upah Minimum Propinsi sebagaimana ternyata dalam Peraturan Gubernur Propinsi DKI Jakarta No. 167 tahun 2009 tanggal 29 Oktober 2009.

Pada saat prospektus ini diterbitkan, Perseroan dan Anak Perusahaan mempekerjakan 140 (seratus empat puluh) orang karyawan. Berikut ini adalah komposisi karyawan Perseroan dan Anak Perusahaan berdasarkan jenjang pendidikan, manajemen, usia, status karyawan dan masa kerja.

Komposisi Karyawan Perseroan dan anak perusahaan menurut status kerja hingga 1 Maret 2011 dan untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal, 31 Desember 2010, 2009, 2008 dan 2007, adalah sebagai berikut:

per 1 Maret 2011, 31 Desember 2010 dan 2009

Berdasarkan Jenjang Pendidikan (per 1 Maret 2011, 31 Desember 2010 dan 2009)

Keterangan	1-Mar-11				31-Dec-10				31-Dec-09			
	Perseroan	Anak	Jumlah	%	Perseroan	Anak	Jumlah	%	Perseroan	Anak	Jumlah	%
S2 - Pasca Sarjana	3	8	11	8.59%	-	8	8	0.00%	-	10	10	13.51%
S1 - Sarjana	32	58	90	70.31%	-	57	57	0.00%	-	42	42	56.76%
Diploma III	5	16	21	16.41%	-	17	17	0.00%	-	21	21	28.38%
Diploma II	-	-	-	0.00%	-	-	-	0.00%	-	-	-	0.00%
Diploma I	2	2	4	3.13%	-	2	2	0.00%	-	-	-	0.00%
<=SMA	1	1	2	1.56%	-	1	1	0.00%	-	1	1	1.35%
Jumlah	43	85	128	100.00%	-	85	85	0.00%	-	74	74	100.00%

Berdasarkan Jenjang Jabatan (per 1 Maret 2011, 31 Desember 2010 dan 2009)

Keterangan	1-Mar-11				31-Dec-10				31-Dec-09			
	Perseroan	Anak	Jumlah	%	Perseroan	Anak	Jumlah	%	Perseroan	Anak	Jumlah	%
Manajerial	28	42	70	54.69%	-	43	43	50.59%	-	38	38	51.35%
Staff	15	43	58	45.31%	-	42	42	49.41%	-	36	36	48.65%
Non Staff	-	-	-	0.00%	-	-	-	0.00%	-	-	-	0.00%
Jumlah	43	85	128	100.00%	-	85	85	0.00%	-	74	74	100.00%

Berdasarkan Jenjang Usia (per 1 Maret 2011, 31 Desember 2010 dan 2009)

Keterangan	1-Mar-11				31-Dec-10				31-Dec-09			
	Perseroan	Anak	Jumlah	%	Perseroan	Anak	Jumlah	%	Perseroan	Anak	Jumlah	%
<21 Tahun	-	-	-	0.00%	-	-	-	0.00%	-	-	-	0.00%
21-30 Tahun	16	39	55	42.97%	-	38	38	44.71%	-	32	32	43.24%
31-40 Tahun	15	19	34	26.56%	-	20	20	23.53%	-	20	20	27.03%
41-50 Tahun	9	17	26	20.31%	-	17	17	20.00%	-	14	14	18.92%
Lebih dari 50 Tahun	3	10	13	10.16%	-	10	10	11.76%	-	8	8	10.81%
Jumlah	43	85	128	100.00%	-	85	85	0.00%	-	74	74	100.00%

Berdasarkan Kontrak (per 1 Maret 2011, 31 Desember 2010 dan 2009)

Keterangan	1-Mar-11				31-Dec-10				31-Dec-09			
	Perseroan	Anak	Jumlah	%	Perseroan	Anak	Jumlah	%	Perseroan	Anak	Jumlah	%
Kontrak	-	6	6	4.69%	-	6	6	7.06%	-	5	5	6.76%
Non Kontrak	43	79	122	95.31%	-	79	79	92.94%	-	69	69	93.24%
Jumlah	43	85	128	100.00%	-	85	85	0.00%	-	74	74	100.00%

Berdasarkan Masa Kerja (per 1 Maret 2011, 31 Desember 2010 dan 2009)

Keterangan	1-Mar-11				31-Dec-10				31-Dec-09			
	Perseroan	Anak	Jumlah	%	Perseroan	Anak	Jumlah	%	Perseroan	Anak	Jumlah	%
< 5 Tahun	22	53	75	58.59%	-	57	57	67.06%	-	42	42	56.76%
< 5 - 10 Tahun	8	24	32	25.00%	-	21	21	24.71%	-	22	22	29.73%
> 10 Tahun	13	8	21	16.41%	-	7	7	8.24%	-	10	10	13.51%
Jumlah	43	85	128	100.00%	-	85	85	0.00%	-	74	74	100.00%

per 31 Desember 2008 dan 2007

Berdasarkan Jenjang Pendidikan (per 31 Desember 2008 dan 2007)

Keterangan	1-Mar-08				31-Dec-07			
	Perseroan	Anak	Jumlah	%	Perseroan	Anak	Jumlah	%
S2 - Pasca Sarjana	-	8	8	11.76%	-	5	5	8.77%
S1 - Sarjana	-	41	41	60.29%	-	33	33	57.89%
Diploma III	-	18	18	26.47%	-	18	18	31.58%
Diploma II	-	-	-	0.00%	-	-	-	0.00%
Diploma I	-	-	-	0.00%	-	-	-	0.00%
<=SMA	-	1	1	1.47%	-	1	1	1.75%
Jumlah	-	68	68	100.00%	-	57	57	100.00%

Berdasarkan Jenjang Jabatan (per 31 Desember 2008 dan 2007)

Keterangan	1-Mar-08				31-Dec-07			
	Perseroan	Anak	Jumlah	%	Perseroan	Anak	Jumlah	%
Manajerial	-	32	32	47.06%	-	26	26	45.61%
Staff	-	36	36	52.94%	-	31	31	54.39%
Non Staff	-	-	1	0.00%	-	-	-	0.00%
Jumlah	-	68	68	100.00%	-	57	57	100.00%

Berdasarkan Jenjang Usia (per 31 Desember 2008 dan 2007)

Keterangan	1-Mar-08				31-Dec-07			
	Perseroan	Anak	Jumlah	%	Perseroan	Anak	Jumlah	%
<21 Tahun	-	-	-	0.00%	-	-	-	0.00%
21-30 Tahun	-	35	35	51.47%	-	29	29	50.88%
31-40 Tahun	-	18	18	26.47%	-	18	18	31.58%
41-50 Tahun	-	10	10	14.71%	-	5	5	8.77%
Lebih dari 50 Tahun	-	5	5	7.35%	-	5	5	8.77%
Jumlah	-	68	68	100.00%	-	57	57	100.00%

Berdasarkan Kontrak (per 31 Desember 2008 dan 2007)

Keterangan	1-Mar-08				31-Dec-07			
	Perseroan	Anak	Jumlah	%	Perseroan	Anak	Jumlah	%
Kontrak	-	5	5	7.35%	-	2	2	3.51%
Non Kontrak	-	63	63	92.65%	-	55	55	96.49%
Jumlah	-	68	68	100.00%	-	57	57	100.00%

Berdasarkan Masa Kerja (per 31 Desember 2008 dan 2007)

Keterangan	1-Mar-08				31-Dec-07			
	Perseroan	Anak	Jumlah	%	Perseroan	Anak	Jumlah	%
< 5 Tahun	-	44	44	64.71%	-	32	32	56.14%
> 5 - 10 Tahun	-	18	18	26.47%	-	20	20	35.09%
> 10 Tahun	-	6	6	8.82%	-	5	5	8.77%
Jumlah	-	68	68	100.00%	-	57	57	100.00%

Hingga tahun buku yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010, karyawan yang bertanggungjawab atas kegiatan operasional Perseroan, masih diperbantukan dari BLTA. Demi kelancaran kegiatan usaha Perseroan ke depannya, maka pada tanggal 1 Januari 2011, karyawan-karyawan tersebut secara efektif menjadi karyawan Perseroan agar kegiatan operasionalnya dapat dilakukan secara mandiri.



Saat ini Perseroan dan Anak Perusahaan memiliki 2 (dua) orang tenaga kerja asing yang bekerja di Perseroan dan Anak Perusahaan Perseroan yang berkedudukan di Indonesia, dengan rincian sebagai berikut:

No	Nama	Jabatan	Warga Negara	KITAP/KITAS	IMTA
1	Choy Ngee Sheng	TA. Bid. Marketing	Malaysia	KITAS No. 2D41JE 0023G Masa berlaku: 10 Oktober 2008 s/d 15 September 2013	KEP.02020/MEN/P/IMTA/2011 Masa berlaku: 1 Maret 2011 s/d 29 Februari 2012
2	Etsuo Nomori	TA. Bid. Business Development	Jepang	KITAS No. 2C21JC0090-K Masa berlaku: 16 Februari 2011 s/d 1 April 2012	KEP. 01971/MEN/P/IMTA/2011 Masa berlaku: 2 Apr 2011 – 1 April 2012

Bahwa penggunaan Tenaga Kerja Asing diatas telah memperoleh pengesahan dari Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Pembinaan Penempatan Tenaga Kerja No. KEP. 2683/PPTK/PTA/2010 tentang Pengesahan Rencana Penggunaan Tenaga Kerja Asing Pada Gemilang Bina Lintas Tirta tanggal 12 Februari 2010 yang berlaku selama 1 tahun dari tahun 2010 sampai 31 Mei 2011.

6. PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA

Perseroan sebagai perusahaan penyedia jasa angkutan laut khusus muatan cair terkemuka di Indonesia, berusaha untuk senantiasa berkembang dan meningkatkan pangsa pasarnya. Untuk mewujudkan tujuan tersebut, Perseroan memperkuat dan memperluas keunggulan bersaing untuk jangka panjang, yaitu melalui pengembangan sumber daya manusia. Perseroan percaya bahwa sumber daya manusia adalah aset strategis yang dapat memberikan keunggulan bersaing dalam menghasilkan kinerja maksimal. Menghadapi perubahan di lingkungan bisnis dan ketatnya persaingan pasar global, Perseroan mempersiapkan sumber daya manusia melalui peningkatan kapabilitas dan komitmen karyawan. Sebagai inisiatif strategis, peningkatan tersebut dilakukan melalui pengembangan terhadap *hard* dan *soft competence* karyawan untuk menghasilkan sumber daya manusia dengan kompetensi unggul dan memiliki komitmen tinggi.

MANAJEMEN SERTA PELATIHAN AWAK KAPAL

Para awak kapal yang bekerja di laut mengendalikan kapal-kapal Perseroan adalah satu dari sumber daya terpenting yang dimiliki perusahaan. Tanpa pelaut-pelaut handal tersebut, maka manajemen teknis yang efisien akan sulit dilakukan, dan hanya menambah beban kerja bagi para staf yang berada di darat. Para awak kapal yang dipekerjakan telah disaring melalui uji seleksi serta prosedur pelatihan yang ketat, sehingga menghasilkan sejumlah perwira dan awak kapal yang siap ditugaskan, berkompetensi dan memiliki standar kemampuan sesuai aturan maritim internasional dan berpengalaman mengendalikan semua segmen operasi kapal tanker yang ditangani Perseroan, yakni di sektor kimia, minyak dan gas. Dalam kelompok terpilih ini, aktivitas rekrutmen, pelatihan serta upaya mempertahankan standar kecakapan pelaut setinggi mungkin terus dilakukan oleh salah satu anak perusahaan, PT Karya Bakti Adil, sebagai yang bertanggungjawab atas penempatan staf di atas kapal-kapal armada Perseroan. Perusahaan ini juga kadang-kadang melayani kebutuhan penempatan tenaga kerja terlatih di kapal pihak ketiga, sebagai agen tenaga kerja berlisensi.

Program manajemen awak kapal Perseroan cukup beragam dan menerapkan standar tertinggi dalam praktek-praktek sumber daya manusia. Beberapa dari layanan pengembangan sumber daya manusia yang disediakan dalam program tersebut adalah:

- Rekrutmen awak kapal serta prosedur bagi kapal yang bergabung, dan pengembalian awak kapal ke negara asal
- Implementasi dan kelanjutan dari kebijakan anti narkoba/minuman keras
- Asuransi P&I bagi awak kapal termasuk menangani klaim – klaim yang berhubungan dengannya
- Kualifikasi dan sertifikasi yang tepat bagi para awak kapal
- Program pelatihan dan pengembangan
- Program kesejahteraan pelaut

Perseroan saat ini menjalankan sejumlah program pelatihan bagi awak kapal, demi memastikan ketersediaan para perwira muda yang berdedikasi serta setia di masa mendatang. Budaya komitmen pada kualitas dan keselamatan tersebut ditanamkan kepada para awak kapal lewat berbagai program pelatihan kualitas yang secara metodik dan intensif memperkenalkan, memperbaharui serta menambah pengetahuan serta ketrampilan mereka, dalam bentuk:

- Kursus kepemimpinan serta manajemen bagi semua perwira senior
- Konferensi periodik bagi perwira senior
- Pelajaran di kelas bagi para perwira dan pelatihan pengkajian kepemimpinan bagi para perwira pertama yang akan dipromosikan ke tingkat nahkoda
- Latihan dengan bagan pompa muatan yang dimiliki sendiri
- Program pelatihan berbasis komputer
- Latihan dengan simulator anjungan kapal dan kamar mesin kapal berbasis komputer yang berfokus ke praktek-praktek keselamatan dan perlindungan lingkungan di kapal
- Laboratorium bahasa Inggris bagi pelaut

Di dalam program pelatihan yang diadakan oleh Perseroan, peserta diajari mengenai pengetahuan teknis tentang perkapalan dan kelautan, sejarah dan latar belakang grup Perseroan, ketrampilan Bahasa Inggris maritim serta standar fasilitas dan pengetahuan teknis yang diperlukan untuk menjadi seorang pelaut kelas dunia. Perseroan menyediakan kelas beserta semua fasilitas lain yang diperlukan para peserta, termasuk simulasi anjungan kapal, ruang mesin kapal, bagan pompa muatan, dan ruang belajar berbasis komputer.

KESEPAKATAN KERJA BERSAMA (KKB)

Perseroan memiliki Peraturan Perusahaan yang telah mendapatkan pengesahan dari Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi melalui Surat Keputusan Direktur Jenderal Pembinaan Hubungan Industrial Dan Jaminan Sosial Tenaga Kerja sebagaimana tertera dalam Sertifikat Kepesertaan Jaminan Sosial Tenaga Kerja Nomor: 1000000022472 pada tanggal 3 Desember 2010 dengan Nomor Pendaftaran JJ073456. Setiap karyawan Perseroan memiliki buku Peraturan Perusahaan yang dibagikan kepada mereka pada hari pertama bergabung dengan Perseroan.

2. KETERANGAN TENTANG ANAK PERUSAHAAN

7.1 PT Anjasmoro Maritime (“PAM”)

Riwayat Singkat

PAM berkedudukan di Jakarta adalah Perseroan terbatas yang didirikan menurut dan berdasarkan Akta Pendirian No. 23 tanggal 24 Maret 2006 yang dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh pengesahan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusannya No. C-21016.HT.01.01.TH.2006 tanggal 18 Juli 2006.

Perubahan Anggaran Dasar PAM diubah untuk disesuaikan dengan ketentuan Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang PAM Terbatas sebagaimana tercantum dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 42 tanggal 29 Mei 2008 yang dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah memperoleh persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusannya No. AHU-32133.AH.01.02.Tahun.2008 tanggal 11 Juni 2008 dan telah didaftarkan dalam Daftar PAM dibawah No. AHU-0046849.AH.01.09.Tahun 2008 tanggal 11 Juni 2008 (“**Akta 42/2008**”).

Kegiatan Usaha

Kegiatan usaha PAM saat ini adalah bergerak di bidang pelayaran. Saat ini PAM belum beroperasi.



Kepemilikan Saham

Berdasarkan Akta 42/2008 dan Akta Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa PAM No.18 tanggal 22 April 2010 yang keduanya dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, struktur permodalan dan kepemilikan saham PAM adalah sebagai berikut:

Uraian	Saham Biasa Atas Nama Nilai Nominal Rp 1.000,- per saham		
	Jumlah Saham (Lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	Presentase (%)
Modal dasar	1.000.000	1.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	247.500	247.500.000	99,00
PT Citrine Maritime	2.500	2.500.000	1,00
Jumlah	250.000	250.000.000	100,000
Saham Dalam Portepel	750.000	750.000.000	

Komisaris dan Direksi

Berdasarkan Akta 42/2008, susunan Dewan Komisaris dan Direksi PAM adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama : Widihardja Tanudjaja
 Komisaris : Siana Anggraeni Surya

Direksi

Direktur Utama : Michael Murni Gunawan
 Direktur : Wong Kevin

Ringkasan Laporan Keuangan

Di bawah ini disajikan ikhtisar data keuangan penting yang berasal dari laporan keuangan PAM untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dan 2009 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian serta untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, 2007 dan 2006 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Bismar, Muntalib & Yunus, kesemuanya dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian.

Keterangan	(dalam jutaan Rupiah)				
	2010	2009	2008	2007	2006
Pendapatan	-	-	-	-	-
Beban langsung	-	-	-	-	-
Laba (Rugi) kotor	-	-	-	-	-
Beban usaha	104	-	53	6	12
Rugi usaha	(104)	-	(53)	(6)	(12)
Penghasilan lain-lain	-	-	-	-	1
Rugi bersih	(103)	-	(53)	(6)	(11)
Aset lancar	82	188	203	233	244
Aset tidak lancar	3	-	-	-	-
Jumlah aset	84	188	203	233	244
Kewajiban lancar	8	8	23	-	5
Kewajiban tidak lancar	-	-	-	-	-
Jumlah kewajiban	8	8	23	-	5
Ekuitas	77	180	180	233	239
Jumlah kewajiban dan ekuitas	84	188	203	233	244

Total aset PAM per 31 Desember 2010 mengalami penurunan sebesar 55% atau sebesar Rp 104 juta dibandingkan dengan total aset per 31 Desember 2009. Total aset per 31 Desember 2009 mengalami penurunan sebesar 8% atau sebesar Rp 15 juta dibandingkan 31 Desember 2008, penurunan tersebut berturut-turut disebabkan terutama karena berkurangnya piutang lain-lain kepada pihak hubungan istimewa sehubungan dengan pembayaran biaya jasa profesional.

Total ekuitas PAM per 31 Desember 2010 mengalami penurunan sebesar 57% atau sebesar Rp 103 juta dari total aset per 31 Desember 2009, penurunan ini disebabkan terutama karena sehubungan dengan kerugian karena belum beroperasinya perusahaan secara komersial.

PAM membukukan beban usaha sebesar Rp 104 juta pada tahun 2010. Pada tahun 2010, PAM mencatatkan rugi bersih sebesar Rp 103 juta. Beban usaha dan rugi bersih ini terutama disebabkan sehubungan dengan pembayaran biaya jasa profesional.

7.2 PT Bayu Lestari Tanaya ("BAYU")

Riwayat Singkat

BAYU yang berkedudukan di Jakarta adalah Perseroan terbatas yang didirikan menurut dan berdasarkan Akta Pendirian No.11 tanggal 22 Maret 2005 dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, yang telah memperoleh pengesahan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusannya No.C-13235 HT. 01.01.TH.2005 tanggal 17 Mei 2005, dan telah terdaftar di Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat pada tanggal 11 Agustus 2005 di bawah No.2148/BH.08.05/VIII/2005 serta telah diumumkan pada BNRI No. 78 tanggal 30 September 2005, Tambahan BNRI No.10403.

Perubahan Anggaran Dasar BAYU untuk disesuaikan dengan ketentuan Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas sebagaimana tercantum dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 43 tanggal 29 Mei 2008 yang dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah mendapatkan persetujuan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusan No.AHU-31553.AH.01.02 Tahun 2008 tanggal 9 Juni 2008 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan dengan Nomor. AHU-0046054.AH.01.09.Tahun 2008 tanggal 9 Juni 2008 dan dalam Daftar Perusahaan pada Kantor Pendaftaran Perusahaan dibawah No. 6089/RUB.09.05/VI/2008 tanggal 27 Juni 2008 serta telah diumumkan dalam BNRI No. 59 tanggal 22 Juli 2008 Tambahan BNRI No. 12831 ("Akta 43/2008").

Kegiatan Usaha

Kegiatan usaha BAYU saat ini adalah bergerak di bidang Perdagangan umum, Agen dan Jasa. Saat ini BAYU belum beroperasi.

Kepemilikan Saham

Berdasarkan Akta 43/2008 dan Akta Pernyataan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa BAYU No. 16 tanggal 22 April 2010, yang dibuat dihadapan Ny. Lilik Kristiwati S.H., Notaris di Jakarta yang mana telah diberitahukan kepada Menkumham sesuai dengan surat Penerimaan Pemberitahuan No. AHU-AH.01.10-10942 tanggal 6 Mei 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan dibawah No. AHU-0034227.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 6 Mei 2010, struktur permodalan dan kepemilikan saham BAYU adalah sebagai berikut:

Uraian	Saham Biasa Atas Nama		
	Nilai Nominal Rp 1.000,- per saham		
	Jumlah Saham (Lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	Presentase (%)
Modal dasar	1.000.000	1.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	247.500	247.500.000	99,00
PT Anjasmoro Maritime	2.500	2.500.000	1,00
Jumlah	250.000	250.000.000	100,000
Saham Dalam Portepel	750.000	750.000.000	



Komisaris dan Direksi

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham No. 13 tanggal 19 Maret 2010 yang dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, susunan Dewan Komisaris dan Direksi BAYU adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama : Widihardja Tanudjaja
Komisaris : Siana Anggraeni Surya

Direksi

Direktur Utama : Michael Murni Gunawan
Direktur : Wong Kevin

Ringkasan Laporan Keuangan

Di bawah ini disajikan ikhtisar data keuangan penting yang berasal dari laporan keuangan BAYU untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dan 2009 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian serta untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, 2007 dan 2006 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Bismar, Muntalib dan Yunus kesemuanya dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian.

Keterangan	(dalam jutaan Rupiah)				
	2010	2009	2008	2007	2006
Pendapatan	-	-	-	-	-
Beban langsung	-	-	-	-	-
Laba (Rugi) kotor	-	-	-	-	-
Beban usaha	179	29	76	6	25
Rugi usaha	(179)	(29)	(76)	(6)	(25)
Penghasilan lain-lain	-	-	2	-	-
Rugi bersih	(179)	(29)	(74)	(6)	(25)
Aset lancar	1	1	2	20	21
Aset tidak lancar	140	158	9.406	275	285
Jumlah aset	141	159	9.409	295	306
Kewajiban lancar	220	25	25	-	5
Kewajiban tidak lancar	-	34	9.255	93	93
Jumlah kewajiban	220	59	9.280	93	97
Ekuitas (defisiensi)	(79)	100	129	203	209
Jumlah kewajiban dan ekuitas	141	159	9.409	295	306

Total aset BAYU per 31 Desember 2010 mengalami penurunan sebesar 11% atau sebesar Rp 18 juta dibandingkan dengan total aset per 31 Desember 2009. Total aset per 31 Desember 2009 mengalami penurunan sebesar 98% atau sebesar Rp 9.250 juta dibandingkan 31 Desember 2008, penurunan tersebut berturut-turut disebabkan terutama karena adanya transaksi dengan dua pihak hubungan istimewa yang berbeda yang baru diselesaikan pada tahun 2009.

Total kewajiban BAYU per 31 Desember 2010 mengalami peningkatan sebesar 273% atau sebesar Rp 161 juta dibandingkan dengan total kewajiban per 31 Desember 2009. Total kewajiban per 31 Desember 2009 mengalami penurunan sebesar 99% atau sebesar Rp 9.221 juta dibandingkan 31 Desember 2008, penurunan tersebut berturut-turut disebabkan terutama karena adanya transaksi dengan dua pihak hubungan istimewa yang berbeda yang baru diselesaikan pada tahun 2009.

Total ekuitas BAYU per 31 Desember 2010 mengalami penurunan sebesar 179% atau sebesar Rp 179 juta dari total ekuitas per 31 Desember 2009. Total ekuitas per 31 Desember 2009 mengalami penurunan sebesar 22% dibandingkan dengan total ekuitas per 31 Desember 2008, penurunan berturut-turut ini disebabkan terutama karena belum beroperasinya perusahaan secara komersial akan tetapi harus membayar biaya yang timbul seperti biaya audit tahunan

BAYU membukukan beban usaha berturut-turut sebesar Rp 179 juta, Rp 29 juta serta Rp 76 juta pada tahun 2010, 2009 dan 2008. Pada periode tahun yang sama, BAYU mencatatkan rugi bersih sebesar Rp 179 juta, Rp 29 juta serta Rp 74 juta. Beban usaha dan rugi bersih ini terutama disebabkan sehubungan dengan pembayaran biaya yang timbul seperti biaya audit tahunan

Keterangan Mengenai Anak Perusahaan PT Bayu Lestari Tanaya

PT Berlian Dumai Logistics (“BDL”)

Riwayat Singkat

BDL berkedudukan di Jakarta adalah Perseroan terbatas yang didirikan menurut dan berdasarkan Akta Pendirian No. 8 tanggal 16 November 2007 yang dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh pengesahan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusannya No. AHU-01751.HT.01.01.TH 2008 tanggal 15 Januari 2008 dan telah didaftarkan pada Daftar Perseroan No. AHU-0002763.AH.01.09.Tahun 2008 tanggal 15 Januari 2008 dan Daftar Perusahaan pada Kantor Pendaftaran Perusahaan Kota Jakarta Pusat di bawah No. 4294/BH.09.05/IV/2008 tanggal 3 April 2008 serta telah diumumkan dalam BNRI No. 38 tanggal 9 Mei 2008 dan Tambahan BNRI No. 5882 (“**Akta 8/2007**”).

Kegiatan Usaha

Kegiatan usaha BDL saat ini adalah bergerak di bidang Perdagangan Umum, Industri, Jasa, General kontraktor dan Agen. Saat ini BDL belum beroperasi.

Kepemilikan Saham

Berdasarkan Akta 8/2007, struktur permodalan dan kepemilikan saham BDL adalah sebagai berikut:

Uraian	Saham Biasa Atas Nama		
	Nilai Nominal Rp 1.000,- per saham		
	Jumlah Saham (Lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	Presentase (%)
Modal dasar	1.000.000	1.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
PT Bayu Lestari Tanaya	247.500	247.500.000	99,00
Perseroan	2.500	2.500.000	1,00
Jumlah	250.000	250.000.000	100,00
Saham Dalam Portepel	750.000	750.000.000	

Komisaris dan Direksi

Berdasarkan Akta 8/2007, susunan Dewan Komisaris dan Direksi BDL adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama : Widihardja Tanudjaja
Komisaris : Siana Anggraeni Surya

Direksi

Direktur Utama : Michael Murni Gunawan
Direktur : Wong Kevin



Ringkasan Laporan Keuangan

Di bawah ini disajikan ikhtisar data keuangan penting yang berasal dari laporan keuangan BDL untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010, 2009, 2008 dan 2007.

(dalam jutaan Rupiah)

Keterangan	2010	2009	2008	2007	2006
Pendapatan	-	-	-	-	-
Beban langsung	-	-	-	-	-
Laba (Rugi) kotor	-	-	-	-	-
Beban usaha	179	14	17	6	-
Rugi usaha	(179)	(14)	(17)	(6)	-
Penghasilan lain-lain	-	-	2	-	-
Rugi bersih	(179)	(13)	(15)	(6)	-
Aset lancar	197	9.384	1	250	-
Aset tidak lancar	-	-	9.396	-	-
Jumlah aset	197	9.384	9.397	250	-
Kewajiban lancar	-	-	-	-	-
Kewajiban tidak lancar	-	9.163	9.163	-	-
Jumlah kewajiban	-	9.163	9.163	-	-
Ekuitas	197	221	235	250	-
Jumlah kewajiban dan ekuitas	197	9.384	9.397	250	-

Total aset BDL per 31 Desember 2010 mengalami penurunan sebesar 98% atau sebesar Rp 9.187 juta dibandingkan dengan total aset per 31 Desember 2009. Total aset per 31 Desember 2009 mengalami penurunan signifikan sebesar Rp 13 juta dibandingkan 31 Desember 2008, perubahan tersebut berturut-turut disebabkan terutama karena adanya transaksi dengan dua pihak hubungan istimewa yang berbeda yang baru diselesaikan pada tahun 2010.

Total kewajiban BDL per 31 Desember 2010 mengalami peningkatan sebesar Rp 9.163 juta dibandingkan dengan total kewajiban per 31 Desember 2009, peningkatan tersebut disebabkan terutama karena adanya transaksi dengan dua pihak hubungan istimewa yang berbeda yang baru diselesaikan pada tahun 2010. Total ekuitas BDL per 31 Desember 2010 mengalami penurunan sebesar 11% atau sebesar Rp 25 juta dari total ekuitas per 31 Desember 2009. Total ekuitas per 31 Desember 2009 mengalami penurunan sebesar 6% atau sebesar Rp 13 juta dibandingkan dengan total ekuitas per 31 Desember 2008, penurunan berturut-turut ini disebabkan terutama karena belum beroperasinya perusahaan secara komersil akan tetapi harus membayar biaya yang timbul seperti biaya audit tahunan.

BDL membukukan beban usaha berturut-turut sebesar Rp 179 juta, Rp 14 juta serta Rp 17 juta pada tahun 2010, 2009 dan 2008. Pada periode tahun yang sama, BDL mencatatkan rugi bersih sebesar Rp 179 juta, Rp 13 juta serta Rp 15 juta. Beban usaha dan rugi bersih ini terutama disebabkan sehubungan dengan pembayaran biaya yang timbul seperti biaya audit tahunan

7.3 PT Karya Bakti Adil ("KBA")

Riwayat Singkat

KBA berkedudukan di Jakarta adalah Perseroan terbatas yang didirikan menurut dan berdasarkan Akta Pendirian No. 14 tanggal 20 Nopember 2003 yang dibuat dihadapan Bonar Sihombing, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh pengesahan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusan No. C-05332 HT.01.01.TH.2005 tanggal 1 Maret 2005 dan telah didaftarkan pada Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat dalam Daftar Perusahaan No. 2709/BH 09.05/X/2005 tanggal 12 Oktober 2005, serta telah diumumkan pada BNRI No. 100 tanggal 16 Desember 2005 dan Tambahan BNRI No. 12852.

Anggaran Dasar KBA telah mengalami beberapa kali perubahan. Perubahan Anggaran Dasar KBA untuk disesuaikan dengan ketentuan Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas sebagaimana tercantum dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 2 tanggal 4 Agustus 2008 yang dibuat dihadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh persetujuan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusan No. AHU-69019.AH.01.02.Tahun 2008 tanggal 24 September 2008 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0091122.AH.01.09.Tahun 2008 tanggal 24 September 2008 dan dalam Daftar Perusahaan pada Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Utara tanggal 13 Oktober 2010 dibawah No. 90003/RUB.09.05/I/2009 tanggal 23 Januari 2009, serta telah diumumkan dalam BNRI No. 49 tanggal 18 Juni 2010, Tambahan BNRI No. 5108 ("Akta 2/2008").

Kegiatan Usaha

Kegiatan usaha KBA saat ini adalah bergerak di bidang Jasa Penyalur Tenaga Kerja.

Kepemilikan Saham

Berdasarkan Akta No. 2/2008 dan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 15 tanggal 22 April 2010 yang keduanya dibuat dihadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, struktur permodalan dan kepemilikan saham KBA adalah sebagai berikut:

Uraian	Saham Biasa Atas Nama Nilai Nominal Rp 500.000,- per saham		
	Jumlah Saham (Lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	Presentase (%)
Modal dasar	24.000	12.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
PT Bayu Lestari Tanaya	5.940	2.970.000.000	99,00
Perseroan	600	30.000.000	1,00
Jumlah	6.000	3.000.000.000	100,00
Saham Dalam Portepel	18.000	9.000.000.000	

Komisaris dan Direksi

Berdasarkan Akta Akta 2/2008 yang dibuat dihadapan Ny. Lilik Kristiwati, Notaris di Jakarta, susunan Dewan Komisaris dan Direksi KBA adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris : Lim Kwan Willi

Direksi

Direktur Utama : Winston Arief Lesmana
Direktur : Christophorus Sigit Triwaskito

Ringkasan Laporan Keuangan

Di bawah ini disajikan ikhtisar data keuangan penting yang berasal dari laporan keuangan KBA untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dan 2009 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian serta untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, 2007 dan 2006 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Bismar, Muntalib & Yunus kesemuanya dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian.



(dalam jutaan Rupiah)

Keterangan	2010	2009	2008	2007	2006
Pendapatan	5.834	4.960	4.846	978	916
Beban langsung	7.521	7.273	7.069	6.141	3.233
Rugi kotor	(1.688)	(2.313)	(2.222)	(5.163)	(2.317)
Beban usaha	-	-	-	-	-
Rugi usaha	(1.688)	(2.313)	(2.222)	(5.163)	(2.317)
Penghasilan (Beban) lain-lain	(1.303)	1.647	746	(214)	210
Rugi bersih	(2.834)	(666)	(1.477)	(5.377)	(2.107)
Aset lancar	4.182	9.664	5.089	2.082	1.251
Aset tidak lancar	2.443	2.524	222.342	231.435	3.105
Jumlah aset	6.625	12.188	227.431	233.517	4.355
Kewajiban lancar	15.480	15.669	9.304	3.389	1.880
Kewajiban tidak lancar	625	3.164	224.106	234.630	1.600
Jumlah kewajiban	16.104	18.833	233.410	238.019	3.480
Defisiensi modal – bersih	(9.479)	(6.645)	(5.979)	(4.502)	875
Jumlah kewajiban dan ekuitas	6.625	12.188	227.431	233.517	4.355

Total aset KBA per 31 Desember 2010 mengalami penurunan sebesar 46% atau sebesar Rp 5.563 juta dibandingkan dengan total aset per 31 Desember 2009. Total aset per 31 Desember 2009 mengalami peningkatan signifikan sebesar 95% atau sebesar Rp 215.244 juta dibandingkan 31 Desember 2008, perubahan tersebut berturut-turut disebabkan terutama karena adanya mutasi piutang dari pelanggan pihak ketiga serta adanya transaksi dengan dua pihak hubungan istimewa yang berbeda yang baru diselesaikan pada tahun 2009.

Total kewajiban KBA per 31 Desember 2010 mengalami penurunan sebesar 14% atau sebesar Rp 2.728 juta dibandingkan dengan total kewajiban per 31 Desember 2009. Total kewajiban KBA per 31 Desember 2009 mengalami penurunan sebesar 92% atau sebesar Rp 214.577 juta dibandingkan dengan total kewajiban per 31 Desember 2008, peningkatan tersebut disebabkan terutama karena adanya transaksi dengan beberapa pihak hubungan istimewa yang berbeda yang baru diselesaikan pada tahun 2009.

Total ekuitas KBA per 31 Desember 2010 mengalami penurunan sebesar 43% atau sebesar Rp 2.834 juta dari total ekuitas per 31 Desember 2009. Total ekuitas per 31 Desember 2009 mengalami penurunan sebesar 11% atau sebesar Rp 666 juta dibandingkan dengan total ekuitas per 31 Desember 2008, penurunan berturut-turut ini disebabkan terutama karena belum beroperasinya perusahaan secara komersil akan tetapi harus membayar biaya yang timbul seperti biaya audit tahunan.

Pendapatan KBA mengalami peningkatan sebesar 17,6% atau sebesar Rp 874 juta dari sebesar Rp 4.960 juta pada tahun 2009 menjadi sebesar Rp 5.834 juta pada tahun 2010. Peningkatan pendapatan tersebut disebabkan karena kenaikan tarif jasa penyediaan awak kapal. Sedangkan pendapatan KBA pada tahun 2009 relatif stabil jika dibandingkan dengan tahun 2008.

Rugi usaha KBA mengalami penurunan sebesar 27% dari Rp 2.313 juta pada tahun 2009 menjadi Rp 1.688 juta pada tahun 2010. Penurunan rugi usaha ini karena kenaikan pendapatan yang ditopang oleh kenaikan tarif jasa penyediaan awak kapal. Sedangkan rugi usaha KBA pada tahun 2009 dibandingkan dengan tahun 2008 relatif stabil.

Rugi bersih KBA mengalami peningkatan dari Rp 666 juta pada tahun 2009 menjadi Rp 2.834 juta pada tahun 2010. Peningkatan rugi bersih ini terutama disebabkan karena kerugian selisih kurs. Sedangkan rugi bersih KBA yang tercatat sebesar Rp 666 juta pada tahun 2009 mengalami penurunan sebesar 54,9% jika dibandingkan dengan tahun 2008 yang tercatat sebesar Rp 1.477 juta. Penurunan rugi bersih ini disebabkan karena keuntungan selisih kurs.

7.4 PT Gemilang Bina Lintas Tirta ("GBLT")

Riwayat Singkat

GBLT berkedudukan di Jakarta adalah Perseroan terbatas yang didirikan menurut dan berdasarkan Akta Pendirian No. 2 tertanggal 10 November 2003 yang dibuat dihadapan Nur Qomsah Sukarno, S.H., Notaris di Kabupaten Bekasi, akta mana telah mendapatkan persetujuan dari Menhumkam No. C-01573 HT.01.01.2004 tertanggal 21 Januari 2004 dan telah didaftarkan di kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat pada tanggal 13 Februari 2004 No. 0355/BH.09.05/II/2004 serta telah diumumkan pada BNRI No. 20 tertanggal 9 Maret 2004, Tambahan No. 2429.

Anggaran Dasar GBLT diubah untuk disesuaikan dengan ketentuan Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas sebagaimana tercantum dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 11 tanggal 15 Mei 2009, yang dibuat dihadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh persetujuan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusan No. AHU-25617.AH.01.02 tanggal 11 Juni 2009, dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0033053.AH.01.09. Tahun 2009 tanggal 11 Juni 2009, serta telah diumumkan dalam BNRI No. 61 tanggal 31 Juli 2009, Tambahan BNRI No. 20125 ("Akta 11/2009").

Kegiatan Usaha

Kegiatan usaha GBLT saat ini adalah bergerak di bidang manajemen kapal.

Kepemilikan Saham

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 10 tanggal 3 Juni 2008 dan Akta No. 20 tanggal 22 April 2010 yang keduanya dibuat dihadapan Ny. Lilik Kristiwati S.H., Notaris di Jakarta, struktur permodalan dan kepemilikan saham GBLT adalah sebagai berikut:

Uraian	Saham Biasa Atas Nama Nilai Nominal Rp 1.000,- per saham		
	Jumlah Saham (Lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	Presentase (%)
Modal dasar	1.000.000	1.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	247.500	247.500.000	99,00
PT Bayu Lestari Tanaya	2.500	2.500.000	1,00
Jumlah	250.000	250.000.000	100,000
Saham Dalam Portepel	750.000	750.000.000	

Komisaris dan Direksi

Berdasarkan Akta 11/2009 susunan Dewan Komisaris dan Direksi GBLT adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama : Widihardja Tanudajaja
Komisaris : Siana Anggraeni Surya

Direksi

Direktur Utama : Michael Murni Gunawan
Direktur : Wong Kevin



Ringkasan Laporan Keuangan

Di bawah ini disajikan ikhtisar data keuangan penting yang berasal dari laporan keuangan GBLT untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dan 2009 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian serta untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, 2007 dan 2006 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Bismar, Muntalib & Yunus kesemuanya dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian.

(dalam jutaan Rupiah)

Keterangan	2010	2009	2008	2007	2006
Pendapatan	8.269	10.517	8.098	3.174	2.929
Beban langsung	8.038	12.916	11.574	10519	7.293
Laba (Rugi) kotor	232	(2.399)	(3.476)	(7.345)	(4.364)
Beban usaha	-	-	-	-	-
Rugi usaha	232	(2.399)	(3.476)	(7.345)	(4.364)
Penghasilan (Beban) lain-lain	(913)	1.571	526	(191)	253
Rugi bersih	(681)	(829)	(2.951)	(7.536)	(4.111)
Aset lancar	13.656	11.031	5.726	2.298	1.619
Aset tidak lancar	1.282	10.930	203.333	230.757	229
Jumlah aset	14.938	21.961	209.058	233.055	1.848
Kewajiban lancar	26.390	22.428	10.068	3.684	2.018
Kewajiban tidak lancar	455	20.260	218.888	246.318	9.241
Jumlah kewajiban	26.845	42.687	228.956	250.002	11.259
Defisiensi modal – bersih	(11.907)	(20.726)	(19.898)	(16.947)	(9.411)
Jumlah kewajiban dan ekuitas	14.938	21.961	209.058	233.055	1.848

Total aset GBLT per 31 Desember 2010 mengalami penurunan sebesar 32% atau sebesar Rp 7.024 juta dibandingkan dengan total aset per 31 Desember 2009. Total aset per 31 Desember 2009 mengalami penurunan sebesar 89% atau sebesar Rp 187.907 juta dibandingkan 31 Desember 2008, perubahan tersebut berturut-turut disebabkan terutama karena adanya mutasi piutang dari pelanggan pihak ketiga serta adanya transaksi dengan beberapa pihak hubungan istimewa yang berbeda yang baru diselesaikan pada tahun 2009.

Total kewajiban GBLT per 31 Desember 2010 mengalami penurunan sebesar 37% atau sebesar Rp 15.843 juta dibandingkan dengan total kewajiban per 31 Desember 2009. Total kewajiban GBLT per 31 Desember 2009 mengalami penurunan sebesar 81% atau sebesar Rp 186.268 juta dibandingkan dengan total kewajiban per 31 Desember 2008, penurunan tersebut disebabkan sehubungan meningkatnya hutang usaha untuk pengelolaan kapal (*ship management*) terutama karena adanya transaksi dengan beberapa pihak hubungan istimewa yang berbeda yang baru diselesaikan pada tahun 2009.

Total ekuitas GBLT per 31 Desember 2010 mengalami kenaikan sebesar 43% atau sebesar Rp 8.819 juta dari total ekuitas per 31 Desember 2009. Total ekuitas per 31 Desember 2009 mengalami sedikit penurunan sebesar 4% atau sebesar Rp 829 juta dibandingkan dengan total ekuitas per 31 Desember 2008, penurunan berturut-turut ini disebabkan terutama karena belum beroperasinya perusahaan secara komersil akan tetapi harus membayar biaya yang timbul seperti biaya audit tahunan.

Pendapatan GBLT mengalami penurunan sebesar 21,4% atau sebesar Rp 2.247 juta dari sebesar Rp 10.517 juta pada tahun 2009 menjadi sebesar Rp 8.269 juta pada tahun 2010. Penurunan pendapatan tersebut disebabkan karena menurunnya pendapatan jasa penyediaan awak kapal. Sedangkan pendapatan GBLT pada tahun 2009 mengalami peningkatan sebesar 29,9% atau sebesar Rp 2.418 juta dari sebesar Rp 8.098 juta pada tahun 2008 menjadi sebesar Rp 10.517 juta di tahun 2010. Peningkatan ini disebabkan karena adanya pendapatan jasa manajemen yang baru terjadi di tahun 2009.

Pada tahun 2010, GBLT mencatatkan laba usaha sebesar Rp 232 juta dibandingkan dengan rugi usaha pada tahun 2009 yang tercatat sebesar Rp 2.399 juta. Laba usaha tersebut disebabkan karena turunnya beban langsung perusahaan sehubungan dengan efisiensi yang dilakukan. Pada

tahun 2009 rugi usaha GBLT mengalami penurunan sebesar 31,0% atau sebesar Rp 1.077 juta dari sebesar Rp 3.476 juta pada tahun 2008 menjadi rugi usaha sebesar Rp 2.399 juta pada tahun 2009. Penurunan rugi usaha ini disebabkan karena adanya pendapatan jasa manajemen yang baru terjadi pada tahun 2009.

Rugi bersih GBLT mengalami penurunan sebesar 31,5% dari Rp 829 juta pada tahun 2009 menjadi Rp 567 juta pada tahun 2010. Penurunan rugi bersih ini disebabkan karena karena turunnya beban langsung GBLTA sehubungan dengan efisiensi yang dilakukan dan pajak tangguhan. Sedangkan rugi bersih GBLT yang tercatat sebesar Rp 829 juta pada tahun 2009 mengalami penurunan sebesar 71,9% jika dibandingkan dengan tahun 2008 yang tercatat sebesar Rp 2.951 juta. Penurunan rugi bersih ini disebabkan karena adanya pendapatan jasa manajemen yang baru terjadi pada tahun 2009 serta keuntungan selisih kurs.

7.5 PT Pearl Maritime (“PPM”)

Riwayat Singkat

PPM berkedudukan di Jakarta adalah Perseroan terbatas yang didirikan menurut dan berdasarkan Berdasarkan Akta Pendirian No. 9 tanggal 9 Nopember 2006 yang dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh pengesahan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusannya No. W7-03769.HT.01.01.TH.2006 tanggal 15 Desember 2006 dan telah didaftarkan pada Daftar Perusahaan pada Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat di bawah No. 4196/BH.09.05/III/2008 tanggal 25 Maret 2008 serta telah diumumkan dalam BNRI No. 38 tanggal 9 Mei 2008 dan Tambahan BNRI No. 5880.

Anggaran Dasar PPM diubah untuk disesuaikan dengan ketentuan Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas sebagaimana tercantum dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 13 tanggal 12 Mei 2008 yang dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusannya No. AHU-28261.AH.01.02.Tahun.2008 tanggal 28 Mei 2008 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan dibawah No. AHU-0041401.AH.01.09.Tahun 2008 tanggal 28 Mei 2008 dan dalam Daftar Perusahaan pada Kantor Pendaftaran Kota Jakarta Pusat di bawah No. 6072/RUB/0905/VI/2008 tanggal 26 Juni 2008 serta telah diumumkan dalam BNRI No. 59 tanggal 22 Juli 2008 dan Tambahan BNRI No. 12828 (“**Akta 13/2008**”).

Kegiatan Usaha

Kegiatan usaha PPM saat ini adalah bergerak di bidang pelayaran.

Kepemilikan Saham

Berdasarkan Akta 13/2008, struktur permodalan dan kepemilikan saham PPM adalah sebagai berikut:

Uraian	Saham Biasa Atas Nama Nilai Nominal Rp 1.000,- per saham		
	Jumlah Saham (Lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	Presentase (%)
Modal dasar	1.000.000	1.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	247.500	247.500.000	99,00
PT Bayu Lestari Tanaya	2.500	2.500.000	1,00
Jumlah	250.000	250.000.000	100,000
Saham Dalam Portepel	750.000	750.000.000	



Komisaris dan Direksi

Berdasarkan Akta 13/2008, susunan Dewan Komisaris dan Direksi PPM adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama : Widihardja Tanudjaja
Komisaris : Siana Anggraeni Surya

Direksi

Direktur Utama : Michael Murni Gunawan
Direktur : Wong Kevin

Ringkasan Laporan Keuangan

Di bawah ini disajikan ikhtisar data keuangan penting yang berasal dari laporan keuangan PPM untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dan 2009 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian serta untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, 2007 dan 2006 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Bismar, Muntalib dan Yunus kesemuanya dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian.

(dalam jutaan Rupiah)

Keterangan	2010	2009	2008	2007	2006
Pendapatan	56.310	26.065	26.006	13.205	-
Beban langsung	65.378	34.295	32.545	(14.339)	-
Rugi kotor	(9.068)	(8.230)	(6.539)	(1.134)	-
Beban usaha	2.557	71	108	133	5
Rugi usaha	(11.625)	(8.302)	(6.647)	(1.267)	(5)
Beban lain-lain	(53.462)	(5)	(250)	(143)	-
Rugi bersih	(65.791)	(8.619)	(7.209)	(1.567)	(5)
Aset lancar	11.318	4.557	4.390	6.034	10
Aset tidak lancar	216.095	37.873	22.196	11.218	240
Jumlah aset	227.413	42.430	26.586	17.252	250
Kewajiban lancar	266.068	8.099	3.826	4.876	5
Kewajiban tidak lancar	-	10.726	31.291	13.697	-
Jumlah kewajiban	266.068	18.824	35.117	18.574	5
Ekuitas (defisit)	(38.655)	23.606	(8.531)	(1.321)	246
Jumlah kewajiban dan ekuitas	227.413	42.430	26.586	17.252	250

Total aset PPM per 31 Desember 2010 mengalami peningkatan cukup signifikan sebesar 436% atau sebesar Rp 184.983 juta dibandingkan dengan total aset per 31 Desember 2009. Total aset per 31 Desember 2009 mengalami peningkatan sebesar 60% atau sebesar Rp 15.844 juta dibandingkan 31 Desember 2008, peningkatan tersebut berturut-turut disebabkan terutama karena pembelian kapal MT Badraini dari pihak hubungan istimewa.

Total kewajiban PPM per 31 Desember 2010 mengalami peningkatan cukup signifikan pula sebesar Rp 247.244 juta dibandingkan dengan total kewajiban per 31 Desember 2009. Peningkatan ini terutama karena meningkatnya kewajiban hubungan istimewa sehubungan atas pembelian kapal MT Badraini. Sedangkan total kewajiban PPM per 31 Desember 2009 mengalami penurunan sebesar 46% atau sebesar Rp 16.292 juta dibandingkan dengan total kewajiban per 31 Desember 2008, penurunan tersebut disebabkan karena adanya penurunan dalam kewajiban pihak hubungan istimewa Perusahaan sehubungan dengan operasional Perusahaan.

Total ekuitas PPM per 31 Desember 2010 mengalami penurunan sebesar 264% atau sebesar Rp 62.261 juta dari total ekuitas per 31 Desember 2009. Penurunan ini sebagian besar lebih dikarenakan kerugian revaluasi kapal yang dialami oleh Perusahaan. Sedangkan total ekuitas per 31 Desember

2009 mengalami kenaikan sebesar 377% atau sebesar Rp 32.136 juta dibandingkan dengan total ekuitas per 31 Desember 2008, kenaikan ini disebabkan karena adanya surplus revaluasi kapal dari hasil metode revaluasi kapal yang baru diterapkan di tahun 2009.

Pendapatan PPM mengalami peningkatan sebesar 116% atau sebesar Rp 30.245 juta dari sebesar Rp 26.065 juta pada tahun 2009 menjadi sebesar Rp 56.310 juta pada tahun 2010. Peningkatan pendapatan tersebut disebabkan karena adanya penambahan pada kapal MT Badraini yang telah beroperasi. Sedangkan pendapatan GBL pada tahun 2009 relatif stabil jika dibandingkan dengan tahun 2008.

Rugi usaha PPM mengalami peningkatan sebesar 40% atau sebesar Rp 3.323 juta dari sebesar Rp 8.302 juta pada tahun 2009 menjadi sebesar Rp 11.625 juta pada tahun 2010. Peningkatan rugi usaha tersebut disebabkan karena adanya kenaikan beban langsung sehubungan dengan penambahan kapal MT Badraini. Sedangkan rugi usaha PPM pada tahun 2009, mengalami peningkatan sebesar 24,9% atau sebesar Rp 1,655 juta dari sebesar Rp 6.647 juta pada tahun 2008 menjadi sebesar Rp 8.302 juta pada tahun 2009. Kenaikan rugi usaha ini disebabkan karena adanya meningkatnya biaya perbaikan kapal.

7.6 PT Ruby Maritime ("PRM")

Riwayat Singkat

PRM berkedudukan di Jakarta adalah Perseroan terbatas yang didirikan menurut dan berdasarkan Akta Pendirian No. 10 tanggal 9 November 2006 yang dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh pengesahan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusannya No. W7-03735.HT.01.01.TH.2006 tanggal 14 Desember 2006 dan telah didaftarkan pada kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat di bawah nomor 12967/BH.09.03/XII/2009 tanggal 2 Desember 2009, serta telah diumumkan dalam BNRI Nomor 55 tanggal 9 Juli 2010 Tambahan No. 5601.

Anggaran Dasar PRM diubah untuk disesuaikan dengan ketentuan Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas sebagaimana tercantum dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat Ruby Maritime No. 12 tanggal 12 Mei 2008 yang dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusannya No. AHU-27918.AH.01.02.Tahun.2008 tanggal 26 Mei 2008 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan dibawah No. AHU-0040871.AH.01.09.Tahun 2008 tanggal 26 Mei 2008, dan dalam Daftar Perusahaan pada Kantor Pendaftaran Perusahaan Kota Jakarta Pusat dibawah nomor 12967/RUB.09-05/XII/2009 tanggal 2 Desember 2009, serta telah diumumkan dalam BNRI No. 44 tanggal 2 Juni 2009 Tambahan BNRI No. 14590. ("Akta 12/2008").

Kegiatan Usaha

Kegiatan usaha PRM saat ini adalah bergerak di bidang pelayaran.

Kepemilikan Saham

Berdasarkan Akta 12/2008, struktur permodalan dan kepemilikan saham PRM adalah sebagai berikut:

Uraian	Saham Biasa Atas Nama Nilai Nominal Rp 1.000,- per saham		
	Jumlah Saham (Lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	Presentase (%)
Modal dasar	1.000.000	1.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	247.500	247.500.000	99,00
PT Bayu Lestari Tanaya	2.500	2.500.000	1,00
Jumlah	250.000	250.000.000	100,00
Saham Dalam Portepel	750.000	750.000.000	



Komisaris dan Direksi

Berdasarkan Akta 12/2008, susunan Dewan Komisaris dan Direksi PRM adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama : Widihardja Tanudjaja
Komisaris : Siana Anggraeni Surya

Direksi

Direktur Utama : Michael Murni Gunawan
Direktur : Wong Kevin

Ringkasan Laporan Keuangan

Di bawah ini disajikan ikhtisar data keuangan penting yang berasal dari laporan keuangan PRM untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dan 2009 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian serta untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, 2007 dan 2006 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Bismar, Muntalib & Yunus kesemuanya dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian.

(dalam jutaan Rupiah)

Keterangan	2010	2009	2008	2007	2006
Pendapatan	45.486	7.917	-	-	-
Beban langsung	48.407	6.372	-	-	-
Laba (Rugi) kotor	(2.922)	1.545	-	-	-
Beban usaha	910	22	53	14	5
Laba (Rugi) usaha	(3.832)	1.523	(53)	(14)	(5)
Beban lain-lain	(6.518)	(538)	-	-	-
Laba (Rugi) bersih	(10.895)	889	(53)	(13)	(5)
Aset lancar	5.207	4.747	1	10	10
Aset tidak lancar	386.613	380.700	200	223	240
Jumlah aset	391.820	385.447	202	232	250
Kewajiban lancar	168.932	11.400	23	-	5
Kewajiban tidak lancar	33.032	209.431	-	-	-
Jumlah kewajiban	201.964	220.831	23	-	5
Ekuitas	189.856	164.616	179	232	246
Jumlah kewajiban dan ekuitas	391.820	385.447	202	232	250

Total aset PRM per 31 Desember 2010 mengalami sedikit peningkatan sebesar 2% atau sebesar Rp 6.373 juta dibandingkan dengan total aset per 31 Desember 2009. Total aset per 31 Desember 2009 mengalami peningkatan signifikan sebesar Rp 385.246 juta dibandingkan 31 Desember 2008, peningkatan tersebut disebabkan terutama karena pembelian kapal MT Gandini dan MT Dewayani dari pihak hubungan istimewa.

Total kewajiban PRM per 31 Desember 2010 mengalami penurunan sebesar 9% atau sebesar Rp 18.867 juta dibandingkan dengan total kewajiban per 31 Desember 2009. Penurunan ini terutama karena penurunan dalam kewajiban pihak hubungan istimewa Perusahaan. Sedangkan total kewajiban PPM per 31 Desember 2009 mengalami peningkatan signifikan sebesar Rp 220.809 juta dibandingkan dengan total kewajiban per 31 Desember 2008, peningkatan tersebut disebabkan pembelian kapal MT Gandini dan MT Dewayani.

Total ekuitas PRM per 31 Desember 2010 mengalami peningkatan sebesar 15% atau sebesar Rp 25.240 juta dari total ekuitas per 31 Desember 2009. Sedangkan total ekuitas per 31 Desember 2009 mengalami peningkatan signifikan sebesar Rp 164.437 juta dibandingkan dengan total ekuitas per 31 Desember 2008, peningkatan berturut-turut ini disebabkan karena surplus revaluasi kapal dari hasil metode revaluasi kapal yang baru diterapkan di tahun 2009.

Pendapatan PRM mengalami peningkatan signifikan sebesar Rp 37.569 juta dari sebesar Rp 7.917 juta pada tahun 2009 menjadi sebesar Rp 45.486 juta pada tahun 2010. Peningkatan pendapatan tersebut disebabkan karena adanya penambahan pada kapal MT Gandini dan Dewayani yang telah beroperasi secara penuh.

Pada tahun 2010 PRM membukukan rugi usaha sebesar Rp 3.832 juta dibandingkan dengan laba usaha yang tercatat sebesar Rp 1.523 juta pada tahun 2009. Rugi usaha ini lebih disebabkan karena terutama karena kenaikan beban langsung akibat kapal MT Gandini dan MT Dewayani yang sudah beroperasi secara penuh.

Pada tahun 2010 PRM membukukan rugi bersih sebesar Rp 10.895 juta dibandingkan dengan laba bersih yang tercatat sebesar Rp 889 juta pada tahun 2009. Rugi bersih ini lebih disebabkan karena terutama karena kenaikan beban langsung akibat kapal MT Gandini dan MT Dewayani yang sudah beroperasi secara penuh.

7.7 PT Sapphire Maritime (“PSM”)

Riwayat Singkat

PSM berkedudukan di Jakarta adalah Perseroan terbatas yang didirikan menurut dan berdasarkan Akta Pendirian No. 11 tanggal 9 Nopember 2006 yang dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh pengesahan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusannya No. W7-03750 HT.01.01-TH.2006 tanggal 14 Desember 2006, dan telah didaftarkan dalam Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat dibawah No. 12966/BH.09.05/XII/2009 tanggal 2 Desember 2009, serta telah diumumkan dalam BNRI No. 52 tanggal 29 Juni 2010 Tambahan BNRI No. 5323.

Anggaran Dasar PSM diubah untuk disesuaikan dengan ketentuan Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas sebagaimana tercantum dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat Sapphire Maritime No. 14 tanggal 12 Mei 2008 yang dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusannya No. AHU-28149.AH.01.02.Tahun.2008 tanggal 27 Mei 2008 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan dibawah No. AHU-0041231.AH.01.09.Tahun 2008 tanggal 27 Mei 2008 dan dalam Daftar Perusahaan pada Kantor Pendaftaran Perusahaan Jakarta Pusat dibawah nomor 12966/RUB.09-05/XII/2009 tanggal 2 Desember 2009 serta telah diumumkan dalam Berita BNRI No. 44 tanggal 2 Juni 2009 Tambahan BNRI No. 14589 (“**Akta 14/2008**”).

Kegiatan Usaha

Kegiatan usaha PSM saat ini adalah bergerak di bidang pelayaran.

Kepemilikan Saham

Berdasarkan Akta 14/2008, struktur permodalan dan kepemilikan saham PSM adalah sebagai berikut:

Uraian	Saham Biasa Atas Nama Nilai Nominal Rp 1.000,- per saham		
	Jumlah Saham (Lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	Presentase (%)
Modal dasar	1.000.000	1.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	247.500	247.500.000	99,00
PT Bayu Lestari Tanaya	2.500	2.500.000	1,00
Jumlah	250.000	250.000.000	100,000
Saham Dalam Portepel	750.000	750.000.000	



Komisaris dan Direksi

Berdasarkan Akta 14/2008, susunan Dewan Komisaris dan Direksi PSM adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama : Widihardja Tanudjaja
Komisaris : Siana Anggraeni Surya

Direksi

Direktur Utama : Michael Murni Gunawan
Direktur : Wong Kevin

Ringkasan Laporan Keuangan

Di bawah ini disajikan ikhtisar data keuangan penting yang berasal dari laporan keuangan PSM untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dan 2009 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian serta untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dan 2007 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Bismar, Muntalib & Yunus kesemuanya dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian.

(dalam jutaan Rupiah)

Keterangan	2010	2009	2008	2007	2006
Pendapatan	108.784	5.224	-	-	-
Beban langsung	94.550	6.451	-	-	-
Laba (Rugi) kotor	14.233	(1.227)	-	-	-
Beban usaha	1.559	85	53	14	5
Laba (Rugi) usaha	12.674	(1.312)	(53)	(14)	(5)
Beban lain-lain	(18.338)	(577)	-	-	-
Rugi bersih	(6.965)	(1.952)	(53)	(13)	(5)
Aset lancar	9.620	5.583	1	10	10
Aset tidak lancar	539.460	122.200	200	223	240
Jumlah aset	549.080	127.783	202	232	250
Kewajiban lancar	171.395	11.918	23	-	5
Kewajiban tidak lancar	297.359	40.445	-	-	-
Jumlah kewajiban	468.754	52.363	23	-	5
Ekuitas	80.325	75.420	179	232	246
Jumlah kewajiban dan ekuitas	549.080	127.783	202	232	250

Total aset PSM per 31 Desember 2010 mengalami peningkatan sebesar 330% atau sebesar Rp 421.297 juta dibandingkan dengan total aset per 31 Desember 2009. Sedangkan total aset per 31 Desember 2009 mengalami peningkatan signifikan pula sebesar Rp 127.582 juta dibandingkan 31 Desember 2008, peningkatan berturut-turut tersebut disebabkan terutama karena pembelian kapal MT Dewi Sri dari pihak hubungan istimewa serta pembelian kapal MT Gas Komodo dari pihak ketiga.

Total kewajiban PSM per 31 Desember 2010 mengalami peningkatan signifikan sebesar Rp 416.392 juta dibandingkan dengan total kewajiban per 31 Desember 2009. Sedangkan total kewajiban PSM per 31 Desember 2009 mengalami peningkatan sebesar Rp 52.345 juta dibandingkan dengan total kewajiban per 31 Desember 2008, peningkatan berturut-turut tersebut disebabkan karena pembelian kapal-kapal tersebut diatas.

Total ekuitas PRM per 31 Desember 2010 mengalami peningkatan sebesar 7% atau sebesar Rp 4.905 juta dari total ekuitas per 31 Desember 2009. Sedangkan total ekuitas per 31 Desember 2009 mengalami peningkatan signifikan sebesar Rp 75.237 juta dibandingkan dengan total ekuitas per 31 Desember 2008, peningkatan berturut-turut ini disebabkan karena surplus revaluasi kapal dari hasil metode revaluasi kapal yang baru diterapkan di tahun 2009.

Pendapatan PSM mengalami peningkatan signifikan sebesar Rp 103.560 juta dari sebesar Rp 5.224 juta pada tahun 2009 menjadi sebesar Rp 108.784 juta pada tahun 2010. Peningkatan pendapatan tersebut disebabkan karena penambahan kapal baru MT Gas Komodo dan MT Dewi Sri yang diperoleh tahun 2009 sudah beroperasi secara penuh.

Pada tahun 2010, PSM membukukan laba usaha sebesar Rp 12.674 juta dibandingkan dengan rugi usaha yang tercatat sebesar Rp 1.312 juta pada tahun 2009. Peningkatan laba usaha ini lebih disebabkan karena terutama kenaikan pendapatan akibat penambahan kapal MT Gas Komodo dan MT Dewi Sri yang sudah beroperasi secara penuh.

Pada tahun 2010, PSM membukukan rugi bersih sebesar Rp 6.965 juta dibandingkan dengan rugi bersih yang tercatat sebesar Rp 1.952 juta pada tahun 2009. Peningkatan rugi bersih ini lebih disebabkan karena penurunan revaluasi kapal.

7.8 PT Citrine Maritime (“PCM”)

Riwayat Singkat

PCM berkedudukan di Jakarta adalah Perseroan terbatas yang didirikan menurut dan berdasarkan Akta Pendirian No. 25 tanggal 29 Mei 2006 yang dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh pengesahan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusannya No. C-20975.HT.01.01.TH.2006 tanggal 18 Juli 2006 dan telah didaftarkan pada Daftar Perusahaan pada Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat di bawah No. 1137/BH.09.05/V/2007 tanggal 10 Mei 2007 serta telah diumumkan dalam BNRI No. 46 tanggal 8 Juni 2007 dan Tambahan BNRI No. 5618.

Anggaran Dasar PCM diubah untuk disesuaikan dengan ketentuan Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas sebagaimana tercantum dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 25 tanggal 15 Mei 2008 yang dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusannya No. AHU-28092.AH.01.02.Tahun.2008 tanggal 27 Mei 2008 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan di bawah No. AHU-0041137.AH.01.09.Tahun 2008 tanggal 27 Mei 2008 dan dalam Daftar Perusahaan pada Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat di bawah No. 5261/RUB.09.05/VI/2008 tanggal 11 Juni 2008, serta telah diumumkan dalam BNRI No. 48 tanggal 15 Juni 2010 Tambahan BNRI No. 5073 (“**Akta 25/2008**”).

Kegiatan Usaha

Kegiatan usaha PCM saat ini adalah bergerak di bidang pelayaran.

Kepemilikan Saham

Berdasarkan Akta 25/2008, struktur permodalan dan kepemilikan saham PCM adalah sebagai berikut:

Uraian	Saham Biasa Atas Nama Nilai Nominal Rp 1.000,- per saham		
	Jumlah Saham (Lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	Presentase (%)
Modal dasar	500.000.000	500.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	132.828.514	132.828.514.000	99,98
PT Bayu Lestari Tanaya	30.000	30.000.000	1,02
Jumlah	132.858.514	132.858.514.000	100,000
Saham Dalam Portepel	367.141.486	367.141.486.000	



Komisaris dan Direksi

Berdasarkan Akta 25/, susunan Dewan Komisaris dan Direksi PCM adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama : Widihardja Tanudjaja
Komisaris : Siana Anggraeni Surya

Direksi

Direktur Utama : Michael Murni Gunawan
Direktur : Wong Kevin

Ringkasan Laporan Keuangan

Di bawah ini disajikan ikhtisar data keuangan penting yang berasal dari laporan keuangan PCM untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dan 2009 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian serta untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, 2007 dan 2006 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Bismar, Muntalib & Yunus kesemuanya dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian.

(dalam jutaan Rupiah)

Keterangan	2010	2009	2008	2007	2006
Pendapatan	143.429	48.891	43.887	43.108	11.002
Beban langsung	90.630	41.658	21.763	21.694	5.055
Laba kotor	52.799	7.233	22.125	21.414	5.946
Beban usaha	416	277	139	514	17
Laba usaha	52.383	6.956	21.985	20.901	5.929
Beban lain-lain	23.360	(117.738)	795	84	(927)
Laba (Rugi) bersih	74.028	(111.341)	22.253	20.446	4.870
Aset lancar	20.573	9.620	5.565	4.408	8.211
Aset tidak lancar	207.151	197.400	200.177	167.788	133.827
Jumlah aset	227.724	207.020	205.742	172.196	142.038
Kewajiban lancar	75.286	26.707	8.140	1.379	960
Kewajiban tidak lancar	-	111.226	17.174	12.643	3.348
Jumlah kewajiban	75.286	137.933	25.314	14.021	4.309
Ekuitas	152.438	69.087	180.428	158.174	137.729
Jumlah kewajiban dan ekuitas	227.724	207.020	205.742	172.196	142.038

Total aset PCM per 31 Desember 2010 mengalami peningkatan sebesar 10% atau sebesar Rp 20.704 juta dibandingkan dengan total aset per 31 Desember 2009. Sedangkan total aset per 31 Desember 2009 mengalami peningkatan sebesar 1% atau sebesar Rp 1.278 juta dibandingkan 31 Desember 2008, peningkatan tersebut disebabkan terutama karena meningkatnya persediaan bahan bakar dimana sebelumnya kapal disewa ke pihak ketiga (*time charter*).

Total kewajiban PCM per 31 Desember 2010 mengalami penurunan signifikan sebesar Rp 62.647 juta dibandingkan dengan total kewajiban per 31 Desember 2009. Penurunan tersebut lebih dikarenakan penurunan dalam kewajiban pihak hubungan istimewa sehubungan dengan operasi kapal. Sedangkan total kewajiban PCM per 31 Desember 2009 mengalami peningkatan signifikan sebesar Rp 112.619 juta dibandingkan dengan total kewajiban per 31 Desember 2008, peningkatan tersebut disebabkan karena meningkatnya kewajiban hubungan istimewa sehubungan dengan pembelian kapal MT Barawati.

Total ekuitas PCM per 31 Desember 2010 mengalami peningkatan signifikan sebesar 121% atau sebesar Rp 83.351 juta dari total ekuitas per 31 Desember 2009. Peningkatan signifikan tersebut disebabkan karena peningkatan kinerja perusahaan dan meningkatnya nilai valuasi kapal. Sedangkan total ekuitas per 31 Desember 2009 mengalami penurunan signifikan sebesar 62% atau sebesar Rp 111.341 juta dibandingkan dengan total ekuitas per 31 Desember 2008, penurunan ini disebabkan karena adanya kerugian dari penurunan nilai valuasi kapal.

Pendapatan PCM mengalami peningkatan signifikan sebesar Rp 94.537 juta dari sebesar Rp 48.891 juta pada tahun 2009 menjadi sebesar Rp 143.429 juta pada tahun 2010. Peningkatan pendapatan tersebut disebabkan karena kapal MT Barawati yg diperoleh pada 2009 sudah beroperasi penuh.

Laba usaha PCM mengalami peningkatan sebesar Rp 45.427 juta dari sebesar Rp 6.956 juta pada tahun 2009 menjadi sebesar Rp 52.383 juta pada tahun 2010. Peningkatan laba usaha tersebut disebabkan karena tambahan pendapatan dari kapal MT Barawati yang diperoleh pada 2009 sudah beroperasi penuh. Sedangkan pada tahun 2009, PCM mengalami penurunan laba usaha sebesar 68% atau sebesar Rp 15.029 juta dari sebesar Rp 21.985 juta pada tahun 2008 menjadi sebesar Rp 6.956 juta pada tahun 2009. Penurunan laba usaha ini disebabkan karena adanya kenaikan biaya operasi kapal dan karena kenaikan revaluasi kapal.

Pada tahun 2010, PCM membukukan laba bersih sebesar Rp 74.028 juta dibandingkan dengan rugi bersih yang tercatat sebesar Rp 111.341 juta pada tahun 2009. Peningkatan laba bersih ini terutama disebabkan karena peningkatan pendapatan dari kapal MT Barawati yang telah beroperasi secara penuh. Sedangkan PCM mengalami penurunan laba bersih cukup signifikan sebesar Rp 133.594 juta dari sebesar Rp 22.253 juta pada tahun 2008 menjadi rugi bersih sebesar Rp 111.341 juta pada tahun 2009. Peningkatan rugi bersih ini disebabkan karena kenaikan biaya operasi kapal dan penurunan revaluasi aset.

7.9 PT Diamond Maritime (“PDM”)

Riwayat Singkat

PDM berkedudukan di Jakarta adalah Perseroan terbatas yang didirikan menurut dan berdasarkan Akta Pendirian No. 26 tanggal 29 Mei 2006 yang dibuat dihadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H. Notaris di Jakarta, akta mana telah mendapat pengesahan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusan No. C-21111.HT.01.01.TH.2006 tanggal 19 Juli 2006 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perusahaan pada Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat dibawah No. 1136/BH.09.05/V/2007 tanggal 10 Mei 2007 serta telah diumumkan dalam BNRI No. 46 tanggal 8 Juni 2007, Tambahan BNRI No. 5617.

Anggaran Dasar PDM telah mengalami beberapa kali perubahan. Perubahan terakhir sebagaimana tercantum dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 24 tanggal 15 Mei 2008 yang dibuat dihadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H. Notaris di Jakarta, akta mana telah mendapat persetujuan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusan No. AHU-27935.AH.01.02.Tahun 2008 tanggal 26 Mei 2008 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan dengan No. AHU-0040899.AH.01.09.Tahun 2008 tanggal 26 Mei 2008 dan dalam Daftar Perusahaan pada Kantor Pendaftaran Jakarta Pusat di bawah No. 5259/RUB.09.05/VI/2008 tanggal 11 Juni 2008, serta telah diumumkan dalam BNRI No. 48 tanggal 15 Juni 2010 Tambahan BNRI No. 5071 (“**Akta 24/2008**”).

Kegiatan Usaha

Kegiatan usaha PDM saat ini adalah bergerak di bidang Pelayaran.

Kepemilikan Saham

Berdasarkan Akta 24/2008, struktur permodalan dan kepemilikan saham PDM adalah sebagai berikut:

Uraian	Saham Biasa Atas Nama Nilai Nominal Rp 1.000,- per saham		
	Jumlah Saham (Lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	Presentase (%)
Modal dasar	500.000.000	500.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	169.291.960	169.291.960.000	99,98
PT Bayu Lestari Tanaya	30.000	30.000.000	0,02
Jumlah	169.321.960	169.321.960.000	100,00
Saham Dalam Portepel	330.678.040	330.678.040.000	



Komisaris dan Direksi

Berdasarkan Akta 24/2008, susunan Dewan Komisaris dan Direksi PDM adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama : Widihardja Tanudjaja
Komisaris : Siana Anggraeni Surya

Direksi

Direktur Utama : Michael Murni Gunawan
Direktur : Wong Kevin

Ringkasan Laporan Keuangan

Di bawah ini disajikan ikhtisar data keuangan penting yang berasal dari laporan keuangan PDM untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dan 2009 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian serta untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, 2007 dan 2006 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Bismar, Muntalib & Yunus kesemuanya dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian.

(dalam jutaan Rupiah)

Keterangan	2010	2009	2008	2007	2006
Pendapatan	31.771	26.456	55.611	52.348	14.252
Beban langsung	65.933	40.437	23.587	21.852	6.039
Laba (Rugi) kotor	(34.162)	(13.981)	32.024	30.496	8.213
Beban usaha	383	201	177	525	17
Laba (Rugi) usaha	(34.545)	(14.182)	31.847	29.971	8.196
Penghasilan (Beban) lain-lain	18.053	(25.665)	(22.077)	180	(1.534)
Laba (Rugi) bersih	(16.872)	(40.149)	9.102	29.102	6.491
Aset lancar	21.850	4.114	6.333	5.191	14.470
Aset tidak lancar	251.936	244.400	244.811	214.999	170.690
Jumlah aset	273.786	248.514	251.144	220.189	185.160
Kewajiban lancar	104.321	16.638	17.108	1.297	578
Kewajiban tidak lancar	-	31.663	19.624	13.583	8.769
Jumlah kewajiban	104.321	48.301	36.732	14.880	9.347
Ekuitas	169.464	200.213	214.412	205.309	175.813
Jumlah kewajiban dan ekuitas	273.786	248.514	251.144	220.189	185.160

Total aset PDM per 31 Desember 2010 mengalami peningkatan sebesar 10% atau sebesar Rp 25.272 juta dibandingkan dengan total aset per 31 Desember 2009. Peningkatan tersebut terutama karena meningkatnya persediaan bahan bakar dimana sebelumnya kapal disewa ke pihak ketiga (*time charter*). Sedangkan total aset per 31 Desember 2009 mengalami sedikit penurunan sebesar 1% atau sebesar Rp 2.630 juta dibandingkan 31 Desember 2008.

Total kewajiban PDM per 31 Desember 2010 mengalami peningkatan signifikan sebesar 116% atau sebesar Rp 56.020 juta dibandingkan dengan total kewajiban per 31 Desember 2009. Peningkatan tersebut dikarenakan meningkatnya kewajiban kepada pihak hubungan istimewa sehubungan dengan pembiayaan operasi kapal. Sedangkan total kewajiban PDM per 31 Desember 2009 mengalami peningkatan sebesar 31% atau sebesar Rp 11.569 juta dibandingkan dengan total kewajiban per 31 Desember 2008, peningkatan tersebut disebabkan karena meningkatnya kewajiban kepada pihak hubungan istimewa sehubungan dengan pembiayaan operasi kapal.

Total ekuitas PDM per 31 Desember 2010 mengalami penurunan sebesar 15% atau sebesar Rp 30.748 juta dari total ekuitas per 31 Desember 2009. Penurunan tersebut disebabkan karena menurunnya saldo revaluasi kapal Perusahaan dan kinerja Perusahaan. Sedangkan total ekuitas per 31 Desember 2009 mengalami sedikit penurunan sebesar 7% atau sebesar Rp 14.199 juta dibandingkan dengan total ekuitas per 31 Desember 2008.

Pendapatan PDM mengalami peningkatan sebesar 20% atau sebesar Rp 5.315 juta dari sebesar Rp 26.456 juta pada tahun 2009 menjadi sebesar Rp 31.771 juta pada tahun 2010. Peningkatan pendapatan tersebut disebabkan karena telah beroperasi penuhnya kapal MT Pergiwo di tahun 2010. Sedangkan pada tahun 2009, pendapatan PDM mengalami penurunan sebesar 52,4% atau sebesar Rp 29.155 juta dari sebesar Rp 55.611 juta pada tahun 2008 menjadi sebesar Rp 26.456 pada tahun 2009. Penurunan pendapatan tersebut disebabkan karena penurunan pendapatan *charter*.

Rugi usaha PDM mengalami peningkatan sebesar Rp 20.363 juta dari sebesar Rp 14.182 juta pada tahun 2009 menjadi sebesar Rp 34.545 juta pada tahun 2010. Peningkatan rugi usaha tersebut disebabkan karena meningkatnya biaya operasi kapal. Pada tahun 2009, PDM mengalami penurunan laba usaha sebesar Rp 46.029 juta dari laba usaha sebesar Rp 31.847 juta pada tahun 2008 menjadi rugi usaha sebesar Rp 14.182 juta pada tahun 2009. Penurunan laba usaha ini disebabkan karena adanya penurunan dalam pendapatan *charter*.

Rugi bersih PDM mengalami penurunan sebesar 58% atau sebesar Rp 23.277 juta dari sebesar Rp 40.149 juta pada tahun 2009 menjadi sebesar Rp 16.872 juta pada tahun 2010. Penurunan rugi bersih ini terutama disebabkan karena disebabkan kapal FPSO tidak beroperasi penuh karena sedang adanya penambahan (*upgrade*) kapal. Sedangkan pada tahun 2009, PDM mengalami penurunan laba bersih cukup signifikan sebesar Rp 49.251 juta dari laba bersih sebesar Rp 9.102 juta pada tahun 2008 menjadi rugi bersih sebesar Rp 40.149 juta pada tahun 2009. Peningkatan rugi bersih ini disebabkan karena kenaikan biaya operasi kapal dan penurunan revaluasi kapal.

7.10 PT Emerald Maritime (“PEM”)

Riwayat Singkat

PEM berkedudukan di Jakarta adalah Perseroan terbatas yang didirikan menurut dan berdasarkan Akta Pendirian No.27 tanggal 29 Mei 2006 dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh pengesahan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusannya No.C-20977 HT.01.01.Th.2006 tanggal 18 Juli 2006, dan telah didaftarkan pada Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat pada tanggal 31 Juli 2007 di bawah No.2038/BH.09.05/VII/2007 serta telah diumumkan pada BNRI No. 72 tanggal 7 September 2007, Tambahan BNRI No.9043.

Anggaran Dasar PEM telah mengalami beberapa kali perubahan. Perubahan terakhir sebagaimana tercantum dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 26 tanggal 15 Mei 2008, yang dibuat dihadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh Persetujuan Menkumham sesuai dengan Surat Keputusan No. AHU-28375.AH.01.02.Tahun 2008 tanggal 28 Mei 2008 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0041548.AH.01.09.Tahun 2008 tanggal 28 Mei 2008 dan Daftar Perusahaan pada Kantor Pendaftaran Perusahaan di Kota Jakarta Pusat di bawah No. 5263/RUB.09.05/VI/2008 tanggal 11 Juni 2008, serta telah diumumkan dalam BNRI No. 48 tanggal 15 Juni 2010 dan Tambahan BNRI No. 5072 (“**Akta 26/2008**”).

Kegiatan Usaha

Kegiatan usaha PEM saat ini adalah bergerak di bidang pelayaran.



Kepemilikan Saham

Berdasarkan Akta 26/2008, struktur permodalan dan kepemilikan saham PEM adalah sebagai berikut:

Uraian	Saham Biasa Atas Nama Nilai Nominal Rp 1.000,- per saham		
	Jumlah Saham (Lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	Presentase (%)
Modal dasar	500.000.000	500.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	394.315.000	394.315.000.000	99,99
PT Bayu Lestari Tanaya	30.000	30.000.000	0,01
Jumlah	394.345.000	394.345.000.000	100,000
Saham Dalam Portepel	105.655.000	105.655.000.000	

Komisaris dan Direksi

Berdasarkan Akta 26/2008, susunan Dewan Komisaris dan Direksi PEM adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama : Widihardja Tanudjaja
 Komisaris : Siana Anggraeni Surya

Direksi

Direktur Utama : Michael Murni Gunawan
 Direktur : Wong Kevin

Ringkasan Laporan Keuangan

Di bawah ini disajikan ikhtisar data keuangan penting yang berasal dari laporan keuangan PEM untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dan 2009 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian serta untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, 2007 dan 2006 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Bismar, Muntalib & Yunus kesemuanya dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian.

(dalam jutaan Rupiah)

Keterangan	2010	2009	2008	2007	2006
Pendapatan	88.961	102.450	105.521	99.915	-
Beban langsung	65.287	104.747	82.609	74.312	-
Laba (Rugi) kotor	23.674	(2.297)	22.912	25.603	-
Beban usaha	1.062	103	159	282	18
Laba (Rugi) usaha	22.612	(2.400)	22.752	25.320	(18)
Penghasilan (Beban) lain-lain	(999)	(3.892)	(333)	3.178	(3.869)
Laba (Rugi) Bersih	20.545	(7.505)	21.153	27.296	(3.887)
Aset lancar	44.043	37.173	30.753	13.729	4.953
Aset tidak lancar	629.370	537.527	462.971	410.733	390.437
Jumlah aset	673.413	574.700	493.723	424.462	395.390
Kewajiban lancar	116.466	10.571	10.326	6.699	9
Kewajiban tidak lancar	-	-	44.491	9	4.923
Jumlah kewajiban	116.466	10.571	54.817	6.708	4.932
Ekuitas	556.947	564.129	438.906	417.753	390.458
Jumlah kewajiban dan ekuitas	673.413	574.700	493.723	424.462	395.390

Total aset PEM per 31 Desember 2010 mengalami peningkatan sebesar 17% atau sebesar Rp 98.712 juta dibandingkan dengan total aset per 31 Desember 2009. Total aset per 31 Desember 2009 juga mengalami peningkatan sebesar 16% atau sebesar Rp 80.977 juta dibandingkan 31 Desember 2008. Peningkatan berturut-turut tersebut disebabkan karena meningkatnya piutang usaha kepada pihak ketiga.

Total kewajiban PEM per 31 Desember 2010 mengalami peningkatan signifikan sebesar Rp 105.895 juta dibandingkan dengan total kewajiban per 31 Desember 2009. Peningkatan tersebut karena sehubungan konversi kapal menjadi FPSO yang di danai oleh pihak hubungan istimewa. Sedangkan total kewajiban PCM per 31 Desember 2009 mengalami penurunan sebesar 81% atau sebesar Rp 44.246 juta dibandingkan dengan total kewajiban per 31 Desember 2008, penurunan tersebut disebabkan karena meningkatnya kewajiban kepada pihak hubungan istimewa sehubungan dengan pembiayaan operasi kapal.

Total ekuitas PEM per 31 Desember 2010 mengalami sedikit penurunan sebesar 1% atau sebesar Rp 7.182 juta dari total ekuitas per 31 Desember 2009. Sedangkan total ekuitas per 31 Desember 2009 mengalami peningkatan sebesar 29% atau sebesar Rp 125.223 juta dibandingkan dengan total ekuitas per 31 Desember 2008, peningkatan ini disebabkan karena surplus revaluasi kapal dari hasil metode revaluasi kapal yang baru diterapkan di tahun 2009.

Pendapatan PEM mengalami penurunan sebesar 13% atau sebesar Rp 13.489 juta dari sebesar Rp 102.450 juta pada tahun 2009 menjadi sebesar Rp 88.961 juta pada tahun 2010. Penurunan pendapatan tersebut disebabkan karena belum beroperasi penuhnya kapal FPSO Brotojoyo sehubungan dengan proses upgrade kapal. Sedangkan pada tahun 2009, pendapatan PEM mengalami sedikit penurunan sebesar 3% atau sebesar Rp 3.071 juta dari sebesar Rp 105.521 juta pada tahun 2008 menjadi sebesar Rp 102.450 juta pada tahun 2009.

Pada tahun 2010, PEM membukukan laba usaha sebesar Rp 22.612 juta dibandingkan dengan rugi usaha yang tercatat sebesar Rp 2.400 juta pada tahun 2009. Peningkatan laba usaha terutama disebabkan penurunan biaya depresiasi akibat perubahan umur kapal FPSO Brotojoyo setelah konversi. Sedangkan pada tahun 2009, PEM mengalami penurunan laba usaha sebesar Rp 25.152 juta dari sebesar Rp 22.752 juta pada tahun 2008 menjadi rugi usaha sebesar Rp 2.400 juta pada tahun 2009. Penurunan laba usaha tersebut terutama karena kenaikan biaya depresiasi.

Pada tahun 2010, PEM membukukan laba bersih sebesar Rp 20.545 juta dibandingkan dengan rugi bersih yang tercatat sebesar Rp 7.505 juta pada tahun 2009. Peningkatan laba bersih tersebut terutama disebabkan penurunan biaya depresiasi akibat perubahan umur kapal FPSO Brotojoyo setelah konversi. Sedangkan pada tahun 2009, PEM mengalami penurunan laba bersih sebesar Rp 28.658 juta dari sebesar Rp 21.153 juta pada tahun 2008 menjadi rugi bersih sebesar Rp 7.505 juta pada tahun 2009. Penurunan laba bersih tersebut terutama karena kenaikan biaya depresiasi dan kerugian selisih kurs.

7.11 PT Jade Maritime ("PJM")

Riwayat Singkat

PJM berkedudukan di Jakarta adalah Perseroan terbatas yang didirikan menurut dan berdasarkan Akta Pendirian No. 16 tanggal 19 Mei 2009 yang dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh pengesahan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusannya No. AHU-31250.AH.01.01.Tahun 2009 tanggal 7 Juli 2009 dan telah didaftarkan dengan Daftar Perseroan No. AHU-0040713.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 7 Juli 2009 serta telah diumumkan dalam BNRI No. 65 tanggal 14 Agustus 2009 dan Tambahan BNRI No. 21890. ("**Akta 16/2009**")

Kegiatan Usaha

Kegiatan usaha PJM saat ini adalah bergerak di bidang pelayaran. Saat ini PJM belum beroperasi.



Kepemilikan Saham

Berdasarkan Akta 16/2009, struktur permodalan dan kepemilikan saham PJM adalah sebagai berikut:

Uraian	Saham Biasa Atas Nama Nilai Nominal Rp 1.000,- per saham		
	Jumlah Saham (Lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	Presentase (%)
Modal Dasar	1.000.000	1.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	247.500	247.500.000	99,00
PT Bayu Lestari Tanaya	2.500	2.500.000	1,00
Jumlah	250.000	250.000.000	100,00
Saham Dalam Portepel	750.000	750.000.000	

Komisaris dan Direksi

Berdasarkan Akta 16/2009, susunan Dewan Komisaris dan Direksi PJM adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama : Widihardja Tanudjaja
 Komisaris : Siana Anggraeni Surya

Direksi

Direktur Utama : Michael Murni Gunawan
 Direktur : Wong Kevin

Ringkasan Laporan Keuangan

Di bawah ini disajikan ikhtisar data keuangan penting yang berasal dari laporan keuangan PJM untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dan 2009 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian.

Keterangan	(dalam jutaan Rupiah)				
	2010	2009	2008	2007	2006
Pendapatan	-	-	-	-	-
Beban langsung	-	-	-	-	-
Laba (Rugi) kotor	-	-	-	-	-
Beban usaha	101	9	-	-	-
Rugi usaha	(101)	(9)	-	-	-
Penghasilan lain-lain	-	1	-	-	-
Rugi Bersih	(101)	(7)	-	-	-
Aset lancar	142	243	-	-	-
Aset tidak lancar	-	-	-	-	-
Jumlah aset	142	243	-	-	-
Kewajiban lancar	-	-	-	-	-
Kewajiban tidak lancar	-	-	-	-	-
Jumlah kewajiban	-	-	-	-	-
Ekuitas	142	243	-	-	-
Jumlah kewajiban dan ekuitas	142	243	-	-	-

Total aset PJM per 31 Desember 2010 mengalami penurunan sebesar 41,5% atau sebesar Rp 101 juta dibandingkan dengan total aset per 31 Desember 2009 sebesar Rp 243 juta. Penurunan tersebut disebabkan terutama karena adanya penurunan piutang lain-lain kepada hubungan istimewa.

Total ekuitas PJM per 31 Desember 2010 mengalami penurunan sebesar 41,6% atau sebesar Rp

101 juta dibandingkan dengan total ekuitas per 31 Desember 2009 sebesar Rp 243 juta. Penurunan tersebut disebabkan terutama karena adanya kenaikan defisiensi modal disebabkan karena adanya biaya-biaya tenaga ahli yg harus di bayar, sedangkan perusahaan belum beroperasi.

7.12 PT Onyx Maritime (“POM”)

Riwayat Singkat

POM berkedudukan di Jakarta adalah Perseroan terbatas yang didirikan menurut dan berdasarkan Akta Pendirian No. 14 tanggal 19 Mei 2009 yang dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh pengesahan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusannya No. AHU-30697.AH.01.01.Tahun 2009 tanggal 3 Juli 2009 dan telah didaftarkan dengan Daftar Perseroan No. AHU-0039963.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 3 Juli 2009 serta telah diumumkan dalam BNRI No. 65 tanggal 14 Agustus 2009 dan Tambahan BNRI No. 21889. (“Akta 14/2009”).

Kegiatan Usaha

Kegiatan usaha POM saat ini adalah bergerak di bidang pelayaran. Saat ini POM belum beroperasi.

Kepemilikan Saham

Berdasarkan Akta 14/2009, struktur permodalan dan kepemilikan saham POM adalah sebagai berikut:

Uraian	Saham Biasa Atas Nama Nilai Nominal Rp 1.000,- per saham		
	Jumlah Saham (Lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	Presentase (%)
Modal Dasar	1.000.000	1.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	247.500	247.500.000	99,00
PT Bayu Lestari Tanaya	2.500	2.500.000	1,00
Jumlah	250.000	250.000.000	100,00
Saham Dalam Portepel	750.000	750.000.000	

Komisaris dan Direksi

Berdasarkan Akta 14/2009, susunan Dewan Komisaris dan Direksi POM adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama : Widihardja Tanudjaja
Komisaris : Siana Anggraeni Surya

Direksi

Direktur Utama : Michael Murni Gunawan
Direktur : Wong Kevin

Ringkasan Laporan Keuangan

Di bawah ini disajikan ikhtisar data keuangan penting yang berasal dari laporan keuangan POM untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dan 2009 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian.



(dalam jutaan Rupiah)

Keterangan	2010	2009	2008	2007	2006
Pendapatan	-	-	-	-	-
Beban langsung	-	-	-	-	-
Laba (Rugi) kotor	-	-	-	-	-
Beban usaha	101	9	-	-	-
Rugi usaha	(101)	(9)	-	-	-
Penghasilan lain-lain	-	1	-	-	-
Rugi Bersih	(101)	(7)	-	-	-
Aset lancar	142	243	-	-	-
Aset tidak lancar	-	-	-	-	-
Jumlah aset	142	243	-	-	-
Kewajiban lancar	-	-	-	-	-
Kewajiban tidak lancar	-	-	-	-	-
Jumlah kewajiban	-	-	-	-	-
Defisiensi modal – bersih	142	243	-	-	-
Jumlah kewajiban dan ekuitas	142	243	-	-	-

Total aset POM per 31 Desember 2010 mengalami penurunan sebesar 41,5% atau sebesar Rp 101 juta dibandingkan dengan total aset per 31 Desember 2009 sebesar Rp 243 juta. Penurunan tersebut disebabkan terutama karena adanya penurunan piutang lain-lain kepada hubungan istimewa.

Total ekuitas POM per 31 Desember 2010 mengalami penurunan sebesar 41,6% atau sebesar Rp 101 juta dibandingkan dengan total ekuitas per 31 Desember 2009 sebesar Rp 243 juta. Penurunan tersebut disebabkan terutama karena adanya kenaikan defisiensi modal disebabkan karena adanya biaya-biaya tenaga ahli yg harus di bayar, sedangkan perusahaan belum beroperasi.

7.1 PT Topaz Maritime (“PTM”)

Riwayat Singkat

PTM berkedudukan di Jakarta adalah Perseroan terbatas yang didirikan menurut dan berdasarkan Akta Pendirian No. 15 tanggal 19 Mei 2009 yang dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh pengesahan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusannya No. AHU-31711.AH.01.01.Tahun 2009 tanggal 10 Juli 2009 dan telah didaftarkan dengan Daftar Perseroan No. AHU-0041335.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 10 Juli 2009 serta telah diumumkan dalam BNRI No. 65 tanggal 14 Agustus 2009 dan Tambahan BNRI No. 21891 (“**Akta 15/2009**”).

Kegiatan Usaha

Kegiatan usaha PTM saat ini adalah bergerak di bidang pelayaran. Saat ini PTM belum beroperasi.

Kepemilikan Saham

Berdasarkan Akta 15/2009, struktur permodalan dan kepemilikan saham PTM adalah sebagai berikut:

Uraian	Saham Biasa Atas Nama		
	Nilai Nominal Rp 1.000,- per saham		
	Jumlah Saham (Lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	Presentase (%)
Modal Dasar	1.000.000	1.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	247.500	247.500.000	99,00
PT Bayu Lestari Tanaya	2.500	2.500.000	1,00
Jumlah	250.000	250.000.000	100,00
Saham Dalam Portepel	750.000	750.000.000	

Komisaris dan Direksi

Berdasarkan Akta 15/2009, susunan Dewan Komisaris dan Direksi PTM adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama: Widihardja Tanudjaja
Komisaris : Siana Anggraeni Surya

Direksi

Direktur Utama : Michael Murni Gunawan
Direktur : Wong Kevin

Ringkasan Laporan Keuangan

Di bawah ini disajikan ikhtisar data keuangan penting yang berasal dari laporan keuangan PTM untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dan 2009 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian.

(dalam jutaan Rupiah)

Keterangan	2010	2009	2008	2007	2006
Pendapatan	-	-	-	-	-
Beban langsung	-	-	-	-	-
Laba (Rugi) kotor	-	-	-	-	-
Beban usaha	101	9	-	-	-
Rugi usaha	(101)	(9)	-	-	-
Penghasilan lain-lain	-	1	-	-	-
Rugi Bersih	(101)	(7)	-	-	-
Aset lancar	142	243	-	-	-
Aset tidak lancar	-	-	-	-	-
Jumlah aset	142	243	-	-	-
Kewajiban lancar	-	-	-	-	-
Kewajiban tidak lancar	-	-	-	-	-
Jumlah kewajiban	-	-	-	-	-
Defisiensi modal – bersih	142	243	-	-	-
Jumlah kewajiban dan ekuitas	142	243	-	-	-

Total aset PTM per 31 Desember 2010 mengalami penurunan sebesar 41,5% atau sebesar Rp 101 juta dibandingkan dengan total aset per 31 Desember 2009 sebesar Rp 243 juta. Penurunan tersebut disebabkan terutama karena adanya penurunan piutang lain-lain kepada hubungan istimewa.

Total ekuitas PTM per 31 Desember 2010 mengalami penurunan sebesar 41,6% atau sebesar Rp 101 juta dibandingkan dengan total ekuitas per 31 Desember 2009 sebesar Rp 243 juta. Penurunan tersebut disebabkan terutama karena adanya kenaikan defisiensi modal disebabkan karena adanya biaya-biaya tenaga ahli yg harus di bayar, sedangkan perusahaan belum beroperasi.

7.2 PT BLT International Group (“BLTI”)

Riwayat Singkat

BLTI berkedudukan di Jakarta adalah Perseroan terbatas yang didirikan menurut dan berdasarkan Akta Pendirian No. 196 tanggal 23 Desember 2009 yang dibuat di hadapan Aulia Taufani, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh pengesahan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusannya No. AHU-04406.AH.01.01.Tahun 2010 tanggal 26 Januari 2010 dan telah



didaftarkan dengan Daftar Perseroan No. AHU-0006557.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 26 Januari 2010 ("**Akta 196/2009**"), akta mana sedang dalam proses pengurusan pengumuman dalam Berita Negara Republik Indonesia sesuai dengan surat keterangan notaris tanggal 21 Januari 2011 yang dikeluarkan oleh Aulia Taufani, S.H., Notaris di Jakarta.

Anggaran Dasar BLTI telah mengalami perubahan yaitu dengan perubahan terakhirnya berdasarkan Akta No. 19 tanggal 22 April 2010 yang dibuat di hadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh penerimaan pemberitahuan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusannya No. AHU-AH.01.10-11437 tanggal 11 Mei 2010 dan telah didaftarkan dengan Daftar Perseroan No. AHU-0035435.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 11 Mei 2010 ("**Akta 19/2010**"),

Kegiatan Usaha

Kegiatan usaha BLTI saat ini adalah bergerak di bidang jasa, perdagangan, pembangunan, pertanian, pertambangan, pengangkutan darat dan perindustrian. Saat ini BLTI belum beroperasi.

Kepemilikan Saham

Berdasarkan Akta 196/2009 dan Akta 19/2010, struktur permodalan dan kepemilikan saham BLTI adalah sebagai berikut:

Uraian	Saham Biasa Atas Nama		
	Nilai Nominal Rp 1.000,- per saham		
	Jumlah Saham (Lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	Presentase (%)
Modal Dasar	1.000.000	1.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	247.500	247.500.000	99,00
PT Bayu Lestari Tanaya	2.500	2.500.000	1,00
Jumlah	250.000	250.000.000	100,00
Saham Dalam Portepel	750.000	750.000.000	

Komisaris dan Direksi

Berdasarkan Akta 196/2009, susunan Dewan Komisaris dan Direksi BLTI adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama : Widihardja Tanudjaja
Komisaris : Siana Anggraeni Surya

Direksi

Direktur Utama : Michael Murni Gunawan
Direktur : Wong Kevin

Ringkasan Laporan Keuangan

Di bawah ini disajikan ikhtisar data keuangan penting yang berasal dari laporan keuangan BLTI untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dan 2009 yang diaudit oleh Kantor Akuntan Publik (KAP) Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian.

(dalam jutaan Rupiah)

Keterangan	2010	2009	2008	2007	2006
Pendapatan	-	-	-	-	-
Beban langsung	-	-	-	-	-
Laba (Rugi) kotor	-	-	-	-	-
Beban usaha	104	-	-	-	-
Rugi usaha	(104)	-	-	-	-
Penghasilan lain-lain	-	-	-	-	-
Rugi sebelum pajak	(104)	-	-	-	-
Beban pajak	-	-	-	-	-
Rugi Bersih	(104)	-	-	-	-
Aset lancar	146	250	-	-	-
Aset tidak lancar	-	-	-	-	-
Jumlah aset	146	250	-	-	-
Kewajiban lancar	-	-	-	-	-
Kewajiban tidak lancar	-	-	-	-	-
Jumlah kewajiban	-	-	-	-	-
Defisiensi modal – bersih	146	250	-	-	-
Jumlah kewajiban dan ekuitas	146	250	-	-	-

Total aset BLTI per 31 Desember 2010 mengalami penurunan sebesar 41,4% atau sebesar Rp 104 juta dibandingkan dengan total aset per 31 Desember 2009 sebesar Rp 250 juta. Penurunan tersebut disebabkan terutama karena adanya penurunan piutang lain-lain kepada hubungan istimewa.

Total ekuitas BLTI per 31 Desember 2010 mengalami penurunan sebesar 41,5% atau sebesar Rp 104 juta dibandingkan dengan total ekuitas per 31 Desember 2009 sebesar Rp 250 juta. Penurunan tersebut disebabkan terutama karena adanya kenaikan defisiensi modal disebabkan karena adanya biaya-biaya tenaga ahli yg harus di bayar, sedangkan perusahaan belum beroperasi.

7.3 PT BLT MEO (“MEO”)

Riwayat Singkat

MEO berkedudukan di Jakarta adalah Perseroan terbatas yang didirikan menurut dan berdasarkan Akta Pendirian No. 28 tanggal 20 Juli 2010 yang dibuat di hadapan S.P. Henny Singgih, S.H., Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh pengesahan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusannya No. AHU-42901.AH.01.01.Tahun 2010 tanggal 31 Agustus 2010 dan telah di daftartakan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0065470.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 31 Agustus 2010 (“Akta 28/2010”) akta mana sedang dalam proses pengumuman dalam Berita Negara Republik Indonesia sesuai dengan Surat Keterangan No. 11/Sket/I/Not/2011 tanggal 10 Januari 2011 yang dikeluarkan oleh S.P. Henny Singgih, S.H., Notaris di Jakarta (“**Akta 28/2010**”).

Kegiatan Usaha

Kegiatan usaha MEO saat ini adalah bergerak di bidang pelayaran. Saat ini MEO belum beroperasi.

Kepemilikan Saham

Berdasarkan Akta 28/2010, struktur permodalan dan kepemilikan saham MEO adalah sebagai berikut:

Uraian	Saham Biasa Atas Nama		
	Nilai Nominal Rp 1.000,- per saham		
	Jumlah Saham	Jumlah Nilai Nominal	Presentase
	(Lembar)	(Rp)	(%)
Modal Dasar	50.000	50.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
Perseroan	6.250	6.250.000	50
PT Melrose	6.250	6.250.000	50
Jumlah	12.500	12.500.000	100,00
Saham Dalam Portepel	37.500	37.500.000	



Komisaris dan Direksi

Berdasarkan Akta 28/2010, susunan Dewan Komisaris dan Direksi MEO adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama : Didijaya Saputra
 Komisaris : Marojahan Hutabarat
 Komisaris : Widihardja Tanudjaja
 Komisaris : Siana Anggraeni Surya

Direksi

Direktur Utama: Michael Murni Gunawan
 Direktur : Wong Kevin
 Direktur : Diederik Christiaan De Boer
 Direktur : Nicholas Murray Gleeson

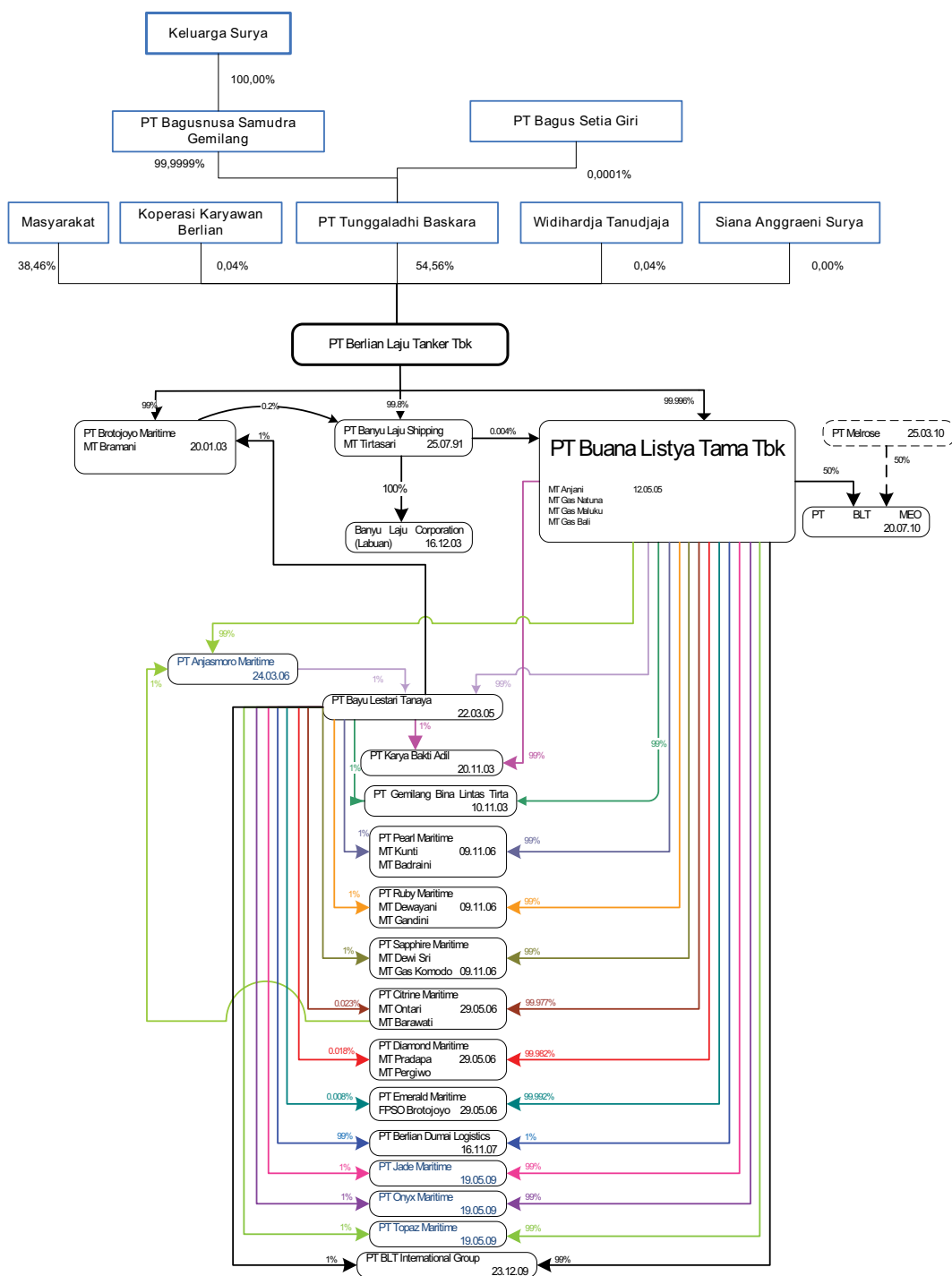
Berikut ini merupakan perusahaan-perusahaan dalam satu kelompok usaha dengan Perseroan:

Perusahaan	Jenis Usaha	Hubungan
PT Buana Listya Tama	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Perseroan
1 Indigo Pacific Corp	Perusahaan Investasi	Afiliasi
1.1. <u>Indigo Pacific Corporation</u>	Perusahaan Investasi	Afiliasi
1.1.1. Melani Maritime Inc.	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.2. Zona Overseas International Shipping S.A.	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.3. Kunti Maritime Pte. Ltd.	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.4. Jembawati Maritime Pte. Ltd.	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.5. Tirtasari Maritime Pte. Ltd.	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.6. Pergiwo Navigation Pte. Ltd.	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.7. Fatmarini Maritime Pte. Ltd.	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.8. Harsanadi Maritime Pte. Ltd.	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.9. Hartati Maritime Pte. Ltd.	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.10. BLT Finance Corporation	Perusahaan Investasi	Afiliasi
1.1.11. Pujawati Maritime Pte. Ltd.	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.12. Pertiwi Maritime Pte. Ltd.	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.13. Anggraini Maritime Pte. Ltd.	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.14. Emerald Maritime Pte. Ltd.	Pengoperasian kapal	Afiliasi
1.1.15. BLT Finance B.V	Perusahaan investasi	Afiliasi
1.1.16. Tridonawati Maritime Pte. Ltd	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.17. Purbasari Maritime Pte. Ltd	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.18. Tridonawati Maritime Corporation	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.19. Trirasa Maritime Pte. Ltd	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.20. Pramoni Maritime Pte. Ltd	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.21. Fatmarini Shipping Pte. Ltd	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.22. Frabandari Shipping Pte. Ltd	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.23. Harsanadi Shipping Pte. Ltd	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.24. Hartati Shipping Pte. Ltd	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.25. Nogogini Shipping Pte. Ltd	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.26. Nolowati Shipping Pte. Ltd	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.27. Ratih Shipping Pte. Ltd	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
1.1.28. Universal Grace Ltd	Pengoperasian kapal	Afiliasi



3.1.36. Gas Maluku Maritime Pte. Ltd.	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
3.1.37. Barawati Maritime Pte. Ltd.	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
3.1.38. Gas Bali Maritime Pte. Ltd.	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
3.1.39. Eustoma Navigation S.A.	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
3.1.40. Puspawati Maritime Pte. Ltd.	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi
3.1.41. Diamond Flow Ltd.	Perusahaan investasi	Afiliasi
3.1.42. Likabula International Ltd.	Perusahaan investasi	Afiliasi
3.1.43. Richesse International Corp	Perusahaan investasi	Afiliasi
3.1.43.1. Richesse Logistic (International) Ltd.	Perusahaan investasi	Afiliasi
3.1.43.1.1. Richesse Logistic (Fangcheng Port) Co. Ltd.	Penyimpanan dan penjualan produk kimia	Afiliasi
3.1.44. Hyacinth Navigation S.A	Pengoperasian & pemilikan kapal	Afiliasi
3.1.45. Irish Maritime International S.A	Pengoperasian & pemilikan kapal	Afiliasi
3.1.46. Gerbera Navigation Pte. Ltd.	Pengoperasian kapal	Afiliasi
3.2. <u>BLT Chembulk Corp BV</u>	Perusahaan investasi	Afiliasi
3.2.1 Chembulk Tankers LLC	Perusahaan investasi	Afiliasi
3.2.1.1. Chembulk Trading II LLC	Pengoperasian & pemilikan kapal	Afiliasi
3.2.1.2. Chembulk Management LLC	Manajemen perkapalan	Afiliasi
3.2.1.3. Chembulk Management B.V.	Manajemen perkapalan	Afiliasi
3.2.1.4. Chembulk Management Pte. Ltd.	Manajemen perkapalan	Afiliasi
3.2.1.5. CBL Tankers Do Brazil Ltd.	Manajemen perkapalan	Afiliasi
3.2.1.6. BLT Chembulk Group Corporation	Perusahaan Investasi	Afiliasi
3.2.2. Chembulk Barcelona Pte. Ltd.	Pengoperasian & pemilikan kapal	Afiliasi
3.2.3. Chembulk Gibraltar Pte. Ltd.	Pengoperasian & pemilikan kapal	Afiliasi
3.2.4. Chembulk Hong Kong Pte. Ltd.	Pengoperasian & pemilikan kapal	Afiliasi
3.2.5. Chembulk Houston Pte. Ltd.	Pengoprasian & pemilikan kapal	Afiliasi
3.2.6. Chembulk Kobe Pte. Ltd.	Pengoperasian & pemilikan kapal	Afiliasi
3.2.7. Chembulk New York Pte. Ltd.	Pengoperasian & pemilikan kapal	Afiliasi
3.2.8. Chembulk Savannah Pte. Ltd.	Pengoprasian & pemilikan kapal	Afiliasi
3.2.9. Chembulk Shanghai Pte. Ltd.	Pengoperasian & pemilikan kapal	Afiliasi
3.2.10. Chembulk Ulsan Pte. Ltd.	Pengoperasian & pemilikan kapal	Afiliasi
3.2.11. Chembulk Virgin Gorda Pte. Ltd.	Pengoperasian & pemilikan kapal	Afiliasi
3.2.12. Chembulk Yokohama Pte. Ltd.	Pengoperasian & pemilikan kapal	Afiliasi
3.2.13. Chembulk New Orleans Pte. Ltd.	Pengoperasian & pemilikan kapal	Afiliasi
3,3 BLT International Corp	Perusahaan Investasi	Afiliasi
3,4 Nevaeh Limited	Perusahaan Investasi	Afiliasi
4 PT Banyu Laju Shipping	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Induk Perusahaan
4.1. <u>Banyu Laju Corporation</u>	Perusahaan investasi	Afiliasi
5 PT Brotojoyo Maritime	Pengoperasian dan pemilikan kapal	Afiliasi

8. STRUKTUR KEPEMILIKAN PERSEROAN DAN ANAK PERUSAHAAN



9. KETERANGAN SINGKAT MENGENAI PEMEGANG SAHAM BERBENTUK BADAN HUKUM

1. PT Berlian Laju Tanker Tbk ("BLTA")

Riwayat Singkat

BLTA didirikan dengan nama PT Bhaita Laju Tanker sesuai dengan Akta No. 60 tanggal 12 Maret 1981, yang kemudian diubah dengan Akta No. 127 tanggal 26 Maret 1982, Akta No. 10 tanggal 2 Agustus 1982, Akta No. 55 tanggal 17 Desember 1984 dan Akta No. 4 tanggal 5 September 1988, yang semuanya dibuat di hadapan Raden Santoso, pada waktu itu Notaris di Jakarta, yang telah



mendapat pengesahan dari Menkumham sesuai dengan surat keputusan No. C2-2630.HT.01.01. Th.89 tanggal 31 Maret 1989, serta telah didaftarkan di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat masing-masing di bawah No. 865/1989, 866/1989, 867/1989, 868/1989 dan 869/1989 tanggal 28 April 1989, dan telah diumumkan dalam BNRI No. 70 tanggal 1 September 1989, Tambahan BNRI No. 1729/1989.

Anggaran dasar BLTA telah mengalami beberapa kali perubahan, perubahan terakhir dibuat berdasarkan Akta Perubahan Anggaran Dasar BLTA No. 17 tertanggal 23 November 2007 yang dibuat dihadapan Dr. Amrul Portamuan, S.H, LL.M, Notaris di Jakarta, akta mana telah dilaporkan kepada Menkumham pada tanggal 13 Desember 2007 dengan nomor laporan C-UM.HT.01.10-5957, akta mana telah diberitahukan kepada Menkumham dan telah diterima serta dicatat oleh Menkumham berdasarkan Surat No. C-UM.HT.01.10-5957 tertanggal 13 Desember 2007 serta telah diumumkan pada BNRI No. 31 tertanggal 15 April 2008, Tambahan BNRI No. 285, yang kemudian diubah dengan Akta Pernyataan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan No. 30 tertanggal 29 April 2008 yang dibuat di hadapan Amrul Partomuan Pohan, S.H., LL.M, Notaris di Jakarta, akta mana telah diberitahukan kepada Menkumham dan telah diterima serta dicatat oleh Menkumham berdasarkan Surat No. AHU-AH-01.10-11486 tertanggal 13 Mei 2008 dan telah terdaftar dalam Daftar Perseroan pada tanggal 13 Mei 2008 No. AHU-0036199.AH.01.99 serta sesuai dengan Surat Keterangan Notaris Amrul Partomuan Pohan, S.H., LL.M No. 59/II/2009 tanggal 24 Februari 2009, akta ini sedang dalam proses untuk diumumkan di dalam BNRI dan Tambahan BNRI dan terakhir diubah dengan Akta Pernyataan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa No. 1 tertanggal 6 Agustus 2008 yang dibuat di hadapan Amrul Partomuan Pohan, S.H., LL.M, Notaris di Jakarta, akta mana telah memperoleh persetujuan dari Menkumham berdasarkan Surat Keputusan Menkumham No. AHU-54491.AH.01.02.Tahun 2008 tertanggal 25 Agustus 2008 dan telah terdaftar dalam Daftar Perseroan pada tanggal 25 Agustus 2008 No. AHU-0074870.AH.01.09.Tahun 2008 serta sesuai dengan Surat Keterangan No. 68/III/2009 tanggal 2 Maret 2009 sedang dalam proses untuk diumumkan dalam BNRI dan Tambahan BNRI dan terakhir diubah dengan Akta Pernyataan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa BLTA No. 31 tanggal 28 Juli 2009, yang dibuat dihadapan Dr. Amrul Partomuan Pohan S.H., LL.M, Akta mana telah diberitahukan kepada Menkumham sesuai dengan surat Penerimaan Pemberitahuan No. AHU-AH.10-15036 tanggal 4 September 2009 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan dibawah No. AHU-0058426-AH.01.09. Tahun.2009 tanggal 4 September 2009 dan anggaran dasar terakhir diubah dengan Akta Pernyataan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa PT Berlian Laju Tanker Tbk No. 26 tanggal 29 Juli 2010, yang dibuat dihadapan Dr. Amrul Partomuan Pohan S.H., LL.M, dimana pemegang saham memberikan persetujuan atas (i) Penawaran Umum Terbatas Saham Baru melalui Penerbitan Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu, (ii) perubahan Pasal 3 ayat 2 dan penambahan Pasal 4 ayat 9, akta mana telah diberitahukan kepada Menkumham sesuai dengan surat Penerimaan Pemberitahuan No. AHU-AH.10-22888 tanggal 2 September 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan dibawah No. AHU-0066248-AH.01.09.Tahun.2010 tanggal 2 September 2010.

Kegiatan Usaha

BLTA bergerak dalam bidang jasa pelayaran angkutan laut, khususnya angkutan muatan cair yang banyak diperdagangkan di pasar internasional seperti minyak mentah, bahan bakar minyak, minyak pelumas, bahan kimia cair, LPG, aspal cair, minyak kelapa sawit dan turunannya, serta molasses. BLTA juga bergerak dalam bidang penyewaan kapal, pengawakan kapal, manajemen kapal dan bisnis keagenan bagi perusahaan pelayaran asing. Sampai saat ini, bisnis pengoperasian dan penyewaan kapal yang terdiri dari *time charter* dan *spot charter* memberikan kontribusi yang terbesar bagi pendapatan BLTA. Sebagian besar bisnis penyewaan kapal dilakukan dengan menggunakan kapal-kapal milik sendiri dan sisanya BLTA menyewa dari perusahaan pelayaran lain.

Susunan Pemegang Saham

Komposisi modal saham dan susunan pemegang saham BLTA pada saat Propektus ini diterbitkan berdasarkan Anggaran Dasar BLTA dan sesuai dengan DPS tanggal 31 Desember 2010 yang dikeluarkan oleh PT Sinartama Gunita selaku Biro Administrasi Efek BLTA (selanjutnya disebut "BAE") adalah sebagai berikut:

Uraian	Nilai Nominal Rp 62,5 per saham		
	Jumlah Saham (Lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	Persentase (%)
Modal Dasar	14.676.480.000	917.280.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
PT Tunggaladhi Baskara	4.383.489.018	273.968.063.625	37,9496
Citibank Singapore S/A CBSG-CDP-Indonesia	1.723.926.393	107.745.399.562	14,9247
PT Berlian Laju Tanker	412.351.000	25.771.937.500	3,5699
Masyarakat lainnya	5.031.065.059	314.441.566.187	43,5559
Sub Jumlah	11.550.831.470	721.926.966.875	100,0000
Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	11.550.831.470	721.926.966.875	
Saham Dalam Portepel	3.125.648.530	195.353.033.125	

Dewan Komisaris dan Direksi

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan Emiten No. 33 tertanggal 24 Mei 2007 yang dibuat oleh Dr. Amrul Partomuan Pohan, S.H., LL.M., Notaris di Jakarta yang Pemberitahuan Perubahan Direksi/Komisaris telah diterima dan dicatat oleh Menkumham No. W7-HT.01.10-8515 tanggal 14 Juni 2007 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perusahaan pada Kantor Pendaftaran Perusahaan Kodya Jakarta Pusat pada tanggal 19 Juli 2007 Jo. Akta Pernyataan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan No. 29 tertanggal 29 April 2008 yang dibuat di hadapan Doktor Amrul Partomuan Pohan, S.H., LL.M, Notaris di Jakarta, akta mana telah diberitahukan kepada Menkumham dan telah diterima serta dicatat oleh Menkumham berdasarkan Surat No. AHU-AH.01.10-12460 tertanggal 21 Mei 2008 dan telah terdaftar dalam Daftar Perseroan pada tanggal 21 Mei 2008 No. AHU-0039347.AH.01.09.Tahun 2008 jo. Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 12 tanggal 22 April 2009 yang dibuat dihadapan Doktor Amrul Partomuan Pohan, S.H., LL.M, Notaris di Jakarta akta mana telah diberitahukan kepada Menkumham dan telah diterima dan dicatat pemberitahuannya oleh Menkumham oleh Emiten jo. Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 6 tanggal 7 Mei 2010 yang dibuat dihadapan Doktor Amrul Partomuan Pohan, S.H., LL.M, Notaris di Jakarta akta mana telah diberitahukan kepada Menkumham dan telah diterima dan dicatat pemberitahuannya oleh Menkumham oleh BLTA, susunan komisaris dan direksi BLTA adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama : Hadi Surya
 Komisaris : Safzen Noerdin
 Komisaris Independen : Alan Jonathan Tangkas Darmawan
 Komisaris Independen : Jaka Prasetya

Dewan Direksi

Direktur Utama : Widihardja Tanudjaja
 Direktur : Michael Murni Gunawan
 Direktur : Drs. Henrianto Kuswendi
 Direktur : Wong Kevin
 Direktur : Siana Anggraeni Surya

2. PT Banyu Laju Shipping

Riwayat Singkat

PT Banyu Laju Shipping adalah suatu badan hukum yang berkedudukan di Jakarta dan didirikan dengan nama PT Banyu Laju Shipping berdasarkan Akta No.35 tanggal 25 Juli 1991 dibuat dihadapan Raden Santosa, Notaris di Jakarta, yang telah memperoleh persetujuan Menkumham sesuai dengan Surat Keputusannya No.C2-15527 HT.01.01.TH'94 tanggal 17 Oktober 1994, dan telah terdaftar didalam buku register di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat pada tanggal 21 November 1994 dibawah No.2253/1994 serta telah diumumkan pada BNRI No.60 tanggal 26 Juli 1996, Tambahan BNRI No.6621, yang terakhir anggaran dasarnya diubah dengan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No.



32 tanggal 29 April 2008, yang dibuat dihadapan Ny. Lilik Kristiwati S.H., Notaris di Jakarta, yang telah memperoleh persetujuan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusan No. AHU-24970.AH.01.02.Tahun 2008 tanggal 13 Mei 2008, dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan dengan No. AHU-0036599.AH.01.09.Tahun 2008 tanggal 13 Mei 2008 BNRI No. 72 tanggal 5 September 2008, Tambahan BNRI No. 17039 (“**Akta 32/2008**”) .

Kegiatan Usaha

PT Banyu Laju Shipping bergerak dalam bidang jasa pelayaran angkutan laut untuk wilayah domestik dan internasional juga penyewaan kapal.

Susunan Pemegang Saham

Sesuai dengan Akta 32/2008, struktur permodalan PT Banyu Laju Shipping adalah sebagai berikut:

Uraian	Saham Biasa Atas Nama Nilai Nominal Rp1.949.000 per saham		
	Jumlah Saham (Lembar)	Jumlah Nilai Nominal (Rp)	Persentase (%)
Modal Dasar	500	974.500.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
PT Berlian Laju Tanker Tbk.	499	972.551.000	99,80
PT Brotojoyo Maritime	1	1.949.000	0,20
Jumlah	500	974.500.000	100,00
Saham Dalam Portepel	-	-	

Dewan Komisaris dan Direksi

Sesuai dengan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 24 tanggal 19 Juni 2007 yang dibuat dihadapan Ny. Lilik Kristiwati, S.H., akta mana telah diterima dan dicatat dalam database Sisminbakum Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia, sesuai dengan Surat Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Direksi dan Komisaris Banyu Laju Shipping No.W-7-HT.01.10-9319 tanggal 26 Juni 2007 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perusahaan Pada Kantor Pendaftaran Perusahaan Jakarta Pusat tanggal 2 Agustus 2007 susunan pengurus PT Banyu Laju Shipping adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Komisaris Utama : Hadi Surya

Dewan Direksi

Direktur Utama : Widihardja Tanudjaja
Direktur : Dwijaya Hadi Surya



10. HUBUNGAN KEPEMILIKAN, KEPENGURUSAN DAN PENGAWASAN PERSEROAN, ANAK PERUSAHAAN SECARA LANGSUNG DAN PEMEGANG SAHAM BERBENTUK BADAN HUKUM.

Tabel hubungan kepengurusan dan pengawasan Perseroan, Anak Perusahaan secara langsung dan pemegang saham berbentuk badan hukum adalah sebagai berikut:

Jabatan /Nama	Perseroan	BLTA	BLS	BLT		DM	EM	JM	AM	LT		CM	GBLT	KBA	PM	RM	SM	OM	TM	BDL
				Int	MEO					Bayu	Bayu									
Widhiardja Tanudjaja	KU	DU	DU	KU		KU	KU	KU	KU	KU	KU	KU	KU	KU	KU	KU	KU	KU	KU	KU
Michael Murni Gunawan	K	D		DU	DU	DU	DU	DU	DU	DU	DU	DU	DU		DU	DU	DU	DU	DU	DU
Hie Vivi Junaedi	KI																			
Hendianto Kuswendi	DU																			
Wong Kevin	D	D		D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
Siana Anggraeni Surya	D	D		K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K
Rizal DTA																				



IX. KEGIATAN DAN PROSPEK USAHA PERSEROAN DAN ANAK-ANAK PERUSAHAAN

1. TINJAUAN UMUM

Perseroan didirikan di Indonesia pada tanggal 12 Mei 2005 sebagai perusahaan pelayaran domestik dan merupakan bagian dari BLTA yang telah memiliki sekitar 30 tahun pengalaman operasi kapal tanker dan menjadi salah satu perusahaan tanker kimia terbesar di dunia dengan spesialisasi kargo cair. Sejak saat itu, Perseroan telah membangun reputasi profesional sebagai perusahaan perkapalan Indonesia yang unggul dalam melayani rute internasional dan domestik.

Usaha Perseroan diawali dengan pengoperasian berbagai tanker minyak dan gas dengan berbagai ukuran dan spesifikasi yang didesain secara khusus untuk pengangkutan minyak mentah dan produk akhir minyak bumi dan juga gas seperti LPG. Perseroan kemudian berkembang memasuki segmen bisnis baru seperti tanker kimia dan FPSO. Perseroan adalah salah satu dari sedikit perusahaan domestik yang memiliki keahlian untuk mengoperasikan kapal FPSO. Pada tahun 2010, Perseroan juga memiliki dan mengoperasikan VLGC, MT Gas Komodo dan menjadi perusahaan domestik yang pertama kali mengoperasikan kapal jenis ini. Dengan pengalaman dan kapabilitas tersebut, Perseroan telah menghadirkan layanan berstandar internasional dalam industri perkapalan domestik.

Pada tahun 2005, Pemerintah Indonesia mengeluarkan Keputusan Presiden mengenai penerapan Asas Cabotage dalam perairan Indonesia, yang membuka kesempatan besar untuk kemajuan industri perkapalan nasional. Keputusan ini membatasi jumlah kapal berbendera asing untuk melayani perairan domestik, sehingga mendorong pertumbuhan industri perkapalan nasional. Kesempatan ini disambut baik oleh Perseroan untuk menggali lebih jauh potensi industri perkapalan nasional.

2. KEGIATAN USAHA PERSEROAN

Perseroan adalah perusahaan logistik nasional terkemuka di Indonesia yang melayani sektor energi terutama minyak dan gas bumi, serta FPSO/FSO dan bahan kimia di seluruh Indonesia. Menurut Drewry (Drewry Report, Maret 2011), pada 31 Desember 2010, dan dengan memperhitungkan 6 kapal yang disewanya dari BLTA di Januari 2011, Perseroan merupakan salah satu perusahaan yang mengoperasikan salah satu armada tanker terbesar berbendera Indonesia terbesar yang digunakan untuk melayani rute pelayaran domestik, dengan total kapasitas tonase 633.869 DWT. Perseroan adalah anak perusahaan BLTA, penyedia transportasi laut kedua terbesar di dunia untuk segmen kapal tanker kimia baja anti karat (*stainless steel chemical tanker*), menurut CIMB Research dan Clarkson Research tahun 2010.

Perseroan mengoperasikan 21 kapal dalam armada yang terdiversifikasi, yang terdiri dari 9 kapal tanker minyak, 8 kapal tanker gas, 1 FPSO, 1 FSO dan 2 kapal tanker kimia. Perseroan mengangkut minyak mentah, produk olahan minyak bumi seperti minyak tanah, *base oil* dan berbagai aditif (*additives*), gas cair seperti LPG, *propylene*, *ethylene*, *propane* dan gas-gas petrokimia lainnya. Perseroan memiliki keahlian signifikan yang memungkinkan Perseroan untuk memberikan manajemen komersial dan teknik untuk semua kapal yang dimiliki oleh Perseroan yang dipercaya membedakan Perseroan dari sebagian besar pesaing domestiknya. Perseroan merupakan salah satu dari sedikit perusahaan pelayaran Indonesia yang memiliki dan mempunyai keahlian yang dibutuhkan dalam mengoperasikan FPSO. Perseroan juga merupakan perusahaan pelayaran pertama yang memiliki dan mengoperasikan VLGC, kapal terbesar dalam daftar kapal di Indonesia.

Sebagian besar kapal Perseroan menggunakan basis *time charter* (sewa berdasarkan waktu) dalam industri minyak dan gas. Basis pelanggan Perseroan terdiri dari perusahaan-perusahaan minyak terkemuka di Indonesia yang mencakup Pertamina, PetroChina, ExxonMobil, Shell, Petronas dan Kangean Energy. Beberapa dari perusahaan-perusahaan ini telah menjadi konsumen Perseroan atau konsumen dari perusahaan induk Perseroan yaitu BLTA selama lebih dari 20 tahun. Sebagai contoh, BLTA memiliki hubungan jangka panjang dengan Pertamina dan merupakan perusahaan terbesar, berdasarkan total

kapasitas tonase/DWT (Drewry Maret 2011), yang menyewakan kapal kepada Pertamina diantara perusahaan-perusahaan pelayaran di Indonesia. Perseroan percaya dengan hubungan dekat yang telah terjalin mengindikasikan reputasi Perseroan yang kuat di industri ini dalam penyediaan jasa transportasi yang handal, aman dan efisien.

Perseroan berharap untuk terus mendapatkan keuntungan dari penerapan Asas Cabotage, yang dijadikan dasar bagi peraturan-peraturan Indonesia dalam mengatur kegiatan transportasi laut di dalam negeri. Asas Cabotage mensyaratkan semua kargo yang diangkut antar pelabuhan-pelabuhan di Indonesia dan semua kargo yang diimpor, dimana kegiatan usaha dari impor tersebut dibiayai oleh perusahaan milik negara, dikirim dengan kapal-kapal berbendera Indonesia yang dimiliki oleh perusahaan-perusahaan domestik dan dijalankan secara eksklusif oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. Peraturan tambahan di bawah Undang-Undang Pelayaran juga membatasi partisipasi pihak asing dalam pelayaran domestik dengan cara membatasi investasi asing di perusahaan-perusahaan pelayaran Indonesia dengan kepemilikan tidak lebih dari 49%. Sejak tahun 2005, implementasi yang progresif dari peraturan pelayaran Indonesia untuk berbagai tipe telah mengurangi kompetisi dari pemilik kapal asing, menciptakan dinamika *supply* dan *demand* yang menguntungkan bagi para pemain di pasar domestik, sebagai akibat dari kompetisi yang terbatas dan tarif tambang (*freight rate*) yang menguntungkan bagi para pemain di pasar domestik. Perseroan berharap pertumbuhan produksi minyak dan gas di Indonesia, kapasitas kilang minyak dan konsumsi domestik untuk produk minyak olahan dan produk-produk gas akan terus mendorong pertumbuhan yang kuat untuk pasar pelayaran energi domestik di Indonesia di masa yang akan datang. Perseroan percaya bahwa dengan memiliki armada tanker terbesar berbendera Indonesia, menjadi salah satu perusahaan dengan awak kapal berkewarganegaraan Indonesia terbesar dan memiliki keahlian internal manajemen komersial dan teknik, Perseroan memposisikan dirinya untuk memperoleh keuntungan dari kesempatan pertumbuhan yang ada.

Untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2010, Perseroan mencatatkan pendapatan, *adjusted EBITDA*, dan laba bersih masing-masing sebesar Rp 566.995 juta (USD 63,1 juta), Rp 272.525 juta (USD 30,3 juta), dan Rp 6.617 juta (USD 0,7 juta). Pada tahun 2010, pendapatan Perseroan dihasilkan dari segmen kapal tanker minyak sebesar 53,1%, dari segmen kapal tanker gas sebesar 26,2%, dari segmen FPSO/FSO sebesar 15,7%, dan sekitar 5% dari segmen kapal tanker kimia dan segmen lainnya. Selain itu, pada tahun 2010, sekitar 74% pendapatan Perseroan berasal dari kontrak *time charter* dan sisanya berasal dari *spot charter* atau COA.

Keunggulan Kompetitif

Perseroan memiliki sejumlah keunggulan kompetitif yang memperkuat posisi Perseroan sebagai pemimpin di dalam industri ini. Sebagai hasilnya, Perseroan percaya bahwa Perseroan berada dalam posisi yang baik dalam mempertahankan posisinya dan memanfaatkan peluang yang semakin bertumbuh:

- **Pemimpin pasar di industri pelayaran energi Indonesia (Drewry Report, Maret 2011)**

Menurut Drewry Report pada Maret 2011, pada Januari 2011 Perseroan merupakan pemilik/operator kapal berbendera Indonesia terbesar di Indonesia berdasarkan jumlah kapal dan DWT. Saat ini, Perseroan mengoperasikan 21 kapal dengan total kapasitas tonase sebesar 633.869 DWT. Perseroan merupakan satu-satunya pemilik FPSO berbendera Indonesia dan telah mengoperasikan FPSO untuk perusahaan-perusahaan minyak utama sejak 2006. Perseroan merupakan perusahaan yang pertama dan saat ini merupakan salah satu dari hanya tiga perusahaan pelayaran Indonesia yang memiliki dan mengoperasikan VLGC. VLGC yang dimiliki Perseroan merupakan kapal terbesar dalam daftar kapal yang terdaftar di Indonesia. Segmen bisnis ini merupakan salah satu segmen yang paling kompleks dan menyumbangkan margin tertinggi dalam pasar pelayaran Indonesia yang juga membutuhkan keahlian dan modal yang signifikan yang menjadikan suatu hambatan yang tinggi bagi para kompetitor untuk masuk dalam pasar ini (*high barriers to entry*). Sebagai tambahan, Perseroan berkeyakinan bahwa Perseroan memiliki awak kapal (*crews*) terbesar dan berkualitas tinggi di Indonesia, dengan sekitar 1.800 jumlah anggota awak kapal aktif yang tersedia, dimana semuanya adalah merupakan WNI. Hasilnya, Perseroan percaya bahwa ukuran armada kapal dan jumlah awak yang dimiliki Perseroan memungkinkan Perseroan menikmati skala ekonomis yang kuat dan meningkatkan fleksibilitas operasional Perseroan.



- **Terposisi dengan baik dalam mendapatkan keuntungan dari pertumbuhan peluang yang menguntungkan**

Asas Cabotage, mewajibkan pengangkutan produk-produk minyak dan non-minyak dilakukan oleh kapal-kapal berbendera Indonesia yang dimiliki oleh perusahaan-perusahaan domestik dan dijalankan secara eksklusif oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. Perseroan berkeyakinan bahwa permintaan (*demand*) kapal-kapal berbendera Indonesia jauh melebihi pasokan (*supply*) sehingga mengakibatkan peningkatan tarif tambang (*freight rate*) di pasar domestik jika dibandingkan dengan pasar luar negeri. Perseroan mengharapkan pertumbuhan produksi minyak dan gas Indonesia, kapasitas kilang minyak dan konsumsi produk minyak dan gas akan menjadi pendorong pertumbuhan pasar pelayaran energi domestik di masa depan. Sejak tahun 2005, implementasi yang progresif dari Asas Cabotage untuk tipe-tipe kapal yang berbeda telah mengurangi kompetisi dari pemilik kapal asing, menciptakan dinamika *supply* dan *demand* yang menguntungkan di pasar domestik, dihasilkan dari kompetisi yang terbatas dan tarif tambang (*freight rate*) yang menguntungkan bagi para pemain di pasar domestik. Dengan kepemimpinan pasar yang dimiliki Perseroan, pengalaman, ukuran kapal berbendera Indonesia yang besar dan skala awak kapal dan kegiatan operasinya yang tinggi, Perseroan percaya bahwa Perseroan berada di posisi yang baik dalam mendapatkan keuntungan dari cakupan peraturan yang menguntungkan dengan adanya Asas Cabotage dan untuk meraih kesempatan atas pertumbuhan di pasar.

- **Pendapatan yang stabil dari kontrak-kontrak *time charter* yang dimilikinya dan hubungan usaha yang konsisten dengan para konsumen berkualitas tinggi (*blue chip*)**

Sebagian besar pendapatan Perseroan didapatkan dari kontrak-kontrak jangka panjang. Untuk tahun berakhir 2008, 2009 dan 2010, Perseroan berturut-turut menghasilkan 91%, 81% dan 74% pendapatannya dari kontrak *time charter*. Perseroan berkeyakinan bahwa kontrak jangka panjang yang dimilikinya memberikan pendapatan serta laba dan arus kas yang stabil dan dapat diprediksi bagi Perseroan dan juga memungkinkan Perseroan untuk mengoptimalkan efisiensi kegiatan operasional Perseroan secara lebih baik. Sebagai contoh, FPSO milik Perseroan yaitu MT Brotojoyo memiliki kontrak *time charter* sampai dengan 4 tahun dan kapal tanker gas Perseroan MT Gas Komodo sampai dengan 7 tahun. Kedua kapal ini mewakili sekitar 19% dari total kapasitas DWT per 28 Februari 2011. Sebagai tambahan, FPSO dan kapal tanker gas umumnya memiliki tarif tambang yang lebih tinggi dibandingkan dengan kapal tanker minyak berdasarkan DWT-nya. Perseroan juga memiliki sejumlah konsumen yang berkualitas dan berkomitmen tinggi, termasuk beberapa perusahaan minyak dan gas internasional terbesar seperti Pertamina, PetroChina, ExxonMobil, Shell dan Petronas. Perseroan berkeyakinan basis konsumen "*blue chip*" ini akan mengurangi risiko-risiko yang berhubungan dengan kontrak *time charter* secara signifikan. Kebanyakan dari perusahaan-perusahaan ini telah menjadi konsumen Perseroan sejak Perseroan berdiri. Perseroan memiliki kerjasama bisnis yang berkelanjutan dengan konsumen-konsumen Perseroan yang sudah ada sebelumnya berkat reputasi Perseroan yang kuat dalam menyediakan pelayanan jasa yang handal, aman dan efisien dan Perseroan yakin hal ini juga akan memungkinkan Perseroan untuk mengamankan tambahan kontrak *charter* jangka panjang dari konsumen-konsumen baru di masa yang akan datang.

- **Armada kapal yang terdiversifikasi dan fleksibel**

Perseroan mengoperasikan kapal yang *modern*, berkualitas tinggi dan FPSO dan FSO untuk transportasi, produksi dan penyimpanan minyak, gas dan kimia sesuai dengan standar yang diakui internasional. Dengan armada kapal yang beraneka ragam, Perseroan dapat menyediakan berbagai jasa pelayaran energi yang mencakup tidak hanya pengangkutan produk minyak, gas dan kimia tetapi juga berpotensi sebagai fasilitas penyimpanan energi.

Perseroan yakin diversifikasi armada yang dimiliki Perseroan dapat membantunya untuk meraih stabilitas atas seluruh siklus pelayaran, menangkap pertumbuhan peluang, khususnya di segmen pelayaran energi yang memiliki *margin* yang tinggi. Pendapatan Perseroan didiversifikasikan ke dalam segmen minyak, gas, FPSO/FSO dan kimia. Sebagai tambahan, Perseroan yakin portofolio yang seimbang dari kapal-kapal Perseroan memungkinkan Perseroan untuk meminimalkan risiko-risiko yang timbul dari volatilitas pasar.

Selain itu, Perseroan saat ini memiliki sejumlah kapal tanker minyak yang cocok dan siap untuk dikonversi menjadi FPSO atau FSO, sehingga mengurangi waktu yang dibutuhkan untuk mendapatkan kapal-kapal tersebut, yang Perseroan percaya merupakan keunggulan kompetitif dalam proses tender dalam kontrak-kontrak tersebut. Saat ini, tanker minyak yang dimiliki Perseroan, yaitu MT Badraini, MT Barawati dan MT Bramani, telah menjalani tahap *upgarde* awal yang memungkinkan kapal-kapal tersebut bisa secara cepat dikonversikan menjadi kapal FPSO/ FSO.

- **Skala dan kekuatan finansial untuk membiayai pertumbuhan**

Perseroan percaya bahwa Perseroan mempunyai neraca yang kuat, dengan total aset sekitar Rp 2.842.851 juta (USD 316,2 juta) aset dan kas sebesar Rp 13.531 juta (USD 1,5 juta) pada 31 Desember 2010. Perseroan memiliki kapasitas dalam membiayai investasi demi pertumbuhan di masa yang akan datang dengan rasio *leverage* yang rendah, dengan *net debt to equity ratio* sebesar 21%, 46% dan 67% (total hutang lembaga keuangan dan hutang lain-lain kepada pihak hubungan istimewa dikurangi kas dan setara kas dibagi dengan total ekuitas) untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008, 2009 dan 2010.

- **Dukungan kuat dari BLTA**

Induk Perusahaan, BLTA, yang merupakan penyedia transportasi laut kedua terbesar di dunia untuk segmen kapal tanker kimia, menurut CIMB Research dan Clarkson Research tahun 2010, dengan perkiraan aset sekitar USD 2,7 miliar pada tanggal 30 September 2010. Perseroan percaya BLTA merupakan salah satu grup pelayaran terkemuka di Asia dan merupakan salah satu dari sebagian kecil kelompok-kelompok usaha di Indonesia dengan rekam jejak yang mendunia. BLTA pernah memenangkan beberapa penghargaan seperti berikut: INSA Award 2010 untuk kategori *Tanker Ship Owner/Operator of the Year*; Investor Award untuk kategori *Best Public Company in Infrastructure Section* pada tahun 2006 dan 2007; Bisnis Indonesia Award 2006 untuk kategori *Best Public Company on Main Board*; dan Forbes Asia 2004 dan 2005 sebagai *One of 100 Best Under a Billion*. Keuangan BLTA yang telah terbukti serta tim manajemen yang berpengalaman dan berpengetahuan luas mengenai pelayaran akan meningkatkan kemampuan Perseroan dalam mendapatkan sumber dana dan menarik pelanggan.

Perseroan juga menandatangani perjanjian jasa dengan BLTA untuk menyediakan Perseroan akses atas personel administrasi, termasuk jasa *treasury*, penasehat hukum dan perpajakan, pengetahuan teknis *know-how*, informasi teknologi dan jasa komunikasi, sumber daya manusia, layanan proses penggajian dan hubungan investor. Dalam waktu 12 bulan setelah Penawaran Umum Perdana Saham, Perseroan berencana untuk membentuk Direksi yang anggota-anggotanya secara khusus hanya mengurus Perseroan dan terpisah dari BLTA. Lebih lanjut, melalui hubungan Perseroan dengan BLTA, Perseroan juga memiliki akses istimewa atas galangan kapal yang merupakan afiliasi BLTA, yaitu Jiangsu Xinrong *shipyard* di Cina yang memiliki keahlian dalam konversi dan *upgrade* FPSO dan FSO.

- **Tim manajemen yang berpengalaman yang tinggi dan telah terbukti kualitasnya**

Senior eksekutif Perseroan dan tim senior manajemen Perseroan memiliki rata-rata 20 tahun pengalaman di industri pelayaran. Sebagai tambahan, karyawan-karyawan inti seperti karyawan komersial, telah bekerja di industri pelayaran dan BLTA dengan periode rata-rata mencapai 17 tahun, yang merefleksikan kesetiaan dan komitmen tim pada usaha Perseroan. Tim manajemen Perseroan memiliki keahlian di semua area bisnis mencakup manajemen komersial dan teknis yang mendorong upaya pemasaran strategis dengan pemanfaatan informasi yang didapatkan dari para pelanggan, kontrol atas kualitas dan biaya yang ketat, serta kegiatan operasional dan pemantauan keamanan yang efektif. Sebagai tambahan, Perseroan yakin reputasi, hasil keuangannya dan tim manajemen dari BLTA yang telah terbukti akan meningkatkan kemampuan Perseroan dalam mengakses dana melalui bank domestik dan pasar obligasi lokal serta para pemberi pinjaman multilateral dan internasional.



Strategi

Tujuan utama strategi Perseroan adalah untuk memanfaatkan keunggulan kompetitif untuk mengembangkan bisnis Perseroan, meningkatkan posisi pemimpin pasar dan mencapai proforma keuangan kuat yang konsisten melalui siklus ekonomi dan pelayaran. Untuk mencapai tujuan tersebut, Perseroan bermaksud untuk menerapkan strategi sebagai berikut:

- **Ekspansi kapasitas dan kemampuan Perseroan dalam segmen-segmen yang bermargin tinggi**

Perseroan bermaksud untuk meningkatkan bisnisnya dalam segmen FPSO, FSO dan pengangkutan energi. Perseroan berharap permintaan untuk jasa dari segmen-segmen ini akan meningkat ditengah-tengah kondisi menuanya armada FPSO dan FSO yang saat ini sedang beroperasi di Indonesia. Perseroan percaya sekitar 14 FPSO dan FSO yang tersedia di Indonesia perlu untuk diganti pada akhir tahun 2011, dan selama waktu tersebut Perseroan mengharapkan kapal berbendera asing akan tetap terus dilarang untuk beroperasi di perairan Indonesia. Perseroan melihat bahwa permintaan ini dapat dipenuhi terutama dengan kapal-kapal yang baru dikonversi serta dengan FPSO dan FSO berbendera asing yang diganti menjadi berbendera Indonesia.

Dalam melaksanakan strategi ini, Perseroan berusaha untuk masuk dalam perjanjian jangka panjang dengan operator-operator eksplorasi minyak dan gas dan fasilitas produksi dalam mengatur penyimpanan, *offloading* dan jasa *offshore* lainnya. Untuk memenangkan kontrak FPSO/FSO, dibutuhkan pengalaman dan riwayat pengorangan kapal yang telah terbukti, yang keduanya dipercaya telah diperlihatkan oleh Perseroan selama bertahun-tahun.

Saat ini pemilik/operator FPSO di Indonesia terbatas jumlahnya dan Perseroan berkeyakinan hal ini akan dapat mengamankan posisinya sebagai pemimpin dalam pasar layanan *offshore* di Indonesia. Selain itu, Perseroan percaya kemampuan yang dimiliki Perseroan dalam mendanai belanja modal (*capital expenditures*) dan hubungan Perseroan yang baik dengan galangan-galangan kapal memberikan Perseroan sebuah keunggulan kompetitif dalam memperoleh kontrak FPSO dan FSO. Perseroan saat ini memiliki 2 kapal tanker minyak yaitu MT Badraini dan MT Barawati, serta menyewa 1 kapal tanker minyak dari BLTA, yaitu MT Bramani, yang sesuai dan siap untuk dikonversi menjadi FPSO dan FSO, sehingga mengurangi waktu yang dibutuhkan untuk memperoleh kapal tersebut yang dipercayai Perseroan dapat menjadi keunggulan kompetitif dalam proses tender kontrak-kontrak tersebut.

Selain itu, Perseroan berniat untuk mengejar peluang-peluang di segmen *dry-bulk storage* untuk sektor energi. Sebagai contoh, Perseroan telah menandatangani MOU dengan PT. Baturona Adimulya dan afiliasinya (afiliasi) pada tanggal 23 Desember 2010 untuk penyediaan terminal terapung batu bara (*floating offshore coal terminal and storage*) dengan jangka waktu minimal 20 tahun yang dimulai pada tahun 2011. Perjanjian tersebut membutuhkan dua atau lebih kapal tanker minyak Perseroan untuk dikonversikan menjadi tempat penyimpanan dan terminal terapung batu bara (*floating offshore coal terminal and storage*), yang diharapkan Perseroan untuk dijalankan selama tahun 2011. Perseroan berharap proses konversi memakan waktu 4 bulan per kapal dan menghabiskan sekitar USD 10 juta per kapal.

Strategi akuisisi kapal Perseroan akan dievaluasi sesuai dengan kriteria yang investasi yang ketat. Sebagai contoh, sejalan dengan kriteria investasi milik BLTA, Perseroan bermaksud untuk membeli kapal yang sesuai dengan standar internasional dan dapat dengan mudah dikonversi. Selain itu, Perseroan juga menargetkan aset yang diharapkan dapat menghasilkan IRR setidaknya sebesar 20%.

- **Struktur permodalan yang optimal**

Perseroan berencana untuk memberdayakan struktur permodalan yang optimal dengan porsi hutang dan ekuitas yang sesuai dengan rencana akuisisi kapal dan belanja modal (*capital expenditure*) Perseroan. Perseroan menargetkan *leverage ratio* yang tidak lebih tinggi dari 0,7x dari total hutang dibandingkan nilai buku, yang dipercaya Perseroan akan memberikan imbal hasil yang menarik bagi para pemegang saham dengan tetap mempertahankan fleksibilitas belanja modal di masa depan.

- **Mengembangkan dan mendiversifikasi basis konsumen Perseroan**

Perseroan bermaksud untuk terus mencari peluang dalam memperoleh kontrak baru, baik dari konsumen-konsumen lama atau dari konsumen-konsumen baru di Indonesia, dengan tujuan untuk memperkuat dan mendiversifikasi pangsa pasar Perseroan. Perseroan terus memantau peluang untuk ekspansi bisnis dan kegiatan dalam rangka memasuki segmen bisnis yang baru, yang mungkin termasuk di dalamnya tanker penyimpanan, terminal, pelabuhan, angkutan curah kering, FSRU (*Floating Storage and Regasification Unit*), penyimpanan dan terminal pengapungan batu bara (*floating offshore coal terminal and storage*) dan segmen-segmen lainnya. Sebagai tambahan, iklim regulasi yang menguntungkan dari penerapan Asas Cabotage memberikan peluang untuk melakukan ekspansi basis pelanggan Perseroan di pasar domestik. Perseroan percaya bahwa dengan dukungan pemerintah Indonesia dan perusahaan-perusahaan minyak internasional dalam proses transisi kapal-kapal berbendera asing menjadi kapal-kapal berbendera Indonesia, reabilitas, kualitas kapal dan pengenalan merek (*brand recognition*), akan terus menjadi pertimbangan utama dalam mendapatkan kontrak. Pada akhirnya, Perseroan akan berusaha untuk meningkatkan pangsa pasar dengan cara memanfaatkan kekuatan-kekuatan yang telah dimiliki oleh Perseroan terkait dengan pengakuan merek secara internasional dengan reabilitas dan total kapasitas tonase yang tinggi.

- **Mempertahankan pendapatan signifikan dari kontrak untuk menghasilkan pendapatan yang stabil**

Perseroan akan berusaha untuk mengelola penggunaan kapal-kapal tanker Perseroan dengan antara berbagai jenis kontrak-kontrak *charter*. Strategi penggunaan tanker Perseroan dirancang untuk memberikan pendapatan yang lebih besar, stabilitas penghasilan dan finansial melalui penerapan kontrak *time charter* untuk sebagian besar kapal-kapal Perseroan, dengan tetap mempertahankan fleksibilitas yang ada untuk mendapatkan keuntungan dari perkembangan tarif untuk pasar *spot*. Perseroan percaya bahwa dengan strategi untuk mencapai stabilitas keuangan yang lebih konsisten akan mendukung pertumbuhan Perseroan yang memungkinkan Perseroan untuk lebih dapat menginvestasikan arus kasnya ke dalam pengembangan bisnis Perseroan. Selain itu, Perseroan bermaksud juga tetap memantau pasar dengan tujuan untuk mengantisipasi kebutuhan-kebutuhan transportasi dari para konsumen Perseroan, agar dapat merespon dengan cepat ketika peluang penyewaan kapal teridentifikasi oleh Perseroan.

- **Menjaga keunggulan operasional Perseroan**

Perseroan juga berupaya untuk mematuhi nilai-nilai inti keselamatan, pelestarian hidup dan perlindungan lingkungan. Perseroan percaya bahwa nilai-nilai inti ini adalah kunci catatan keselamatan yang dimiliki Perseroan hingga saat ini yang sebagian besar ditunjang oleh kualitas tinggi dari awak-awak kapal yang dimiliki Perseroan. Perseroan juga berupaya untuk menjaga standar tinggi dalam kesempurnaan operasional melalui proses ketat seleksi individu dan program pelatihan yang ekstensif untuk awak-awak kapal Perseroan. Asas Cabotage mengharuskan awak-awak kapal perusahaan pelayaran domestik berkewarganegaraan Indonesia, dan Perseroan percaya bahwa Perseroan telah berada di posisi yang baik untuk mengambil keuntungan dari hal ini mengingat sejumlah besar awak kapalnya yang terlatih merupakan WNI. Perseroan berkeyakinan bahwa Perseroan adalah satu-satunya perusahaan pelayaran domestik yang menyediakan fasilitas-fasilitas pelatihan termasuk latihan simulasi seperti *bridge simulator* dan *mock-up engine rooms* (penyediaan latihan simulator pada ruang mesin).

PT. Berlian Laju Tanker Tbk

Induk perusahaan dan pemegang saham pengendali Perseroan adalah BLTA, spesialis transportasi untuk kargo curah cair yang terkemuka di dunia dan merupakan operator tanker kimia terbesar keempat di dunia yang melayani sektor kimia, minyak dan gas di seluruh Asia dan Timur Tengah, serta Eropa. BLTA merupakan salah satu penyedia terbesar untuk transportasi laut kargo cair secara global yang berbasis di Indonesia. Pada tahun 2006, BLTA mencatatkan sahamnya di SGX dan menjadi perusahaan



Indonesia pertama yang tercatat baik di BEI dan SGX. Perseroan telah mengadakan perjanjian non-kompetisi dengan BLTA yang menempatkan batasan geografis dan bisnis untuk kedua belah pihak yang akan efektif sejalan dengan berakhirnya Penawaran Umum ini.

Perseroan telah mengadakan perjanjian jasa dengan BLTA yang akan efektif pada penutupan Penawaran. Menurut ketentuan perjanjian, BLTA akan memberikan layanan korporat dan administratif seperti termasuk jasa *treasury*, konsultasi hukum dan perpajakan, pengetahuan teknis *know-how*, teknologi informasi dan jasa komunikasi, sumber daya manusia, layanan proses penggajian dan hubungan investor, dengan dukungan personel yang sesuai. Periode awal perjanjian ini adalah satu tahun dengan kondisi perpanjangan perjanjian secara otomatis selama satu tahun.

Non-Competition Agreement antara BLTA dan Perseroan

Perseroan berencana untuk menandatangani perjanjian non kompetisi dengan BLTA yang akan efektif dari berakhirnya Penawaran Umum ini. Berdasarkan klausa-klausa yang disetujui di dalam perjanjian tersebut, BLTA maupun Perseroan tidak dibolehkan untuk melakukan bisnis pelayaran di segmen minyak, gas, FPSO, FSO, curah kering dan kimia, serta jasa transportasi untuk kargo cair, termasuk namun tidak terbatas di dalam jasa agen, awak kapal, *shipmanagement*, atau aktifitas pendukung pelayaran lainnya di dalam wilayah teritori masing-masing. Wilayah teritorial Perseroan adalah Indonesia, sementara wilayah BLTA mencakup perairan internasional (di luar Indonesia). Pembatasan tersebut dijalankan sejak dari tanggal Pencatatan Saham di BEI hingga 1 tahun setelah tanggal dimana BLTA melakukan divestasi atas kepemilikan sahamnya di Perseroan, baik langsung maupun tidak langsung, sehingga menjadi 15% atau dibawah 15% atas saham ditempatkan dan disetor penuh. Perjanjian ini memberikan izin kepada BLTA untuk di antaranya: (i) memiliki tidak lebih dari 5%, investasi saham di perusahaan kompetitor dalam bursa efek asing yang diakui, selama untuk tujuan *bona fide*; (ii) memperoleh kepemilikan di perusahaan kompetitor yang kurang dari 50% pendapatannya didapat dari bisnis di wilayah teritorial Perseroan, selama persyaratan berikut dipenuhi, yaitu: (a) Perseroan memiliki hak untuk menolak sebelumnya (*right of first refusal*) rencana BLTA tersebut dan (b) BLTA tidak memiliki perwakilan di jajaran Direksi perusahaan tersebut dan tidak memiliki akses atas informasi non publik perusahaan itu; dan (iii) terus memiliki kerjasama per tanggal ditandatanganinya perjanjian ini. Selain itu, perjanjian ini juga memberikan hak kepada BLTA dan Perseroan atas kepemilikan di perusahaan kompetitor yang beroperasi di wilayah BLTA dan Perseroan selama: (i) kepemilikan tersebut hanya untuk tujuan investasi dan tidak lebih besar dari 5% saham dengan hak *voting* di perusahaan kompetitor tersebut; (ii) kepemilikan tidak disertai hak untuk terlibat dalam kegiatan operasional perusahaan kompetitor tersebut; dan (iii) salah satu pihak yang memperoleh kepemilikan tersebut telah memberikan hak untuk menolak sebelumnya (*right of first refusal*) untuk memperoleh kepemilikan atas saham perusahaan kompetitor tersebut kepada pihak lainnya. Perjanjian ini dibuat atas dasar hukum Indonesia.

Armada Perseroan

Perseroan mengoperasikan 21 tanker dengan total kapasitas tonase sebesar 633.869 DWT. Untuk tahun yang berakhir pada 31 Desember 2010, Perseroan memiliki dan mengoperasikan 15 tanker dengan total kapasitas tonase sekitar 516.668 juta DWT, peningkatan jumlah armada kapal sebanyak 4 kapal dari 11 kapal, dengan total kapasitas tonase sebesar 337.503 DWT per 31 Desember 2009. Pada 31 Desember 2010, tanker-tanker ini terbagi menjadi 8 tanker minyak, 4 tanker gas, 2 FPSO/FSO dan 1 tanker kimia. Semua kapal-kapal yang dimiliki Perseroan berbendera Indonesia. Sejak Januari 2011, Perseroan telah menyewa 6 kapal dari BLTA.

Tabel berikut memberikan gambaran umum mengenai armada Perseroan per 31 Desember 2010:

Kapal yang Dimiliki Perseroan

	Jumlah	Total DWT	Usia Rata-Rata
Kapal Tanker Minyak	8	344.560	17,0
Kapal Tanker Gas	4	70.888	12,9
FPSO/FSO	2	97.236	23,8
Kapal Tanker Kimia	1	3.984	18,3
Jumlah	15	516.668	16,9

Sejak Januari 2011, Perseroan menyewa 6 tambahan kapal dari BLTA dengan basis *bareboat charter*. Tabel berikut memberikan gambaran umum mengenai armada-armada tersebut:

Kapal yang disewa Perseroan dari BLT¹ per 28 Februari 2011

	Jumlah	Total DWT	Usia Rata-Rata
Kapal Tanker Minyak	1	96.672	20.8
Kapal Tanker Gas	4	14.651	19.5
Kapal Tanker Kimia	1	5.878	13.8
Jumlah	6	117.201	18.7

Catatan :

(1) Berdasarkan *bareboat charter*, dimana Perseroan menyewa kapal dan menanggung semua biaya pengiriman dan biaya operasional kapal tersebut. BLTA menanggung seluruh biaya modal yang berhubungan dengan kapal.

Persyaratan dari masing-masing perjanjian *charter* adalah identik dan merupakan persyaratan standar industri dari Standar Penyewaan Kapal BIMCO (BARECON89). Periode *charter* untuk masing-masing armada adalah sebagai berikut : MT Bramani (55 bulan; tanker minyak); MT Gas Jawa (46 bulan; tanker gas), Gas Sumatra (48 bulan; tanker gas); MT Gas Kalimantan (131 bulan, tanker gas); MT Gas Indonesia (56 bulan, tanker gas); MT Tirtasari (139 bulan; tanker kimia). Tarif sewa masing-masing kapal didasarkan pada tarif pasar masing-masing tipe kapal, spesifikasi dan karakteristik-karakteristiknya. Tarif sewa agregat bulanan yang dibayarkan kepada BLTA berdasarkan perjanjian tersebut adalah USD 634.000.

Tabel berikut memberikan gambaran umum mengenai armada Perseroan per 28 Februari 2011:

Kapal yang dioperasikan Perseroan per 28 Februari 2011

	Jumlah	Total DWT	Usia Rata-Rata	Persentase Kontrak Time Charter menurut DWT	Rata-rata Periode Time Charter menurut DWT (tahun) ²
Kapal Tanker Minyak	9	441.232	17,6	84%	0,8
Kapal Tanker Gas	8	85.539	16,3	91%	5,7
FPSO/FSO	2	97.236	24,0 ¹⁾	100%	2,9
Kapal Tanker Kimia	2	9.862	16,1	0%	-
Jumlah	21	633.869	17,5	86%	1,9

Catatan:

1) FPSO milik Perseroan dikonversi pada tahun 2006 dan di-upgrade pada tahun 2010. FSO Perseroan dikonversi pada tahun 2010.

2) Rata-rata kontrak *time charter* termasuk opsi berdasarkan DWT merupakan rata-rata periode kontrak (termasuk opsi) untuk kapal-kapal yang disewa berdasarkan *time charter* untuk setiap segmen berdasarkan DWT. Rata-rata ini tidak termasuk DWT kapal-kapal yang disewa secara *spot charter/COA*.

Jenis-Jenis Kontrak Penyewaan

Perseroan menyewakan kapal-kapal tankernya kepada pihak ketiga berdasarkan tiga jenis kontrak yang berbeda, yaitu *time charter* (sewa berdasarkan waktu), COA (kontrak pengangkutan untuk volume angkutan tertentu) dan *spot charter* (penyewaan untuk sekali pelayaran).

Dalam kontrak *time charter*, kapal-kapal disewa oleh pelanggan untuk periode waktu tertentu dengan tarif penyewaan yang telah dinegosiasikan dan pada umumnya bersifat tetap selama periode tersebut. Penyewaan suatu kapal berdasarkan penyewaan *time charter* mencakup awak-kapal operasional serta semua layanan pemeliharaan, persediaan, suku cadang, makanan awak kapal, dan layanan operasi lainnya, dimana keseluruhannya menjadi faktor atau dipertimbangkan dalam tarif sewa yang dinegosiasikan. Pihak yang menyewa tetap bertanggung jawab secara langsung atas pembayaran semua biaya pelayaran, yang terdiri dari biaya bahan bakar dan biaya sandar. Kontrak *time charter* Perseroan biasanya memiliki durasi antara 1 hingga 2 tahun untuk sewa jangka pendek sementara untuk sewa



jangka panjang Perseroan memiliki durasi hingga 7 tahun. Sebagai hasilnya, berdasarkan *time charter contract*, pelanggan menyewa kapal yang siap beroperasi termasuk awak kapal untuk periode tertentu dimana selama periode tersebut, penyewa dapat menentukan tujuan kapal tersebut, kargo yang akan diangkut, dan membayar biaya bahan bakar dan biaya sandar selama periode tersebut.

Berdasarkan COA, Perseroan sebagai pemilik atau operator kapal menyediakan fasilitas untuk mengangkut sejumlah kargo dalam suatu periode tertentu (biasanya 1 hingga 3 tahun) atas kapal yang dipilih Perseroan dari satu tempat ke tujuan yang ditentukan oleh pelanggan. Pihak penyewa membayar biaya sewa saja, sedangkan Perseroan menanggung biaya pelayaran, yaitu bahan bakar dan biaya sandar, serta biaya-biaya operasional lainnya. Berdasarkan COA, pelanggan memperoleh manfaat atas akses ke armada yang besar, dibandingkan akses ke kapal tunggal.

Kontrak *spot* adalah kontrak yang ditandatangani untuk sekali pelayaran dengan tarif berdasarkan tarif saat itu atau tarif pasar *spot*. Sama halnya dengan COA, dalam kontrak *spot*, pihak penyewa membayar satu kali biaya sewa, sementara Perseroan menanggung biaya bahan bakar dan biaya sandar dan biaya-biaya operasional lainnya.

Untuk mengukur hasil dari usaha Perseroan, Perseroan mengurangi biaya bahan bakar dan biaya sandar dari pendapatan yang diperoleh dari COA dan kontrak *spot* untuk menghitung "pendapatan ekuivalen *time charter*," yang merupakan ukuran yang menunjukkan pendapatan dari COA dan kontrak *spot* dengan basis yang sama dengan kontrak *time charter*, dimana biaya bahan bakar dan biaya sandar tidak termasuk dalam biaya Perseroan dan ditanggung langsung oleh pihak penyewa.

Kapal Tanker Minyak

Pada tanggal 31 Desember 2010, Perseroan mengoperasikan 8 kapal tanker minyak dengan total kapasitas tonase 344.560 DWT. Armada tanker minyak Perseroan terdiri dari 2 kapal Aframax, 4 kapal Handysize dan 2 kapal tanker *small-range*. Pada 31 Desember 2010, usia rata-rata armada tanker minyak Perseroan armada adalah sekitar 17,0 tahun. Setelah 31 Desember 2010 Perseroan telah menyewa 1 tambahan kapal tanker minyak dari BLTA dengan kapasitas tonase sebesar 96.672 DWT.

Perseroan saat ini mengoperasikan 7 (tujuh) kapal tanker minyaknya berdasarkan kontrak *time charter*, dan 2 tanker minyak Perseroan berdasarkan kontrak *spot*. Untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010, Perseroan mendapatkan 58% pendapatannya dari segmen tanker minyak dari kontrak *time charter* dan 42% lainnya dari kontrak *spot* dan COA.

Tabel di bawah ini menguraikan deskripsi singkat kapal tanker minyak yang dimiliki dan dioperasikan Perseroan:

No.	Nama Kapal	Tahun Pembuatan	Tahun Akuisisi	DWT	Jenis	Penyewa	Jenis Kontrak	Durasi Kontrak (termasuk opsi)
Kapal-kapal yang dimiliki								
1	MT Anjani	1985	2006	36.882	Oil Product Tanker	berbagai perusahaan	COA/Spot charter	-
2	MT Badraini	1991	2010	111.777	Crude Oil Tanker	Star Energy	Time charter	15 bulan
3	MT Barawati	1990	2009	101.134	Crude Oil Tanker	TPPI	Time charter	3 bulan
4	MT Dewayani	1999	2009	3.561	Oil Product Tanker	Pertamina	Time charter	1 tahun + opsi 6 + 6 bulan
5	MT Dewi Sri	1999	2009	3.557	Oil Product Tanker	Pertamina	Time charter	1 tahun + opsi 6 + 6 bulan
6	MT Gandini	1998	2009	32.042	Oil Product Tanker	berbagai perusahaan	COA/Spot charter	-
7	MT Ontari	1993	2006	18.520	Oil Product Tanker	Pertamina	Time charter	3 tahun + opsi 1 + 1 tahun
8	MT Pergiwio	1993	2009	37.087	Crude Oil Tanker	Pertamina	Time charter	1 bulan +] opsi 1 + 1 bulan
Kapal-kapal yang disewa								
9	MT Bramani	1990	2011	96.672	Crude Oil Tanker	Trada Maritime	Time charter	4 bulan



Kapal tanker MT Anjani dan MT Barawati

Setiap kapal tanker minyak Perseroan didaftarkan pada salah satu asosiasi klasifikasi. Untuk kapal tanker minyak Perseroan, asosiasi klasifikasinya adalah Nippon Kaiji Kyokai, Bureau Veritas, Det Norske Veritas dan Biro Klasifikasi Indonesia (*Indonesian Bureau of Classification*).

Kapal Tanker Gas

Pada tanggal 31 Desember 2010, Perseroan mengoperasikan 4 kapal tanker gas, yang terdiri atas 3 tanker gas LPG/gas petrokimia dan 1 VLGC dimana total kapasitas tonase dari semua kapal tersebut adalah 70.888 DWT. Pada tanggal 31 Desember 2010, usia rata-rata armada tanker Perseroan adalah sekitar 12,9 tahun. Sejak 31 Desember 2010, Perseroan telah menyewa tambahan 4 kapal tanker gas dari BLTA dengan total kapasitas tonase sebesar 14.651 DWT.

Perseroan senantiasa berusaha meningkatkan persentase total pendapatannya dari operasi kapal tanker gas dan oleh karena itu, Perseroan akan terus melakukan ekspansi armada tanker gasnya. Perseroan akan meningkatkan pengangkutan LPG dan LNG secara domestik, tergantung pada pertumbuhan permintaan LPG dan LNG di Indonesia.

Perseroan mengoperasikan 6 dari kapal tanker gasnya berdasarkan kontrak *time charter* dan 2 sisanya berdasarkan kontrak *spot*. Untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010, Perseroan mendapatkan keseluruhan pendapatannya di segmen tanker gasnya berdasarkan *time charter*.

Tabel di bawah ini menguraikan deskripsi singkat kapal tanker gas Perseroan:

No.	Nama Kapal	Tahun Pembuatan	Tahun Akuisisi	DWT	CBM	Jenis	Penyewa	Jenis Kontrak	Durasi Kontrak (termasuk opsi)
Kapal-kapal yang dimiliki									
1	MT Gas Bali	2007	2010	5.100	5.000	Gas Tanker	Sinopec	<i>Time charter</i>	3 bulan + opsi 6 + 9 bulan
2	MT Gas Komodo	1991	2010	56.875	78.543	Gas Tanker	Pertamina	<i>Time charter</i>	5 tahun + opsi 1 + 1 tahun
3	MT Gas Maluku	1996	2010	5.413	5.000	Gas Tanker	Pertamina	<i>Time charter</i>	2 tahun + opsi 6 + 6 bulan
4	MT Gas Natuna	1996	2009	3.500	3.213	Gas Tanker	Pertamina	<i>Time charter</i>	3 tahun + opsi 1 + 1 tahun
Kapal-kapal yang disewa									
5	MT Gas Indonesia	1990	2011	3.607	3.518	Gas Tanker	berbagai perusahaan	COA/Spot charter	-
6	MT Gas Jawa	1989	2011	3.764	3.596	Gas Tanker	berbagai perusahaan	COA/Spot charter	-
7	MT Gas Kalimantan	1996	2011	3.530	3.500	Gas Tanker	Pertamina	<i>Time charter</i>	1 tahun + opsi 6 + 6 bulan
8	MT Gas Sumatera	1989	2011	3.750	3.512	Gas Tanker	Chandra Asri	<i>Time charter</i>	4 + 4 bulan

Setiap tanker gas Perseroan didaftarkan pada satu dari beberapa asosiasi klasifikasi. Untuk tanker gas Perseroan, asosiasi klasifikasi tersebut adalah Nippon Kaiji Kyokai, Bureau Veritas dan Biro Klasifikasi Indonesia.



Tanker gas MT Gas Jawa dan MT Gas Komodo

Kapal FPSO/FSO

Pada tanggal 31 Desember 2010, Perseroan mengoperasikan 2 kapal tanker untuk armada FPSO/FSO, yang terdiri atas satu FPSO dan satu FSO. FPSO yang dimiliki Perseroan pada awalnya merupakan kapal tanker minyak yang diperoleh pada Desember 2005 dan kemudian dikonversikan menjadi FPSO. Konversi menjadi FPSO diselesaikan pada Agustus 2006. Kapal ini mempunyai kapasitas total 60.874 DWT. Perseroan juga mengkonversi 1 kapal tanker minyak yang dimilikinya, yaitu MT Pradapa, menjadi kapal tanker FSO pada tahun 2010. Kapal tanker ini memiliki kapasitas 32.362 DWT. Pada tanggal 31 Desember 2010, Perseroan mengoperasikan seluruh kapal FPSO dan FSO berdasarkan perjanjian *time charter*.

Tabel dibawah ini memberikan gambaran umum mengenai operasi kapal tanker FPSO/FSO Perseroan:

No.	Nama Kapal	Tahun Pembuatan	DWT	Jenis	Penyewa	Jenis Kontrak	Durasi Kontrak	Tanggal Konversi/ Upgrade
Kapal yang dimiliki								
1	FPSO Brotojoyo	1980	60.874	Tanker FPSO	Kangean	Time Charter	1 tahun + Opsi 1+1+1 tahun	2006/ 2010
2	FSO Pradapa	1993	36.362	Tanker FSO	Tirtajaya/ Kangean	Time Charter	4 bulan + Opsi 4 + 4 bulan	2010/ NA



FPSO Brotojoyo dan FSO Pradapa

Tiga dari kapal-kapal tanker minyak yang dimiliki Perseroan yaitu MT Badraini, MT Barawati dan MT Bramani telah melalui proses *upgrade* awal yang dibutuhkan untuk dikonversi menjadi kapal-kapal FPSO/FSO. Perseroan menjalani proses ini sebagai persiapan jika Perseroan mendapatkan proyek tertentu di pasar FPSO/FSO dimana Perseroan mengikuti tender-tender tersebut. Pada tanggal 28 Februari 2011,

Perseroan telah mengikuti tender untuk 5 proyek FSO, sebuah VLGC untuk ConocoPhillips, sebuah VLCC untuk Mobil Cepu Ltd, sebuah Aframax untuk CNOOC, serta 2 kapal *medium-range* untuk Medco dan Santos, serta 2 proyek FPSO, yaitu Aframax untuk Petronas Carigali dan PetroChina.

Perseroan telah dan berharap untuk dapat mengikuti tender proyek-proyek FPSO/FSO tambahan. Jika Perseroan berhasil dalam proses tender tersebut dan mendapatkan kontrak-kontrak ini, Perseroan berencana untuk mengkonversi kapal-kapal dalam armadanya saat ini menjadi FPSO/FSO. Biaya dan waktu yang dibutuhkan untuk mengkonversi sebuah kapal menjadi FPSO atau FSO bergantung pada beberapa faktor, termasuk ukuran kapal dan kebutuhan kontrak dan hal ini sangat sulit dipastikan. Perseroan memperkirakan pengkonversian tersebut dapat menghabiskan biaya antara USD 50 juta hingga USD 250 juta per kapal dengan proses konversi memakan waktu antara 6 hingga 24 bulan. Karena Perseroan telah melakukan proses konversi awal atas 3 tanker minyaknya saat ini, seperti yang telah dijelaskan di atas, Perseroan memperkirakan dibutuhkan waktu hingga 18 bulan untuk mengkonversikan masing-masing kapal tersebut menjadi FPSO/FSO, dengan estimasi biaya mencapai USD 30 juta per kapal.

Sebagai tambahan, Perseroan telah menandatangani MOU dengan PT. Baturona Adimulya dan afiliasinya (afiliasi) pada tanggal 23 Desember 2010 untuk penyediaan terminal terapung batu bara (*floating offshore coal terminal and storage*) dengan jangka waktu minimal 20 tahun dimulai pada tahun 2011. Perjanjian tersebut mengharuskan Perseroan untuk mengkonversi dua atau lebih dari kapal tanker minyak yang sudah ada menjadi kapal penyimpanan dan terminal pengapungan batu bara (*floating offshore coal terminal and storage*), yang diharapkan dapat dijalankan pada 2011. Perseroan berharap proses konversi akan memakan waktu 4 bulan per kapal dengan estimasi biaya sekitar USD 10 juta per kapal. Kapal-kapal FPSO dan FSO Perseroan telah didaftarkan pada Biro Klasifikasi Indonesia, sebuah komunitas klasifikasi.

Kapal Tanker Kimia

Pada tanggal 31 Desember 2010, Perseroan memiliki 1 kapal tanker kimia dengan total kapasitas tonase sebesar 3.984 DWT. Usia rata-rata kapal tanker kimia Perseroan pada tanggal 31 Desember 2010 adalah sekitar 18,3 tahun. Sejak 31 Desember 2010, Perseroan menyewa 1 tambahan kapal tanker kimia dari BLTA dengan total kapasitas tonase sebesar 5.878 DWT. Pada tanggal 31 Desember 2010, Perseroan mengoperasikan seluruh kapal tanker kimianya berdasarkan *spot charter/COA*.

Kapal tanker kimia dibangun dengan tanker-tanker yang terpisah di dalam satu kapal. Sebagai hasilnya, kapal tanker kimia dapat mengangkut sejumlah produk kimia dengan jenis dan/atau tingkatan yang berbeda-beda pada saat yang bersamaan. Namun, pemisahan ini memerlukan pembersihan tambahan atas tanker, pipa dan pompa ketika mengangkut dan menyerahkan kargo. IMO menyediakan 3 klasifikasi untuk jenis kapal tanker kimia yang berbeda tergantung pada desain struktur tanker kargo yang diangkut oleh kapal tersebut: Tipe I, Tipe II atau Tipe III. Tanker kargo Tipe I didesain untuk mengangkut produk khusus seperti *chlorinated paraffins* dalam jumlah kecil yang merupakan proporsi kecil dalam perdagangan kimia. Tanker kargo Tipe II didesain untuk mengangkut kimia dengan tingkatan yang lebih tinggi, sementara tanker Tipe III dirancang untuk bahan kimia jenis lainnya seperti *ethanol*, *propylene*, *polyethylene*, *glycerol* dan lain-lain. Perseroan secara khusus mengangkut kargo Tipe II dan III. Kapal Perseroan yang memiliki peringkat IMO II/III pada umumnya dapat mengangkut tidak hanya kargo IMO III tetapi juga berbagai jenis kargo IMO II.

Tidak seperti kapal tanker minyak, dimana IMO mengatur kategori kapal berdasarkan kondisi tertentu, IMO tidak memiliki pengelompokan untuk kapal tanker kimia. Namun, kapal yang lebih tua memiliki risiko pencemaran (*cross-contamination*) antar produk yang berbeda serta biaya operasi yang lebih tinggi. Sebagai akibatnya, sebagian besar kapal tanker kimia dibesitaskan ketika mencapai umur 25 tahun.

Perseroan mengoperasikan kapal tanker kimianya berdasarkan kontrak-kontrak *spot* dan COA. Perseroan pada umumnya tidak terlalu agresif dalam menyewakan kapal tanker kimianya kepada operator kapal tanker kimia lainnya karena sedikitnya jumlah perusahaan pesaing dibandingkan dengan pasar lainnya di Indonesia, dan terdapat kemungkinan bahwa pihak yang menyewa kepada Perseroan adalah salah satu pesaing Perseroan.



Tabel di bawah ini menguraikan secara ringkas mengenai kapal tanker kimia yang dioperasikan oleh Perseroan pada tanggal 31 Januari 2011:

No.	Nama Kapal	Tahun Pembuatan	Tahun Akuisisi	DWT	Jenis ⁽¹⁾	Penyewa	Jenis Kontrak	Durasi Kontrak
Kapal yang dimiliki								
1	MT Kunti	1992	2007	3.984	IMO III	berbagai perusahaan	COA/ Spot charter	-
Kapal yang disewa								
2	MT Tirtasari	1997	2011	5.878	IMO II/III SUS	berbagai perusahaan	COA/ Spot charter	-

Catatan :

(1) "IMO" berarti klasifikasi yang diberikan oleh Organisasi Maritim Internasional.

Kapal tanker kimia Perseroan didaftarkan pada satu dari beberapa asosiasi klasifikasi. Untuk kapal tanker kimianya, Perseroan mendaftarkannya di asosiasi berikut ini: Lloyds Register, Nippon Kaiji Kyokai, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, dan Badan Klasifikasi Indonesia.



Kapal tanker kimia MT Kunti

Akuisisi Kapal

Kriteria utama Perseroan dalam mengakuisisi kapal-kapal tambahan adalah pertimbangan Perseroan terhadap kondisi pasar dimana Perseroan melakukan operasinya. Apabila penilaian (*assessment*) Perseroan mengenai perkembangan pasar cukup positif, Perseroan akan melakukan pembobotan profil risiko potensial atas peluang-peluang akuisisi tertentu. Perseroan mengkaji salah satu risikonya berdasarkan waktu yang diperlukan untuk mengembalikan investasinya dibandingkan dengan nilai kapal setelah masa ekonomis kapal tersebut berakhir. Apabila profil risiko kapal sesuai dengan persyaratan internal Perseroan, maka Perseroan akan mencari tingkat pengembalian internal (*internal rates of return*) yang memadai sesuai dengan tingkat risikonya. Karena siklus pasar dimana Perseroan melakukan kegiatan operasinya, Perseroan melakukan analisa secara berhati-hati terhadap keadaan pasar dan nilai kapal serta kondisi dan potensi pendapatan kapal dalam mempertimbangkan pembelian kapal tersebut. Perseroan juga memonitor kapal-kapal di seluruh belahan dunia sehingga Perseroan memiliki pengetahuan yang memadai untuk bereaksi secara cepat terhadap pasar yang selalu berubah dan kesempatan-kesempatan yang timbul dari perubahan tersebut.

Berdasarkan pandangan Perseroan saat ini atas pasar bahan minyak dan gas, strategi akuisisi Perseroan difokuskan pada kapal tanker gas sedangkan untuk segmen *offshore* seperti FPSO dan FSO, Perseroan berencana menggunakan kapal-kapal tanker minyak miliknya untuk dikonversikan menjadi FPSO/FSO dan kapal-kapal *floating* lainnya. Apabila Perseroan memenangkan kontrak FPSO yang memerlukan

jumlah kapal yang lebih banyak dibandingkan kapal-kapal yang tersedia, maka Perseroan dapat membeli kapal-kapal yang sesuai untuk dikonversikan menjadi FPSO/FSO di pasar bebas. Jadwal penyerahan kapal-kapal baru untuk memenuhi spesifikasi ini memakan waktu antara 3 bulan hingga 45 bulan dan proses konversi dari kapal sebelumnya atau kapal bekas yang dibeli oleh Perseroan membutuhkan waktu sekitar 36 bulan.

Pembiayaan Kapal

Pada umumnya, Perseroan mendanai pembelian kapal-kapal dengan pinjaman bank yang jumlahnya antara 75% hingga 85% dari harga pembelian kapal, sedangkan sisanya didanai oleh cadangan kas Perseroan. Sebagian besar dari pinjaman pendanaan kapal Perseroan adalah berupa pinjaman dalam mata uang Rupiah dan sebagian kecil dalam mata uang Dolar Amerika Serikat.

Pinjaman untuk pembelian kapal bekas merupakan harga yang disesuaikan dengan kondisi dari masing-masing kapal bekas dimaksud. Sebagai contoh, pinjaman yang digunakan untuk membeli kapal yang lebih tua dengan kondisi rata-rata akan dihargai lebih tinggi daripada pinjaman untuk kapal yang lebih baru dengan kondisi prima.

Pinjaman untuk pendanaan pembelian kapal ini biasanya dijamin dengan hipotek (*mortgage*) atas kapal terkait, bersama dengan pembebanan atau pengalihan pendapatan, akun dan asuransi kapal tersebut, atas nama pemberi pinjaman.

Pembesituaan Kapal (*Vessel Disposal*)

Perseroan melakukan pembesituaan armada kapalnya sesuai dengan kondisi pasar dan penggunaan kapal terkait dalam kegiatan operasional Perseroan. Kebijakan yang ada saat ini adalah untuk membeseituaikan kapal minyak dan kapal tanker gas yang masa manfaatnya telah mencapai 25 tahun. Namun, sehubungan dengan konversi kapal-kapal Perseroan, Perseroan akan mengevaluasi kembali taksiran masa manfaat ekonomis setelah konversi. Perseroan juga mempertahankan 1 kapal tanker minyak yang masa manfaatnya lebih dari 25 tahun dan telah mengkonversinya menjadi kapal FPSO untuk kegiatan *offshore*. Perseroan dapat juga menjual kapal berumur muda dengan masa manfaat yang masih tersisa apabila Perseroan menerima penawaran yang menarik dari aspek finansialnya dan sesuai dengan kapasitas serta rencana strategis Perseroan yang memungkinkan Perseroan untuk menjualnya. Perseroan belum dan tidak berencana untuk melakukan pembesituaan kapal-kapalnya selama 3 tahun terakhir.

Pelanggan

Perseroan memiliki hubungan erat dengan sejumlah pelanggannya, termasuk perusahaan-perusahaan minyak dan gas ternama bertaraf internasional seperti Pertamina, PetroChina, ExxonMobil, Shell, Petronas dan Kangean Energy. BLTA memiliki hubungan usaha yang cukup lama dengan Pertamina, yang saat ini mengendalikan secara luas distribusi minyak dan produk olahan yang diproduksi di Indonesia dalam perairan Indonesia. Seluruh kontrak utama jangka panjang terkait dengan usaha Perseroan adalah dengan Pertamina, dan hal ini memberikan kontribusi sekitar 38% dari total pendapatan operasi Perseroan untuk periode yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010.

Tabel berikut ini menunjukkan pelanggan-pelanggan utama Perseroan dengan kontribusi lebih dari 5% dari pendapatan Perseroan untuk masing-masing pelanggan tersebut dalam 5 tahun terakhir. Tidak ada satupun dari para pelanggan berikut ini yang terafiliasi dengan direksi, komisaris, karyawan eksekutif ataupun pemegang saham utama.



Nama Pelanggan	Tahun-tahun yang berakhir pada 31 Desember				
	2010	2009	2008	2007	2006
PT Pertamina Persero	38%	42%	52%	54%	91%
PT Trans Pacific					
Petrochemical Indonesia	12%	-	-	-	
Kangean Energy Indonesia Ltd	12%	-	-	-	
PT Global Niaga Bersama	7%	-	-	-	
BUT-JOB Pertamina					
Petrochina Salaswati	6%	7%	-	-	
PT Silo Maritime Perdana	-	34%	37%	40%	
Lain-lain	25%	17%	11%	6%	9%
Jumlah	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel berikut menunjukkan pertumbuhan pelanggan selama 5 tahun terakhir:

Nama Pelanggan	Tahun-tahun yang berakhir pada 31 Desember				
	2010	2009	2008	2007	2006
Pertumbuhan Jumlah Pelanggan	75	56	34	31	16

Pada saat ini Pertamina memberikan kontribusi terbesar bagi pendapatan Perseroan, namun di masa yang akan datang Perseroan berencana untuk memperluas basis pelanggannya melalui kontrak-kontrak dengan para pelanggan baru.

Pada Mei 2010, anak perusahaan Perseroan, PT Emerald Maritime mendapatkan kontrak *time charter* dengan jangka waktu sampai dengan 4 tahun dengan Kangean Energy Indonesia Ltd; *joint venture* dengan PT Mega Persada, Mitsubishi Corporation dan Japan Petroleum Exploration Co. Ltd ("Kangean Energy") untuk penyediaan FPSO dengan kapasitas total sebesar 61.000 DWT. Nilai kontrak tersebut sekitar USD 81 juta, dan Perseroan tidak mencatatkan pendapatan pada tanggal 31 Desember 2010 karena pengoperasiannya sendiri baru dimulai pada tanggal 28 Desember 2010. Perseroan berharap kontrak ini akan memberikan pendapatan yang signifikan selama masa kontraknya dan Perseroan berharap Kangean Energy akan menjadi salah satu -pelanggan utama Perseroan yang memberi kontribusi lebih dari 5% dari pendapatan Perseroan.

PT Silo Maritime Perdana tidak memberikan kontribusi pendapatan pada tahun 2010 karena kontrak *time charter* sebenarnya dengan PT Silo Maritime Perdana telah ditransfer ke PetroChina di tahun 2009. Kapal yang disewa, FPSO Brotojoyo, saat itu masih beroperasi hingga bulan Mei 2010 dan setelahnya dikirim untuk menjalani proses *upgrading*.

Penjualan dan Pemasaran

Kegiatan penjualan dan pemasaran Perseroan didukung oleh tim pemasaran yang berada di Jakarta. Perseroan melaksanakan semua kegiatan pemasarannya sendiri, karena Perseroan meyakini pentingnya mempertahankan kontrol atas kegiatan pemasaran ini terkait nilai strategis dari informasi pelanggan-pelanggan Perseroan atas kegiatan usahanya.

Perseroan bersaing dalam bisnis melalui layanan penjualan jasa di dalam industri, seperti para produsen, penyewa, *broker*, *trader*, pembeli, pengguna dan perantara. Kontak *time charter* dan COA biasanya ditenderkan di pasar terbuka, dan Perseroan berpartisipasi dalam penawaran *time charter* dan COA melalui proses tender normal dimana Perseroan mengikuti persyaratan dari para penyewa untuk mengikuti proses tender termasuk menyediakan spesifikasi kapal-kapal Perseroan, riwayat usaha Perseroan dan dokumentasi lainnya untuk memenuhi seluruh persyaratan terkait.

Kontrak *spot* biasanya ditawarkan di pasar terbuka dan tim pemasaran dan penjualan Perseroan menjaga hubungan dengan penyewa dan perantara untuk memasarkan ketersediaan ruang kapal pada waktu tertentu dimana diperkirakan sebuah kontrak *spot* akan berakhir. Departemen pemasaran Perseroan juga secara terus menerus melakukan *update* data mengenai ketersediaan tempat di kapal dan lokasi kapal Perseroan. Tarif tambang (*freight rate*) untuk kontrak *spot* mengikuti ketentuan pasar berdasarkan siklus (*cycle*) industri kapal. Untuk menentukan tarif tersebut, staf pemasaran Perseroan akan menghitung tarif setiap pelayaran berdasarkan tarif pasar saat itu dan juga memperhitungkan biaya pelayaran yang harus dikeluarkan untuk pelayaran tersebut.

Perseroan memperoleh pelanggan dan menerima pesanan untuk jasa pengangkutan melalui perantara/ *broker* pelayaran serta dengan kontak langsung dengan perusahaan yang dilakukan oleh tim pemasaran dan penjualan Perseroan. Perseroan berkeyakinan bahwa pelanggan memilih jasa yang disediakan oleh Perseroan daripada jasa yang ditawarkan oleh perusahaan pesaing, karena kombinasi yang dimiliki Perseroan yaitu antara lain reputasi Perseroan di dalam industri untuk keselamatan dan kehandalan, harga yang kompetitif dan ketersediaan kapal. Sebagai bagian dari tim pemasaran dan penjualan, Perseroan memiliki beberapa perwakilan layanan pelanggan (*customer service*) yang didedikasikan khusus untuk fokus pada satu atau beberapa klien utama, dalam rangka memenuhi kebutuhan klien-klien tersebut. Melalui kontrak dengan pelanggan-pelanggannya tersebut, Perseroan dapat mengantisipasi atau mengetahui wilayah dimana pelanggan akan membutuhkan kapasitas pelayaran di masa yang akan datang, sehingga Perseroan dapat segera mengerahkan armada sesuai kebutuhan-kebutuhan tersebut. Kemampuan memberikan jasa pelayanan dan fleksibilitas ini telah membantu usaha Perseroan dalam mempertahankan hubungan jangka panjang dengan para pelanggan, dan pada saat yang sama membangun reputasi dalam memenangkan kontrak pelayaran baru.

Berikut ini merupakan pendapatan operasional Perseroan berdasarkan segmen usahanya untuk jangka waktu 5 tahun:

	31 Desember									
	2010		2009		2008		2007		2006	
	(IDR'000)	%	(IDR'000)	%	(IDR'000)	%	(IDR'000)	%	(IDR'000)	%
Pendapatan Operasi										
Minyak	300.841.619	53,1%	110.482.025	44,6%	148.507.558	51,5%	135.350.495	53,8%	54.758.966	94,9%
Gas	148.698.920	26,2%	-	0,0%	-	-	-	-	-	-
FPSO / FSO	88.960.700	15,7%	102.450.027	41,4%	105.520.714	36,6%	99.914.532	39,7%	-	-
Kimia	19.712.620	3,5%	26.064.728	10,5%	26.006.416	9,0%	13.204.553	5,2%	-	-
Lainnya										
Jasa Penyediaan Awak Kapal	4.617.411	0,8%	3.763.358	1,5%	4.846.160	1,7%	977.904	0,4%	915.648	1,6%
Management Fee	1.982.435	0,3%	1.600.845	0,6%	-	0,0%	-	-	-	-
Sub Contract Fee	2.181.322	0,4%	3.325.104	1,3%	3.252.220	1,2%	2.196.124	0,9%	2.013.312	3,5%
Total	566.995.027	100,0%	247.686.087	100,0%	288.133.068	100,0%	251.643.608	100,0%	57.687.926	100,0%

Kompetisi

Perseroan memberikan pelayanan terutama dalam segmen kargo cair di industri pelayaran, dan kapal-kapal tanker Perseroan bekerja hanya dalam perdagangan domestik. Kompetisi ini umumnya didasarkan pada ketersediaan kapal dalam suatu area tertentu atau untuk rute dan harga tertentu, serta kehandalan dan reputasi dalam industri tersebut. Untuk perdagangan di perairan domestik Indonesia, kompetitor-kompetitor utama Perseroan adalah PT Samudera Indonesia Tbk, PT Humpuss Intermoda Transportasi Tbk, PT Trada Maritime Tbk, PT Armada Bumi Pratiwi Lines, PT Laju Prakarsa Indah, PT Multi Jaya Samudera dan PT Pulau Kencana Raya.

Pemasok

Pemasok utama Perseroan adalah distributor bahan bakar di dalam industri ini. Harga bahan bakar pada umumnya dipengaruhi oleh ekspansi perdagangan internasional. Tidak ada satupun pemasok yang memasok lebih dari 5% total pembelian Perseroan untuk produk maupun layanan, sehingga usaha serta profitabilitas Perseroan tidak tergantung secara material pada kontrak dengan salah satu pemasok tersebut.

Keselamatan, Kualitas dan Pemeliharaan

Keselamatan, pelestarian hidup, dan perlindungan lingkungan adalah nilai-nilai inti Perseroan. Untuk menjaga nilai-nilai ini, armada Perseroan menjaga riwayat keselamatan yang baik. Perseroan telah memelihara catatan *zero-accident* untuk semua kapal. Setiap kapal komersial yang berlayar harus diklasifikasikan berdasarkan asosiasi klasifikasi. Armada Perseroan diklasifikasikan oleh Lloyds Register, Nippon Kaiji Kyokai, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, dan Biro Klasifikasi Indonesia. IMO mengadopsi suatu Kode Manajemen Keselamatan Internasional (*International Safety Management Code/ISM Code*) pada tahun 1993, yang menjadi suatu keharusan pada tahun 1998. Kode ini menetapkan tujuan manajemen keselamatan dan mengharuskan penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System/SMS*) oleh pemilik kapal atau siapapun, misalnya manajer atau penyewa *bareboat charter*, yang bertanggungjawab atas pengoperasian kapal.



Asosiasi klasifikasi memberikan sertifikasi bahwa suatu kapal termasuk 'layak', membuktikan bahwa kapal tersebut telah dibuat dan dipelihara sesuai dengan ketentuan asosiasi klasifikasi dan sesuai dengan peraturan terkait di negara kapal tersebut terdaftar dan konvensi internasional dimana negara tersebut menjadi anggota. Selain itu, apabila diperlukan survei oleh konvensi internasional dan perundangan terkait serta ketentuan bendera suatu negara, asosiasi klasifikasi akan melakukannya apabila diminta ataupun berdasarkan perintah resmi, bertindak atas nama otoritas yang berwenang. Suatu kapal harus menjalani survei tahunan yang telah dijadwalkan, survei interim, *drydocking* dan survei khusus.

Suatu asosiasi klasifikasi dapat juga melakukan survei dan pengecekan berdasarkan permintaan yang diharuskan oleh peraturan dan persyaratan sesuai negara bendera kapal tersebut. Survei-survei ini tergantung pada perjanjian-perjanjian khusus untuk setiap kasus dan peraturan negara terkait.

Untuk mempertahankan suatu kelas, survei teratur dan luar biasa harus dilakukan untuk lambung kapal, mesin, termasuk peralatan listrik dan peralatan-peralatan khusus lainnya yang diperlukan untuk dilakukan, seperti yang dijabarkan sebagai berikut:

Survei Tahunan: Untuk kapal yang berlayar, survei tahunan harus dilakukan untuk lambung dan mesin, termasuk pabrik, peralatan keselamatan dan komunikasi listrik, apabila memungkinkan, untuk setiap peralatan khusus. Survei-survei ini dilakukan setiap interval 12 bulan, ditambah atau dikurangi 3 bulan, dari tanggal dimulainya periode kelas yang dinyatakan dalam sertifikat.

Survei Interim: Survei tahunan tambahan yang disebut survei interim dan biasanya dilakukan sehubungan dengan survei tahunan yang kedua atau ketiga setelah setiap survei khusus.

Survei Drydocking: Perseroan melakukan *dry-dock* kapal-kapalnya dua kali dalam siklus survei lima tahunan dengan maksimum 36 bulan antar inspeksi, untuk survei bagian di dalam air dan untuk perbaikan terkait hasil inspeksi. Survei dalam air dapat dilakukan sebagai pengganti *drydocking* untuk survei menengah bagi kapal yang berumur kurang dari 15 tahun, walaupun kapal tersebut harus melakukan *drydocking* sehubungan dengan survei khusus.

Survei Khusus: Survei khusus, yang juga disebut survei pembaruan kelas, dilakukan untuk lambung kapal, mesin, termasuk pabrik, peralatan keselamatan dan komunikasi listrik dan untuk setiap peralatan khusus, setiap periode 5 tahun dari sertifikasi kapal. Pada survei khusus, kapal diuji secara lengkap, termasuk pengukuran ultrasonik untuk menentukan ketebalan struktur baja. Apabila ketebalan kurang dari ketentuan kelas, asosiasi klasifikasi akan meminta perbaruan atau penggantian baja. Asosiasi klasifikasi dapat memberikan masa tenggang (*grace period*) untuk penyelesaian survei khusus. Jumlah dana yang besar mungkin harus dikeluarkan untuk penggantian baja agar lulus survei khusus apabila kapal telah dioperasikan secara berlebihan dan rusak. Berdasarkan aplikasi pemilik, survei yang diharuskan untuk perpanjangan kelas dapat dipisahkan sesuai jadwal yang disepakati sepanjang periode kelas tersebut. Proses ini disebut sebagai perpanjangan kelas yang berkelanjutan.

Apabila ditemukan kerusakan oleh *surveyor* klasifikasi dalam suatu survei, perbaikan segera dapat diwajibkan. Namun, apabila *surveyor* kelas menganggap cukup aman untuk kapal terus beroperasi tanpa perbaikan segera, *surveyor* akan mengeluarkan kondisi kelas yang akan mewajibkan kerusakan diperbaiki dalam jangka waktu yang diberikan oleh *surveyor*. Setiap kondisi kelas harus diperbaiki pada saat survei khusus atau lebih awal apabila diminta oleh asosiasi klasifikasi.

Penjamin asuransi (*insurance underwriters*) pada umumnya mensyaratkan bahwa untuk pertanggungan asuransi bahwa suatu kapal diklasifikasikan menjadi 'layak' (*"in class"*) oleh suatu asosiasi klasifikasi yang menjadi anggota *International Association of Classification Societies*.

Perseroan juga dapat menggunakan kontraktor pihak ketiga untuk menyediakan pemeliharaan *dry dock* secara teratur dan senantiasa berusaha menjaga kapal-kapalnya dalam kondisi operasional yang prima dalam rangka pemenuhan standar operasional internasional yang diharuskan oleh perusahaan minyak internasional dan pelanggan utama lainnya, serta untuk memperpanjang masa manfaat kapal-kapal Perseroan. Kapal-kapal Perseroan melakukan *drydock* di galangan kapal (*shipyard*) yang terkemuka di

wilayah dimana kapal tersebut beroperasi. Sebagian besar galangan kapal yang digunakan Perseroan berlokasi di Indonesia. Jasa perbaikan dan pemeliharaan lainnya direncanakan dan dilakukan di pelabuhan yang sesuai dengan teknisi yang berpengalaman dalam melakukan perbaikan dan/atau agen yang ditunjuk untuk membuat peralatan.

Perseroan memiliki hubungan yang baik dengan berbagai galangan kapal di Indonesia, Cina dan Singapura dan Perseroan senantiasa meningkatkan hubungan dengan galangan-galangan kapal baru di wilayah regional atau internasional. Dari waktu ke waktu, beberapa pemeliharaan dan upgrade kapal dilakukan di Jiangsu Xinrong Shipyard yang merupakan afiliasi dari induk perusahaan, BLTA.

Anggota awak bertanggung jawab untuk melakukan pemeliharaan rutin di atas kapal dan apabila diperlukan, ditambahkan pula awak kapal untuk melakukan pemeliharaan tertentu dan peningkatan tugas dalam suatu pelayaran. Perseroan berkeyakinan bahwa jadwal *dry-docking* Perseroan dan usahanya secara terus menerus untuk memperbaiki dan memelihara kapal-kapal Perseroan akan menjaga efisiensi dan keselamatan operasi armada Perseroan.

Karyawan Perseroan

Pada tanggal 1 Januari 2011, Perseroan mempunyai total masing-masing 135 karyawan tetap dan 5 karyawan tidak tetap. Manajemen mengkontrak awak kapalnya dari anak perusahaan manajemen perkapalannya yaitu PT Karya Bakti Adil yang menandatangani perjanjian langsung dengan para awak kapal, biasanya dengan durasi sampai dengan 8 bulan. Jika memungkinkan, Perseroan berencana untuk merekrut beberapa individu yang telah dikontrak sebelumnya, melalui PT Karya Bakti Adil. Seluruh awak kapal Perseroan berkewarganegaraan Indonesia. Perseroan menyediakan *in-house training* bagi para awak kapal, melalui sesi pelatihan reguler dan program-program pengembangan. Karyawan tidak tetap yang telah bekerja untuk periode waktu tertentu di Perseroan dan telah membuktikan kemampuannya mungkin dapat ditawarkan posisi permanen dalam Perseroan.

Selain itu, Perseroan telah menandatangani perjanjian jasa dengan induk perusahaan Perseroan, BLTA, dimana BLTA memberikan akses atas personel dan jasa administrasi.

Sebagaimana disyaratkan oleh undang-undang atas kapal berbendera Indonesia, semua awak kapal Perseroan adalah anggota Kesatuan Pelaut Indonesia. Perseroan tidak pernah mengalami pemogokan maupun gangguan yang disebabkan oleh demonstrasi buruh. Perseroan meyakini hubungan yang baik dengan karyawan-karyawannya.

Lingkungan dan Polusi

Seluruh operasi kapal Perseroan memenuhi protokol pencegahan internasional dan nasional yang terkait. Perseroan juga memenuhi semua persyaratan dan ketentuan lingkungan yang diwajibkan untuk setiap kapal yang mengangkut kargo cair, seperti yang diharuskan oleh berbagai otoritas berwenang yang mengatur industri pelayaran. Seluruh kapal Perseroan memiliki panduan pencegahan polusi di atas kapal. Sampai dengan tanggal penerbitan prospektus ini, Perseroan tidak mengetahui adanya pelanggaran material yang sedang dihadapi dari peraturan lingkungan yang berlaku bagi Perseroan.

Kekayaan Intelektual

Perseroan tidak memiliki hak paten, lisensi atau merek dagang dimana bisnis Perseroan memiliki ketergantungan secara material atasnya. Perseroan sedang dalam proses untuk mendaftarkan logo Perseroan sebagai merek dagang kepada Direktorat Jendral Hak Kekayaan Intelektual di Departemen Hukum Indonesia dan Hak Asasi Manusia.

Litigasi yang Material (*Material Litigation*)

Perseroan tidak terlibat dan belum, selama 12 bulan sebelum tanggal penerbitan prospektus ini, terlibat dalam setiap proses hukum atau arbitrase dan tidak sedang menghadapi proses pengadilan yang mengancam, yang mungkin telah atau saat ini memiliki dampak material dan efek negatif terhadap bisnis, properti, kondisi keuangan, operasi dan prospek usaha Perseroan.



Asuransi

Persyaratan asuransi bagi pengoperasian kapal sifatnya berbeda dengan asuransi untuk industri lain, karena kapal beroperasi di seluruh dunia, maka mereka melakukan kunjungan di berbagai pelabuhan di berbagai negara pada saat yang berbeda-beda. Kompleksnya kondisi pelayaran laut dan antar pulau memerlukan provisi asuransi kelautan (*marine insurance*). Pada umumnya, polis asuransi kelautan mencakup risiko pelayaran tunggal atau asuransi untuk suatu periode tertentu. Umumnya, kargo untuk setiap pelayaran selalu diasuransikan oleh pihak penyewa. Kapal biasanya diasuransikan untuk suatu periode tertentu, pada umumnya tahun demi tahun. Polis kargo dapat didasarkan atas muatan tunggal atau dapat juga mencakup semua kargo yang diangkut oleh tertanggung. Asuransi lambung kapal atau asuransi kapal dapat mencakup suatu kapal atau seluruh armada. Perseroan yakin asuransi yang dimiliki Perseroan cocok untuk bisnis Perseroan dan konsisten dengan praktek pasar.

Lambung dan Mesin (Hull dan Machinery). Polis asuransi lambung dan mesin kapal Perseroan mencakup kerusakan kapal, mesin dan peralatannya. Selain itu, polis tersebut juga mencakup kerusakan umum, litigasi, perburuhan dan tabrakan. Pertanggungan untuk kapal Perseroan berdasarkan polis asuransi lambung dan mesin disesuaikan nilai kapal, seperti yang disepakati antara Perseroan dan Penjamin Polis. Polis untuk lambung dan Mesin Perseroan mencakup total USD 224.424.000.

Kerugian Keseluruhan (Total Loss). Polis asuransi lambung dan mesin kapal Perseroan mencakup total kerugian aktual atau total kerugian konstruktif. Polis lambung dan mesin kapal mencakup total USD 325.800.000.

Risiko Perang. Polis asuransi Risiko Perang mencakup kerusakan kapal karena perang dan risiko lainnya yang tidak ditanggung dalam polis lambung dan mesin. Polis asuransi Risiko Perang juga mencakup kerusakan karena mogok kerja, kerusakan gangguan buruh, terorisme, dan keresahan sipil. Polis Risiko Perang Perseroan mencakup USD 325.800.000.

Penjamin Asuransi (*insurance underwriter*) Lambung dan Mesin untuk kapal-kapal Perseroan adalah broker dan konsultan asuransi *L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants* yang mana menjamin asuransi untuk kapal-kapal Perseroan dan asuransi Risiko Perang Perseroan.

Perlindungan dan Ganti Rugi. Polis untuk Perlindungan dan Ganti Rugi mencakup cedera pribadi dan penyakit, klaim kargo, tabrakan, kewajiban pihak ketiga dan polusi minyak. Polis Perlindungan dan Ganti Rugi mencakup USD 5.600.000.000 per kejadian dan suatu polusi mencakup USD 1.000.000.000 per kejadian. The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited, Gard P&I (Bermuda) Ltd dan The North of England Protection & Indemnity Association Limited, menjamin polis Perlindungan dan Ganti Rugi untuk semua kapal-kapal besar Perseroan, sementara The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association menjamin kapal-kapal Perseroan yang lebih kecil. Perseroan juga memiliki *Freight Demurrage* dan kebijakan pertahanan (*Defence Policy*) yang mencakup biaya-biaya yang terkait dengan konsultasi hukum.

Perseroan tidak mengalami kesulitan dalam mendapatkan atau memperbaharui polis asuransi, atau mengklaim polis-polis asuransi Perseroan. Perseroan yakin cakupan tingkat asuransi ini telah sejalan dengan standar praktek pasar dalam industri ini.

Tabel berikut merupakan rincian informasi kapal yang diasuransikan oleh Perseroan sebagai berikut:

No	Kapal	Nomor Polis	Jenis Asuransi	Masa Berlaku	Nilai Pertanggungan
1.	MT Anjani	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and ConsultantsTgl. 3 May 2011 Polis No. 112828	<i>Hull, Materials & Machinery Outfits Etc And Everything Connected Therewith</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 12.000.000
		L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal: 3 May 2011 Polis No. 112829	<i>Increased Value & or disbursement including excess liability</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 3.000.000



	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112873	<i>War Risk Insurance</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 15.000.000	
	The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited tahun 2011 Polis No. 05541000	<i>Protection & Indemnity/Freight. Demurrage & Defence</i> <i>Protection & Indemnity/ Freight. Demurrage & Defence</i>	20 Februari 2011 s.d 20 Februari 2012		
2.	MT Gas Bali	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tgl. : 3 May 2011 Polis No. 112910	<i>Hull. Materials & Machinery Outfits Etc And Everything Connected Therewith</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD16.000.000
		L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tgl. : 3 May 2011 Polis No. 112911	<i>Increased Value & or disbursement including excess liability</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD4.000.000
		L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tgl. 3 May 2011 Polis No. 112912	<i>War Risks Insurance</i>	1 Mei 201 s.d 30 April 2012	USD 20.000.000
		The Shipowner's Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) No. 168 Tgl. 8 Maret 2011	<i>Protection and Indemnity</i>	20 Februari 2011 s.d 20 Februari 2012	
		The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited tahun 2011 Polis No. 05500000	<i>Freight. Demurrage & Defence</i>	20 Februari 2011 s.d 20 Februari 2012	
3	MT Gas Maluku	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tgl. 3 May 2011 Polis No.112931	<i>Hull. Materials & Machinery Outfits Etc And Everything Connected Therewith</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 13.824.000
		L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112932	<i>Increased Value & or disbursement including excess liability</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 201	USD3.456.000
		L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112933	<i>War Risks Insurance</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD17.280.000
		The Shipowner's Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) No. 166 tanggal 8 Maret 2011	<i>Protection and Indemnity</i>	20 Februari 2011 s.d 20 Februari 2012	
		The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited tahun 2011 Polis No. 05515000	<i>Freight. Demurrage & Defence</i>	20 Februari 2011 s.d 20 Februari 2012	



4	MT Gas Natuna	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112934	<i>Hull. Materials & Machinery Outfits Etc And Everything Connected Therewith</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 7.000.000
		L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112935	<i>Increased Value & or disbursement including</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD1.750.000
		L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112936	<i>War Risks Insurance</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD8.750.000
		The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited tahun 2011 Polis No.05582000	<i>Protection & Indemnity/ Freight. Demurrage & DefenceFreight. Demurrage & Defence</i>	20 Februari 2011 s.d 20 Februari 2011	
5	MT Barawati	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tgl. 3 May 2011 Polis No. 112877	<i>Hull. Materials & Machinery Outfits Etc And Everything Connected Therewith</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 18.000.000
		L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112878	<i>Increased Value &/or Disbursement Including Excess Liabilities</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 4.500.000
		L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112879	<i>War Risk Insurance</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 22.500.000
		The North of England Protecting and Indemnity Association Limited Tgl. 20 Februari 2011 Polis No. 8902814	<i>Protecting and Indemnity/Freight. Demurrage & Defence</i>	20 Februari 2011 s.d 20 Februari 2012	
6.	MT Ontari	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tgl. 3 May 2011 Polis No. 112961	<i>Hull. Materials & Machinery Outfits Etc And Everything</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 8.000.000
		L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112962	<i>Increased Value &/or Disbursement Including Excess Liabilities</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 2.000.000
		L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112963	<i>War Risk Insurance</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 10.000.000
		The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited Tahun 2011 Polis No. 05590000	<i>Protection & Indemnity/Freight. Demurrage & Defence</i>	20 Februari 2011 s.d 20 Februari 2012	
7.	MT Pergiwo	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tgl. 3 May 2011 Polis No. 112964	<i>Hull. Materials & Machinery Outfits Etc And Everything Connected Therewith</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 9.500.000



	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112965	<i>Increased Value &or Disbursement Including Excess Liabilities</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 2.375.000
	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112966	<i>War Risk Insurance</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 11.875.000
	The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited tahun 2011 Polis No. 05591000	<i>Protection & Indemnity/Freight. Demurrage & Defence</i>	20 Februari 2011 s.d 20 Februari 2012	
8. MT Pradapa	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No.112973	<i>Hull. Materials & Machinery Outfits Etc And Everything Connected Therewith</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 12.000.000
	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112974	<i>Increased Value &or Disbursement Including Excess Liabilities</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 3.000.000
	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112975	<i>War Risk Insurance</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 15.000.000
	The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited tahun 2011 Polis No. 05592000	<i>Protection & Indemnity/Freight. Demurrage & Defence</i>	20 Februari 2011 s.d 20 Februari 2012	
9. MT Brotojoyo	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tgl. 26 September 2010 Polis No.MH107247	<i>Hull. Materials & Machinery Outfits Etc And Everything Connected Therewith</i>	26 September 2011 s.d 25 September 2011	USD 58.000.000
	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tgl. 25 September 2010 Polis No.WR107249	<i>War Risk Insurance</i>	26 September 2011 s.d 25 September 2011	USD 58.000.000 split as follows: USD 37.600.000: Hull and Machinery USD 9.400.00: Hull Interest USD 11.000.000: Mooring/ Riser System
	Gard P & I (Bermuda) Ltd Tgl 18 Februari 2011	<i>Comprehensive General Liability</i>	20 Februari 2011 s.d 20 Februari 2012	USD 5.000.000
	Gard P & I (Bermuda) Ltd Tgl 18 Februari 2011 Polis No. 305.651	<i>Protection & Indemnity MOU Defence</i>	20 Februari 2011 s.d 20 Februari 2012	USD 500.000.000 and USD 25.000.000 for oil pollution cover
10. MT Badraini	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tgl. 3 May 2011 Polis No. 112874	<i>Hull. Materials & Machinery Outfits Etc And Everything Connected Therewith</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 20.400.000
	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112875	<i>Increased Valued &or Disbursement including excess liabilities</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 5.100.000



	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112876	<i>War Risks Insurance</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 25.500.000
	The North of England Protecting and Indemnity Association Limited Polis No. 8821905	<i>Protection & Indemnity/Freight. Demurrage & Defence</i>	20 Februari 2011 s.d 20 Februari 2012	
11. MT Kunti	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tgl. 3 May 2011 Polis No. 112955	<i>Hull. Materials & Machinery Outfits Etc And Everything Connected Therewith</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 3.500.000
	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112956	<i>Increased Value &/or disbursement including excess liabilities</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 875.000
	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112957	<i>War Risks Insurance</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 4.375.000
	The Shipowner's Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) No. 156 tanggal 18 February 2011	<i>Protection and Indemnity</i>	20 Februari 2011 s.d 20 Februari 2012	
	The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited Polis No. 05529000	<i>Freight. Demurrage & Defence</i>	20 Februari 2011 s.d 20 Februari 2012	
12. MT Dewayani	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tgl. 3 May 2011 Polis No. 112889	<i>Hull. Materials & Machinery Outfits Etc And Everything Connected Therewith</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 4.000.000
	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112890	<i>Increased Value &/or disbursement Including Excess Liabilities</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 1.000.000
	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112891	<i>War Risks Insurance</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 5.000.000
	The Shipowner's Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) No. 171 tanggal 8 Maret 2011	<i>Protection and Indemnity</i>	20 Februari 2011 s.d 20 Februari 2012	
	The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited Tahun 2011 Polis No. 05485000	<i>Freight. Demurrage & Defence</i>	20 Februari 2011 s.d 20 Februari 2012	Member to bear one-third of the excess of USD 5.000 of all claims
13. MT Gandini	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tgl. 3 May 2011 Polis No. 112907	<i>Hull. Materials & Machinery Outfits Etc And Everything Connected Therewith</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 22.000.000



	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112908	<i>Increased Value &/or disbursement Including Excess Liabilities</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 5.500.000
	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112909	<i>War Risks Insurance</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 27.500.000
	The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited tahun 2011 Polis No. 05571000	<i>Protection & Indemnity/Freight. Demurrage & Defence/ Freight. Demurrage & Defence</i>	20 Februari 2011 s.d 20 Februari 2012	
14. MT Dewi Sri	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tgl. 3 May 2011 Polis No. 112892	<i>Hull. Materials & Machinery Outfits Etc And Everything Connected Therewith</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 4.000.000
	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112893	<i>Increased Value &/or Disbursement Including Excess Liabilities</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 1.000.000
	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112894	<i>War Risk Insurance</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 5.000.000
	The Shipowner's Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) No. 159 tanggal 18 Februari 2011	<i>Protection and Indemnity</i>	20 Februari 2011 s.d 20 Februari 2012	
	The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited tahun 2011 Polis No. 05493000	<i>Freight. Demurrage & Defence</i>	20 Februari 2011 s.d 20 Februari 2012	
15. MT Gas Komodo	The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited tahun 2011 Polis No. 05581000	<i>Protection & Indemnity/Freight. Demurrage & Defence/ Freight. Demurrage & Defence</i>	20 Februari 2011 s.d 20 Februari 2012	
	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tgl. 3 May 2011 Polis No. 112925	<i>Hull. Materials & Machinery Outfits Etc And Everything Connected Therewith</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 27.000.000
	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112926	<i>Increased Value &/or Disbursement Including Excess Liabilities</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 6.750.000
	L.C.H. (S) Pte Ltd Insurance Brokers and Consultants Tanggal 3 May 2011 Polis No. 112927	<i>War Risk Insurance</i>	1 Mei 2011 s.d 30 April 2012	USD 33.700.000

Untuk polis-polis asuransi yang akan jatuh tempo dalam waktu dekat, Perseroan akan memperpanjang polis-polis tersebut. Perseroan dan anak perusahaan tidak memiliki hubungan afiliasi dengan perusahaan asuransi yang terlampir dalam tabel di atas.



Properti

Pada tanggal 31 Desember 2010, Perseroan dan anak perusahaan tidak memiliki properti apapun. Dalam kegiatan usaha normalnya, Perseroan melakukan sewa guna usaha (*lease*) atas operasional berbagai anak perusahaan. Pada tanggal 31 Desember, tabel berikut ini menjelaskan properti yang disewa guna usaha oleh Perseroan:

Lokasi	Penyewa Guna Usaha	Periode 1 (satu) tahun 3	Luas Kotor	Penggunaan Properti	Sewa Tahunan	Penyedia Sewa Guna Usaha
Wisma BSG lantai 10 unit 1004 yang berlokasi di Jl. Abdul Muis No. 40	Perseroan	(tiga) bulan, terhitung sejak 1 Januari 2011 sampai dengan 31 Maret 2012, dengan opsi perpanjangan 2 (dua) tahun	189,85 m2	Kantor	Sewa dasar USD 12,00 (dua belas Dollar Amerika Serikat) per M2 per bulan untuk jangka waktu 15 bulan.	PT Dwibina Prima
Wisma BSG Lantai 10 unit 1005 yang berlokasi di Jl. Abdul Muis No. 40, Jakarta 10160	Karya Bakti Adil	2 (dua) tahun, terhitung sejak tanggal 1 Februari 2010 s/d 31 Januari 2012	200,40 m2		USD 28,857 (dua puluh delapan ribu delapan ratus lima puluh tujuh Dollar Amerika Serikat) per tahun	PT Dwibina Prima
Wisma BSG Lantai 10 unit 1002 yang berlokasi di Jl. Abdul Muis No. 40, Jakarta 10160	Gemilang Bina Lintas Tirta	2 (dua) tahun, terhitung sejak tanggal 1 Februari 2010 s/d 31 Januari 2012	200,40 m2	Kantor	USD 28,857 (dua puluh delapan ribu delapan ratus lima puluh tujuh Dollar Amerika Serikat) per tahun	PT Dwibina Prima

Sumber: Perseroan

3. PENERAPAN TATA KELOLA PERUSAHAAN YANG BAIK

Perseroan bertekad untuk terus meningkatkan dan mempertahankan standar tinggi di bidang tata kelola korporasi, sesuai dengan prinsip-prinsip dan panduan yang telah digariskan dalam *Code of Corporate Governance* 2005 yang sejalan dengan aturan Tata Kelola Perusahaan yang Baik tahun 2001 di Indonesia. Pelaksanaan prinsip tata kelola korporasi di Perseroan pada tahun 2010 dijelaskan dalam 14 (empat belas) prinsip penting sebagai berikut:

Prinsip No.1: Ketentuan tentang Dewan Komisaris dan Direksi

Setiap perusahaan harus dipimpin oleh satu Dewan yang efektif untuk dapat memimpin serta mengontrol jalannya perusahaan.

Prinsip No.2: Komposisi dan Keseimbangan Dewan Komisaris dan Direksi

Harus terdapat satu elemen yang kuat serta independen di dalam Dewan tersebut, yang mampu memberikan penilaian obyektif mengenai urusan korporasi secara independen, khususnya, dari pihak Manajemen. Tidak satupun individu ataupun sekelompok kecil individu yang diperbolehkan mendominasi proses pengambilan keputusan di Dewan tersebut.

Dewan Komisaris

Sesuai dengan ketentuan di dalam Anggaran Dasar Perseroan, Dewan Komisaris, yang memegang tugas mengawasi manajemen Perseroan, harus terdiri dari paling sedikit tiga orang anggota, termasuk seorang Komisaris Utama. Sebagai perusahaan yang tercatat di BEI, Perseroan juga dituntut agar memiliki Komisaris Independen sebagai anggota dari Dewan Komisaris yang dimilikinya. Fungsi utama Dewan Komisaris adalah memberikan nasihat dan mengawasi kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh Direksi. Dewan Komisaris diharuskan untuk melakukan tugasnya dalam itikad baik serta untuk kepentingan terbaik bagi Perseroan.

Rapat-rapat Dewan Komisaris dapat diselenggarakan kapanpun jika dianggap perlu oleh Komisaris Utama atau seorang atau lebih anggota dari Dewan Komisaris, atau jika diminta secara tertulis oleh Direksi atau permintaan tertulis dari satu atau lebih pemegang saham yang secara bersama-sama mewakili paling sedikit 1/10 (satu per sepuluh) dari total saham dengan hak suara yang diterbitkan oleh Perseroan. Rapat Dewan Komisaris akan dianggap sah dan berhak menentukan resolusi rapat apapun yang mengikat Perseroan hanya jika lebih dari 50 persen dari anggota Dewan Komisaris hadir dan/atau diwakili di dalam rapat tersebut.

Para anggota Dewan Komisaris diangkat dan diberhentikan melalui Rapat Umum Pemegang Saham. Dalam menjalankan tugas yang diberikan, setiap anggota Dewan Komisaris mendapatkan gaji/honorarium yang besarnya ditentukan oleh Rapat Umum Pemegang Saham.

Direksi

Direksi bertugas mengelola jalannya Perseroan sehari-hari. Sesuai Anggaran Dasar Perseroan, Direksi harus paling sedikit terdiri dari tiga orang anggota, salah satu diantaranya adalah Direktur Utama. Apabila diperlukan, satu atau lebih dari anggota Direksi dapat ditunjuk sebagai Wakil Direktur Utama. Direksi berkewajiban menjalankan tugasnya dengan itikad baik dan penuh tanggung jawab dengan selalu memperhatikan kepentingan Perseroan.

Direksi memiliki kewenangan untuk bertindak untuk kepentingan dan atas nama Perseroan, berkaitan dengan semua transaksi manajemen dan administrasi Perseroan. Walaupun demikian, berdasarkan Anggaran Dasar Perseroan dan Undang Undang yang berlaku di Indonesia, ada tindakan-tindakan tertentu yang memerlukan persetujuan tertulis dari dan/atau akta yang bersangkutan turut ditandatangani oleh Komisaris Utama atau dari/oleh dua anggota Dewan Komisaris bila Komisaris Utama berhalangan hadir atau oleh semua anggota Dewan Komisaris bersama-sama.

Rapat Direksi dapat dilakukan sewaktu-waktu apabila dipandang perlu, oleh Direktur Utama atau satu atau lebih dari satu anggota Direksi, atau berdasarkan permintaan tertulis Dewan Komisaris atau atas permintaan tertulis 1 (satu) pemegang saham atau lebih yang bersama-sama mewakili 1/10 (satu per sepuluh) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara yang sah.

Suatu rapat Direksi akan dianggap sah dan berhak menerapkan keputusan-keputusan rapat tersebut jika lebih dari 50% anggota Direksi hadir atau diwakilkan. Seluruh rapat Direksi dipimpin oleh Direktur Utama. Apabila Direktur Utama berhalangan hadir hal mana tidak perlu dibuktikan kepada pihak ketiga, maka Rapat Direksi akan dipimpin oleh salah satu dari anggota Direksi yang secara khusus ditunjuk oleh Rapat Direksi tersebut.

Keputusan rapat Direksi umumnya diambil lewat cara musyawarah mufakat, namun bila tidak tercapai suatu mufakat, maka keputusan diambil berdasarkan pemungutan suara dimana suara setuju harus lebih dari 50% (lima puluh persen) dari jumlah anggota Direksi yang hadir dan/atau diwakili dalam rapat. Anggota Direksi diangkat dan diberhentikan oleh Rapat Umum Pemegang Saham. Berdasarkan Anggaran Dasar Perseroan setiap anggota Direksi mendapatkan gaji bulanan dan tunjangan lainnya, termasuk santunan purna jabatan yang jumlahnya ditentukan oleh Rapat Umum Pemegang Saham. Kewenangan Rapat Umum Pemegang Saham untuk menentukan jumlah gaji dan tunjangan yang diberikan kepada masing-masing Direksi tersebut dapat didelegasikan kepada Dewan Komisaris.

Prinsip No.3: Tanggung Jawab Manajemen

Harus ada pembagian tanggung jawab yang jelas antara para pemimpin perusahaan – pekerjaan Dewan Komisaris dan Direksi dan eksekutif yang bertanggung jawab terhadap bisnis perusahaan – yang dapat menjamin keseimbangan kekuasaan dan wewenang, mengingat tidak satupun individu boleh bertindak sebagai pusat semua kekuasaan.

Peran Direktur Utama dan direktur-direktur eksekutif lainnya dibuat terpisah, untuk menjamin perimbangan kekuasaan, meningkatkan akuntabilitas dan kapasitas Direksi dalam mengambil keputusan independen. Para Direktur tidak terkait satu sama lain.



Prinsip No.4: Keanggotaan Direksi

Harus ada suatu proses formal dan transparan dalam penunjukan direktur baru. Sesuai ketentuan tata kelola perusahaan, maka semua direktur diminta mendaftarkan diri untuk pencalonan dan pemilihan ulang setelah suatu periode tertentu yang tetap.

Prinsip No.5: Kinerja Dewan Komisaris dan Direksi

Harus ada suatu evaluasi formal atas efektivitas kerja Dewan secara keseluruhannya dan kontribusi yang diberikan oleh setiap direktur bagi efektivitas kerja Dewan tersebut.

Sekretaris Korporasi

Pada saat ini Sekretaris Perusahaan dijabat oleh Wong Kevin yang juga adalah Direktur Keuangan dan Akuntansi Perseroan.

Riwayat hidup dari Wong Kevin dapat dilihat pada profil direksi Perseroan. Sedangkan tugas dan fungsi Sekretaris Perusahaan adalah, antara lain, sebagai berikut:

- Mengikuti perkembangan pasar modal, khususnya peraturan – peraturan baru yang berlaku di bidang pasar modal;
- Memberikan pelayanan kepada Masyarakat atau investor yang memerlukan informasi berkaitan dengan kondisi Perseroan;
- Memberikan masukan bagi Direksi Perseroan dalam upaya mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- Sebagai penghubung antara semua struktur organisasi yang ada di dalam Perseroan seperti Dewan Komisaris, Direksi, Komite Audit, para professional maupun antara Perseroan dan otoritas bursa, pers serta Masyarakat.

Prinsip No.6: Rapat Dewan dan Akses Mendapatkan Informasi

Dalam rangka melaksanakan tanggung jawabnya, anggota Dewan Komisaris dan Direksi harus mendapatkan informasi yang benar, lengkap, dan tepat waktu, sebelum rapat dewan dan secara teratur. Sebelum waktu rapat Dewan Komisaris dan Direksi, manajemen berkewajiban menyediakan informasi yang lengkap dan tepat waktu bagi anggota Komisaris dan Direksi untuk membantu Dewan Komisaris dan Direksi memenuhi tanggung jawab mereka. Informasi yang disediakan termasuk latar belakang dan penjelasan mengenai masalah-masalah yang akan disampaikan oleh Dewan Komisaris dan Direksi, salinan dokumen-dokumen yang perlu disampaikan, pernyataan finansial bulanan, laporan pengelolaan risiko, anggaran dan prediksi. Untuk anggaran, setiap perbedaan penting antara proyeksi dan hasil nyata juga harus disampaikan dan dijelaskan.

Prinsip No.7: Remunerasi

Harus ada suatu prosedur formal dan transparan bagi penentuan paket remunerasi untuk masing-masing direktur. Tidak satupun direktur boleh terlibat dalam penentuan remunerasi untuk dirinya sendiri.

Prinsip No.8: Tingkat dan Gabungan Remunerasi

Tingkat remunerasi harus dirancang tepat agar mampu menarik, mempertahankan serta memotivasi para anggota Direksi agar menjalankan Perseroan menuju sukses, namun perusahaan juga harus menghindari membayar berlebihan untuk tujuan tersebut. Satu proporsi paket remunerasi tersebut, khususnya bagi direktur eksekutif, harus dikaitkan ke kinerja mereka.

Prinsip No.9: Keputusan mengenai Remunerasi

Perseroan harus menyediakan kebijakan remunerasi yang jelas, tingkat dan komposisi remunerasi, dan prosedur untuk menerapkan remunerasi, di dalam laporan tahunan perusahaan tersebut.

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham No.75 Tanggal 17 Januari 2011 yang dibuat di hadapan Humbert Lie, S.H., Notaris di Jakarta Utara, ditetapkan bahwa besarnya gaji dan/atau tunjangan lainnya bagi seluruh anggota Dewan Komisaris Perseroan setelah dipotong pajak penghasilan, jumlahnya tidak melebihi Rp 6.000.000.000 (enam miliar Rupiah) setahun.

Prinsip No.10: Akuntabilitas dan Audit

Akuntabilitas

Dewan Komisaris dan Direksi bertanggungjawab kepada para pemegang saham sedangkan pihak manajemen bertanggungjawab kepada Dewan Komisaris dan Direksi.

Dewan Komisaris dan Direksi berupaya memberikan suatu penilaian yang berimbang dan dapat dipahami pemegang saham, mengenai kinerja Perseroan, serta posisi dan peluang pada tiap kuartal. Tanggung jawab ini juga meliputi penyusunan laporan interim dan laporan lain yang sifatnya sensitif, serta laporan kepada regulator (jika diperlukan).

Pihak Manajemen menyediakan laporan yang berimbang dan mudah dipahami mengenai kinerja, posisi, dan peluang perusahaan setiap bulan, untuk kepentingan anggota Dewan.

Akuntabilitas bagi Pemegang Saham

Dewan Komisaris dan Direksi memahami pentingnya menjamin informasi yang tepat dan berkualitas tinggi, sebagaimana dibutuhkan oleh para pemegang saham secara tepat waktu agar mereka bisa mengikuti semua perkembangan terakhir yang mempengaruhi Perseroan. Guna menjamin diseminasi informasi secara efektif, Perseroan memiliki kebijakan Hubungan Komunikasi dengan Pemegang Saham dan Investor. Kebijakan tersebut menggarisbawahi bagaimana Perseroan mengidentifikasi dan membagikan informasi tepat waktu kepada semua pemegang saham. Hal tersebut juga memperkuat komitmen Perseroan terhadap kewajiban-kewajiban untuk mengungkapkan informasi secara terus-menerus sebagaimana diharuskan oleh hukum, dan menggambarkan prosedur-prosedur yang diimplementasikan untuk menjamin kepatuhan.

Laporan Keuangan

Direksi bertanggung jawab untuk menyediakan pandangan yang wajar dan berimbang mengenai kinerja dan peluang keuangan Perseroan dalam semua laporannya kepada pemegang saham dan pihak otoritas yang berwenang. Pertanggungjawaban tersebut dibuktikan melalui laporan finansial yang telah diaudit, pengumuman – pengumuman kuartal tentang hasil finansial Perseroan yang belum diaudit, begitu pula dengan Sambutan Dewan Komisaris, Sambutan Direksi, serta Diskusi dan Analisis Manajemen dalam Laporan Tahunan. Perseroan selalu berupaya agar semua pengumuman kinerja dan pernyataan pers dapat disampaikan tepat waktu kepada media.

Prinsip No.11: Komite Audit

Dewan harus membentuk suatu Komite Audit dengan disertai ketentuan yang menggariskan dengan jelas wewenang dan kewajiban Komite tersebut. Sampai dengan tanggal Prospektus ini diterbitkan, Perseroan belum memiliki Komite Audit. Perseroan bermaksud untuk membentuk Komite Audit paling lambat 6 (enam) bulan sejak tanggal pencatatan saham Perseroan di BEI. Apabila Komite Audit Perseroan nanti terbentuk, Komite Audit tersebut akan dibentuk oleh Dewan Komisaris untuk mengawasi Direksi dan bertanggung jawab penuh terhadap Dewan Komisaris.

Tugas dan tanggung jawab Komite Audit adalah sebagai berikut:

- Meneliti rencana audit auditor eksternal dan internal Perseroan, termasuk hasil auditor Perseroan dalam menelaah dan mengevaluasi sistem akuntansi internal, pengawasan operasional, kepatuhan dan manajemen risiko, serta memastikan koordinasi antara auditor internal, auditor eksternal, dan manajemen Perseroan, yang kegiatannya diadakan sekurang-kurangnya setahun sekali;



- Melakukan penelaahan atas laporan keuangan terkonsolidasi dan laporan auditor atas laporan keuangan tersebut, membahas setiap penyesuaian penting dan bidang-bidang yang berisiko tinggi, perubahan kebijakan akuntansi, kepatuhan terhadap standar-standar pelaporan keuangan berdasarkan ketentuan yang berlaku, masalah-masalah yang timbul dari hasil audit, termasuk hal-hal yang ingin dibahas oleh auditor eksternal tetapi tidak di hadapan manajemen (jika diperlukan), sebelum diajukan kepada Dewan Komisaris untuk disetujui;
- Melakukan penelaahan dan pembahasan bersama dengan auditor eksternal tentang dugaan penipuan, hal-hal yang janggal atau pelanggaran peraturan perundang-undangan yang berakibat atau kemungkinan dapat berdampak material terhadap hasil operasional Perseroan dan atau posisi keuangan Perseroan dan tanggapan dari manajemen atas hal-hal tersebut di atas;
- Mengkaji ulang kerjasama yang diberikan manajemen kepada auditor Perseroan;
- Menelaah transaksi-transaksi yang dilakukan Perseroan menyangkut instrumen derivatif keuangan;
- Mempertimbangkan penunjukan dan penunjukan kembali auditor eksternal dan meneliti ketidakberpihakan serta objektivitas auditor eksternal setiap tahun;
- Melakukan pengujian atas transaksi-transaksi benturan kepentingan berdasarkan peraturan-peraturan yang berlaku;
- Mengkaji ulang dan menyetujui biaya auditor Perseroan;
- Melakukan penelitian-penelitian lain dan tugas-tugas yang diminta oleh Dewan Komisaris dan melaporkan hasil temuan kepada Dewan Komisaris dari waktu ke waktu atas hal-hal yang timbul dan membutuhkan perhatian Komisaris;
- Melaporkan risiko-risiko yang dihadapi Perseroan dan implementasi risiko manajemen oleh Perseroan kepada Dewan Komisaris;
- Melakukan penelaahan dan melaporkan keluhan-keluhan mengenai Perseroan kepada Dewan Komisaris;
- Meneliti kepatuhan Perseroan terhadap semua peraturan dan perundang-undangan di bawah hukum pasar modal dan peraturan perundang-undangan tempat Perseroan beroperasi; dan
- Secara umum melakukan fungsi-fungsi dan tugas-tugas lain yang diwajibkan oleh hukum yang berlaku dari waktu ke waktu

Prinsip No.12: Pengendalian Internal

Pengendalian Internal, Dewan harus menjamin agar pihak Manajemen selalu memiliki suatu sistem pengendalian internal untuk menjaga investasi pemegang saham dan aset-aset Perseroan. Manajemen Perseroan menyadari bahwa sistem pengendalian internal yang baik merupakan salah satu elemen penting dalam kerangka Tata Kelola Perusahaan, sekaligus membantu untuk mencapai tujuan Perseroan dan mencegah atau mendeteksi apabila terjadi penyimpangan.

- Pengendalian Keuangan;
- Pengendalian Operasional; dan
- Pengendalian Ketaatan atas Hukum dan Peraturan yang berlaku.

Prinsip No.13: Audit Internal

Perseroan harus membentuk suatu fungsi pemeriksaan internal yang independen terpisah dari kegiatan operasi bisnis normal.

Setiap level dalam struktur organisasi Perseroan ikut bertanggung jawab dalam menerapkan sistem pengendalian internal yang baik. Untuk memastikan efektivitas pengendalian internal tersebut, Direksi dibantu oleh auditor internal.

Peran Auditor Internal

Auditor internal Perseroan melakukan pengujian atas tingkat kecukupan dan ketaatan pada kebijakan, prosedur, hukum dan peraturan yang ada, serta kehandalan informasi dan laporan keuangan. Di samping itu, auditor internal juga memberikan pandangan mengenai pengendalian internal dan rekomendasi kepada bagian yang diaudit agar segera melakukan tindakan perbaikan atas kelemahan implementasi pengendalian internal yang ditemukan.

Prinsip No.14

Perusahaan harus melibatkan diri dalam komunikasi dengan para pemegang saham yang dilakukan secara rutin, efektif dan jujur.

Perseroan berusaha memberikan informasi tepat waktu dan transparan kepada para pemegang saham dan publik. Semua informasi mengenai inisiatif-inisiatif baru Perseroan akan disebarluaskan pertama kali melalui situs IDXNET yang diikuti oleh satu siaran pers, sejauh memungkinkan. Perseroan saat ini melakukan pertemuan dengan media dan analis menjelang diterbitkannya laporan keuangan per kuartal. Sebagai tambahan terhadap pertemuan media dan analis tersebut, Perseroan telah ikut serta dalam berbagai road show.

Informasi yang sensitif terhadap pergerakan saham umumnya pertama dipublikasikan terlebih dahulu kepada publik melalui situs IDXNET, baik sebelum Perseroan bertemu dengan kelompok investor atau analis atau keduanya sekaligus. Hasil dan laporan tahunan diumumkan atau dikeluarkan dalam jangka waktu yang ditetapkan oleh BEI.

Pada rapat umum pemegang saham Perseroan, pemegang saham diberikan kesempatan untuk menyampaikan pandangan mereka dan bertanya mengenai Perseroan.

4. PROSPEK USAHA

Perseroan yakin bahwa prospek usaha di Indonesia akan semakin membaik pada tahun-tahun ke depan dan sejalan dengan itu industri gas, minyak, batubara dan lainnya akan memberikan kesempatan-kesempatan yang luas sehingga memberikan peluang yang besar bagi dunia pelayaran. Disamping itu, adanya penerapan Asas Cabotage di Indonesia yang mendekati fase yang sangat penting untuk tenggat akhir segmen lepas pantai sampai tahun 2011 (segmen dengan sumber pendapatan yang terbesar dengan tingkat stabilisasi yang tinggi), maka prospek pelayaran di Indonesia akan semakin menarik. Berikut adalah beberapa faktor prospek usaha yang potensial bagi Perseroan dan oleh karena prospek usaha berkaitan dengan analisa industri, maka untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada bagian "Industri Perkapalan" pada prospektus ini.

a. Faktor Makroekonomi

Pada beberapa tahun terakhir ini, perekonomian di Indonesia terus mengalami peningkatan meskipun telah terjadi krisis keuangan global. Peningkatannya tercermin dalam meningkatnya nilai PDB nominal maupun riil yang tumbuh secara rata-rata sebesar 19,3% dan 5,6% per tahun dalam lima tahun terakhir ini. Pertumbuhan PDB tersebut dalam beberapa tahun terakhir didukung oleh meningkatnya belanja konsumen dalam negeri. Belanja atau konsumsi domestik di Indonesia adalah sekitar 33% dari PDB Indonesia dan menurut data dari IMF dalam Indonesia Shipping Report Q4 2010, merupakan salah satu rasio yang tertinggi di dunia. Konsumsi domestik adalah juga faktor pertumbuhan yang terbesar di Indonesia yang memberikan kontribusi lebih dari 50% pertumbuhan PDB sehingga ekonomi Indonesia cukup terisolasi dari volatilitas pasar ekspor dan ekonomi internasional.

Selain itu, menurut prediksi dari IMF dalam Indonesia Shipping Report Q4 2010, Indonesia akan menjadi negara dengan pertumbuhan ekonomi terbesar ketiga di dunia setelah Cina dan India dalam lima tahun mendatang sampai 2015. Hal ini akan semakin meningkatkan pertumbuhan kebutuhan akan minyak dan gas di Indonesia baik konsumsi dari rumah tangga maupun industri. Selain itu, lima pusat pertumbuhan ekonomi terbesar dunia akan berada di kawasan Asia dan oleh karena itu perdagangan antar negara di kawasan ini maupun perdagangan di dalam negara masing-masing akan ikut naik. Ditambah dengan posisi dan lokasi Indonesia yang strategis yang dihubungkan oleh lautan dan perairan, pertumbuhan sektor pelayaran diperkirakan akan naik secara konsisten sesuai dengan pertumbuhan ekonomi yang ada.



b. Faktor Penerapan Asas Cabotage

Dengan berlakunya Asas Cabotage yang telah dicanangkan oleh Presiden Republik Indonesia dengan dikeluarkan Keputusan Presiden untuk, di antaranya, mempercepat perkembangan industri pelayaran di Indonesia maka jasa pelayaran di dalam wilayah negara Indonesia hanya dapat dilakukan oleh pemilik kapal domestik dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia, dan bahwa semua impor dimana biaya kargo atau biaya pengiriman ditanggung oleh pemerintah Indonesia, baik pemerintah pusat ataupun daerah, maka kegiatan tersebut harus dilakukan oleh perusahaan pelayaran Indonesia. Hal tersebut juga akan meningkatkan kontrak jangka panjang antara pemilik kargo dan pemilik kapal di Indonesia, sehingga memberikan insentif finansial bagi eksportir yang menggunakan kapal Indonesia, serta memberikan paket pembiayaan yang menguntungkan untuk mendukung perkembangan industri pelayaran nasional.

Selain itu, pemerintah juga telah mengurangi pelabuhan-pelabuhan di Indonesia yang terbuka bagi kapal asing. Perubahan-perubahan ini sebagian telah diimplementasikan dan sebagian lainnya seperti untuk segmen *offshore* baru akan diimplementasikan pada tahun 2011. Apabila peraturan ini diimplementasikan sesuai ketentuan yang ada seperti sekarang ini, Perseroan berkeyakinan bahwa pasar domestik yang tersedia untuk perusahaan pelayaran Indonesia akan meningkat secara signifikan dan hal tersebut akan menciptakan peluang bagi Perseroan untuk melakukan ekspansi operasi jenis usaha yang lebih luas dan penetrasi pasar yang lebih dalam di pasar domestik.

c. Faktor Potensi Pertumbuhan Industri Minyak dan Lepas Pantai di Indonesia

Menurut Indonesia Oil & Gas Book Q3 2010, Indonesia telah menjadi importir minyak sejak tahun 2004 dan oleh karena tingkat produksi minyak dalam negeri yang terus menurun, pemerintah telah menyediakan minyak dengan cara impor. Dengan tingkat konsumsi minyak dalam negeri yang semakin tinggi seiring dengan pertumbuhan ekonomi yang semakin membaik, potensi pertumbuhan industri minyak dalam negeri akan semakin tinggi. Eksplorasi minyak lepas pantai seperti kegiatan pembangunan FPSO & FSO akan lebih aktif sehubungan dengan target tingkat produksi minyak nasional menjadi 1 juta bopd pada 2011. Oleh karena perusahaan yang bergerak dalam FPSO & FSO sedikit jumlahnya, kesempatan ini akan terbuka pada perusahaan nasional yang sudah berpengalaman dan telah memiliki kapal FPSO. Selain itu, perusahaan lepas pantai yang bergerak dibidang FPSO dan FSO yang memiliki kapal tanker minyak yang dapat dikonversikan menjadi FPSO dan FSO juga terbatas. Padahal kapal-kapal tanker minyak tersebut dibutuhkan untuk dapat mempercepat proses konversi kapal sehingga perusahaan-perusahaan tersebut tidak membutuhkan waktu yang lama untuk memodifikasi kapal menjadi FPSO dan FSO. Oleh karena itu, perusahaan yang sudah memiliki kapal tanker minyak yang telah siap untuk dikonversikan akan memiliki peluang memenangkan tender yang lebih besar dibandingkan dengan perusahaan yang tidak memiliki kapal tanker minyak.

Selain itu, hubungan usaha dengan galangan kapal yang dapat mengkonversi kapal tanker minyak menjadi FPSO dan FSO juga penting guna dapat mempercepat dan memastikan penyerahan kapal konversi tepat waktu tanpa tambahan biaya. Oleh karena hal-hal tersebut di atas, beserta kebutuhan dana yang besar untuk mengelola segmen ini beserta kompleksitas operasi yang tinggi, maka segmen ini memberikan rintangan masuk yang tinggi bagi pemain perusahaan nasional lainnya. Dengan demikian pertumbuhan industri pelayaran tanker minyak dan segmen lepas pantai akan memberikan kesempatan yang besar bagi Perseroan dan hal ini didukung oleh hubungan yang baik yang telah dijalin dengan Pertamina dan banyak perusahaan minyak asing lainnya dalam jangka waktu yang lama.

d. Faktor Potensi Pertumbuhan Kapasitas Pembangkit Listrik Indonesia

Indonesia telah mengalami krisis penyediaan tenaga listrik sejak lama. Menurut majalah Coal Asia edisi November – Desember 2010, hampir semua daerah di Indonesia mengalami kekurangan penyediaan tenaga listrik tersebut dimana kekurangan penyediaan yang terbesar adalah di daerah Jawa dan Bali sebagai pusat konsumsi terbesar dalam negeri dengan total konsumsi sebesar 77% dari seluruh konsumsi nasional.

Dengan tingkat pertumbuhan ekonomi sekarang ini sebesar kurang lebih 5-6% pertahun, kebutuhan listrik akan tumbuh sebesar 8% per tahun dan hal ini tidak dapat diimbangi dengan tingkat pertumbuhan produksi pertahun yang hanya 2%. Kekurangan pasokan tenaga listrik ini akan semakin besar setiap tahunnya sejalan dengan pertumbuhan ekonomi yang pesat sementara penyediaannya akan semakin menurun dengan menuanya dan semakin tidak efisiennya pembangkit listrik yang ada. Hal ini bahkan akan berpotensi untuk menyebabkan kemandekan pertumbuhan ekonomi dalam waktu dekat. Kekurangan penyediaan tenaga listrik yang semakin memburuk belakangan ini juga disebabkan oleh pertumbuhan tingkat industrialisasi di Indonesia serta semakin banyaknya perusahaan industri dan manufaktur di dalam negeri yang mengalihkan penggunaan BBM (Bahan Bakar Minyak) dengan penggunaan listrik dari PT Perusahaan Listrik Negara (PLN) setelah naiknya harga BBM.

Oleh karena tingginya harga BBM akhir-akhir ini, pemerintah telah mencari substitusi bahan bakar yang ada, dan salah satu pilihan yang potensial adalah batubara. Pemerintah belakangan ini telah mengkonversi beberapa pembangkit listrik dengan bahan bakar minyak menjadi pembangkit listrik berbahan bakar batubara. Selain itu, dengan semakin kritisnya kondisi penyediaan sumber listrik nasional, pemerintah Indonesia telah menetapkan program darurat (*crash program*) dengan rencana peningkatan tenaga pembangkit listrik di Indonesia dalam jumlah yang substansial, yakni tambahan 35 GW pembangkit listrik berbahan bakar batubara sampai 2015 dengan target tahap pertama sebesar 10GW sudah harus tercapai pada tahun 2011, serta meminta produsen listrik independen (IPP) untuk secara bersama-sama mengakselerasi peningkatan penyediaan listrik yang dibutuhkan tersebut.

PLN memperkirakan bahwa konsumsi batubara untuk pembangkit listrik akan naik lebih dari 95% menjadi 58,6 juta ton pada tahun 2011 dari hanya sekitar 30 juta ton pada tahun 2010 oleh karena adanya pembangkit listrik batubara yang baru beroperasi. Dengan adanya pertumbuhan permintaan atas batubara yang besar tersebut, maka permintaan pelayaran angkutan curah kering akan semakin marak di dalam negeri karena pusat konsumsi batubara tersebut tersebar di Jawa dan Bali, sementara pusat produksinya kebanyakan berada di Kalimantan dan Sumatera. Di samping itu, PLN ingin memastikan ketersediaan batubara yang konsisten dan stabil guna menjaga tingkat produksi listrik yang berkesinambungan; oleh karena itu PLN cenderung mengikat kontrak jangka panjang dengan para pemilik kapal.

Berikut ini adalah tabel cadangan dan produksi untuk batubara dan energi lainnya di Indonesia:

	2007	2008	2009e	2010f	2011f	2012f	2013f	2014f
Coal Reserves, mn tonnes	4.328,0	4.328,0	4.328,0	4.328,0	4.285,0	4.242,0	4.199,0	4.157,0
Coal Production, mn tonnes	3.17,4	229,5	241,0	260,2	291,5	326,4	365,6	409,5
Coal Consumption, mn toe	3.8,4	30,2	30,8	31,6	33,4	33,4	34,3	34,7
Consumption of hydro-electric power, TWh	11,3	12,0	12,5	13,0	13,0	14,0	14,0	15,0
Electricity Generation, TWh	1.42,4	151,2	157,4	166,1	176,0	183,9	191,3	200,9
Thermal Power Generation, TWh	1.31,1	139,2	144,9	153,1	163,0	169,9	177,3	185,9
Hydro-electric Power Generation, TWh	1.1,3	12,0	12,5	13,0	13,0	14,0	14,0	15,0
Primary Energy Consumption, mn toe	117,9	124,4	128,0	131,8	137,1	142,6	146,9	152,8

e/f = estimate/forecast. na = not applicable. Historical data : BP Statistical Review of World Energy, June 2009/BMI. All forecasts : BMI

e. Faktor Potensi Pertumbuhan Industri Gas Indonesia

Segmen LPG

Di lain pihak, dengan harga minyak yang tinggi sekarang ini, yang diperkirakan terus bertahan atau malah lebih tinggi dalam jangka panjang, pemerintah diperkirakan akan tetap mengeluarkan subsidi minyak dalam jumlah yang besar apabila kondisi ini dipertahankan. Situasi ini diperparah dengan tingkat konsumsi minyak dalam negeri yang semakin tinggi. Oleh karena itu, berdasarkan "Cetak Biru Manajemen Energi Nasional" pemerintah telah menetapkan prioritas untuk mengurangi pemakaian minyak dan lebih menitikberatkan pada pemakaian gas dan sumber energi alternatif lainnya.



Perseroan bersama dengan induk perusahaan BLTA adalah perusahaan nasional pengangkut gas independen terbesar di Indonesia. Perseroan berencana untuk memasukkan semua angkutan tanker gas yang beroperasi di Indonesia dari induk perusahaan BLTA sehingga nantinya Perseroan dapat menjadi perusahaan nasional pengangkut gas independen terbesar di Indonesia. Hal ini sejalan dengan prospek industri gas yang semakin membaik dengan adanya antara lain program konversi minyak tanah menjadi LPG dan fokus konsumsi gas di dalam negeri.

Sebelum adanya konversi penggunaan minyak tanah ke LPG di Indonesia dimulai, yakni sekitar tahun 2008, total kapasitas tanker gas di Indonesia sangat kecil yakni hanya sebesar 21.000 CBM. Namun sejalan dengan penerapan program konversi tersebut dimana sampai pertengahan 2010 telah terjadi konversi penggunaan minyak tanah menjadi gas sebesar kurang lebih 1 juta ton per tahun, dalam 2 tahun terakhir ini, kapasitas angkutan tanker gas di Indonesia telah mengalami kenaikan yang signifikan menjadi 460.000 CBM.

Proses konversi penggunaan minyak tanah menjadi gas belum selesai karena pada saat ini dari 33 provinsi yang ada di Indonesia, hanya 15 provinsi yang telah berhasil melakukan proses konversi tersebut. Oleh karena pertumbuhan industri yang berhubungan erat dengan pertumbuhan ekonomi Indonesia yang akan semakin pesat pada tahun-tahun mendatang, maka permintaan atas produk gas untuk industri pun akan terus meningkat. Sejalan dengan itu dan ditambah dengan belum selesainya program konversi gas, maka Indonesia masih akan membutuhkan sekitar 3 juta ton gas per tahun dan diperkirakan subsidi pemerintah akan berkurang sekitar 2 miliar dolar Amerika Serikat per tahun. Perdagangan gas alam intra Indonesia akan meningkat karena pemerintah telah memprioritaskan penggunaan gas di dalam negeri dan mengurangi ekspor.

Selain itu, dalam proses eksplorasi minyak pada umumnya, kontraktor akan menemukan cadangan gas yang merupakan produk sampingan (*by product*) dari proses eksplorasi minyak tersebut sendiri. Namun di masa lalu, oleh karena unsur gas tersebut sulit disimpan, rumit untuk ditransportasikan serta dapat berbahaya, gas yang ditemukan tersebut akhirnya dibakar. Namun oleh karena kebutuhan dan permintaan gas yang semakin besar di dalam negeri dan guna mendukung upaya pemerintah untuk menciptakan lingkungan yang hijau, maka pada saat belakangan ini Indonesia telah menerapkan aturan untuk menyimpan gas yang dihasilkan tersebut. Hal ini akan semakin meningkatkan volume perdagangan gas dalam negeri.

Selama sejarah modernnya, Indonesia banyak menerapkan manajemen energi nasional yang bergantung pada penggunaan minyak dan oleh karena itu penggunaan gas dalam negeri relatif masih minim. Apabila dibandingkan antara konsumsi gas per kapita di Indonesia dengan konsumsi gas per kapita negara tetangga, maka konsumsi gas di Indonesia masih tertinggal dibandingkan dengan negara-negara tersebut. Konsumsi per kapita gas Indonesia secara rata-rata dari tahun 2000 sampai 2008 hanya sekitar 14% dari konsumsi per kapita gas di Thailand dan hanya sekitar 12% dari konsumsi per kapita gas di Malaysia. Tabel berikut ini menjelaskan mengenai perbandingan konsumsi per kapita Indonesia dengan negara-negara tetangga.

Country	Year								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Brunei	7,431	9,999	7,523	7,385	5,377	7,847	5,196	5,245	5,145
Indonesia	0,646	0,629	0,531	0,586	0,725	0,759	0,641	0,766	1,091
Malaysia	7,325	6,736	7,981	7,299	7,632	8,172	9,286	7,109	6,749
Philippines	1,836	1,752	1,776	1,562	1,620	1,556	1,501	1,509	1,467
Singapore	8,223	8,076	8,007	8,046	8,068	8,439	11,238	11,319	11,039
Thailand	4,989	5,214	5,311	4,575	5,460	1,385	8,802	7,606	8,251
Vietnam	0,577	0,607	0,167	0,769	0,481	0,612	1,183	1,417	1,364

Catatan :

- Dalam satuan Metric Ton per tahun

- Sumber: EIA (US Energy Information Administration) - <http://www.eia.doe.gov/>, <http://www.iea.org/stats/index.asp>, The World Bank - <http://www.worldbank.org>

Segmen LNG

Berdasarkan data BP Migas, Indonesia memiliki cadangan LNG sekitar 194,3 triliun cubic feet (TCF) dari cadangan 'pasti' (*proven reserve*) sekitar 107,3 TCF dari cadangan 'hampir pasti' (*probable reserve*) sebesar 43 TCF dan cadangan yang mungkin ada lainnya (*possible reserve*) 44 TCF, yang merupakan cadangan yang terbesar ke 10 di dunia. Indonesia pada saat ini memberikan penyediaan LNG di dunia sebesar 26% dari beberapa pusat produksi di Aceh, Kalimantan Timur maupun Papua. Cadangan-cadangan gas LNG yang masih ada lainnya (*proven and probable reserves*) terletak di luar pusat permintaan pulau Jawa dan Bali yakni di pulau Kalimantan sebesar 32 TCF dan Sumatera 22 TCF. Porsi terbesar lainnya terletak di pulau Papua sebesar 15 TCF dan Laut Natuna sebesar 52 TCF.

Walaupun Indonesia memiliki cadangan LNG yang besar, namun tingkat penggunaan LNG Indonesia masih relatif rendah. Sektor-sektor industri dalam negeri mengalami kendala kekurangan gas alam yang akut sejak lama, termasuk industri keramik, industri gelas, tekstil, kimia maupun pembangkit tenaga listrik. Oleh karena itu, pemerintah Indonesia berencana untuk tidak memperbaharui kontrak-kontrak LNG yang sudah ada pada saat ini guna memberikan prioritas dan konsentrasi atas permintaan domestik. Ekspor akan dilakukan hanya apabila Indonesia telah dapat memenuhi kebutuhan dalam negeri secara penuh. Disamping itu, oleh karena target penggunaan LNG bagi kebutuhan permintaan dalam negeri menjadi prioritas pemerintah, maka Indonesia akan membangun infrastruktur penggunaan gas di Indonesia termasuk pembangunan sistem pipanisasi gas nasional yang sekarang ini sedang dalam persiapan dan pembangunan terminal LNG di Jawa Barat dan kemungkinan pembukaan tender untuk terminal LNG di Sumatera Utara dan Jawa Timur ataupun Jawa Tengah. Beberapa terminal LNG juga sedang direncanakan oleh perusahaan-perusahaan swasta nasional yang besar.

Berikut ini adalah tabel mengenai ekspor dan impor LNG di negara kawasan Asia Pasifik, dimana hampir semua negara di kawasan ini adalah pengimpor LNG, kecuali Indonesia dan Malaysia:

Table : Asia Pacific LNG Exports/(Imports) (bcm)						
Country	2007	2008	2009e	2010f	2011f	2012f
Australia	15,1	20,2	21,5	28,0	31,3	35,5
China	(3,90)	(4,40)	(8,00)	(10,00)	(10,00)	(16,00)
India (10,00)	(10,80)	(16,10)	(17,10)	(26,20)	(33,00)	
Indonesia	27,7	26,9	28,9	31,0	33,9	41,0
Japan	(88,9)	(92,1)	(88,9)	(90,4)	(92,5)	(94,7)
Malaysia	29,8	29,4	32,0	32,0	32,0	32,0
South Korea	(34,4)	(36,6)	(44,4)	(45,3)	(46,8)	(48,2)
Taiwan	(10,9)	(12,1)	(11,4)	(11,7)	(12,2)	(12,8)

e/f = estimate/forecast. na = not applicable. Historical data : BP Statistical Review of World Energy, June 2009/BMI. All forecasts : BMI

Berdasarkan data-data di atas, maka kebutuhan jasa pelayaran baik untuk pengangkutan LNG dari satu tempat ke tempat lain di Indonesia, maupun untuk kegiatan impor LNG, pembangunan LNG *receiving terminal* maupun penyediaan FSRU (*Floating Storage dan Regassification Unit*) di Indonesia akan meningkat. Prospek ini akan semakin membaik dengan digalakkannya sektor swasta untuk ikut berpartisipasi atas pengelolaan dan penyediaan LNG bagi kebutuhan energi nasional.

Pada saat ini, induk Perusahaan BLTA adalah satu-satunya perusahaan pelayaran nasional yang mampu mengoperasikan dan memiliki kapal LNG dengan bobot 155.000 CBM. Bekerja sama dengan Teekay Corporation dalam bentuk Joint Venture dengan kepemilikan BLTA sebesar 30%, induk Perusahaan BLTA pada saat ini mengoperasikan 2 (dua) kapal tanker gas LNG yakni MT Tangguh Hiri dan MT Tangguh Sago yang melayani pengiriman LNG dari BP Tangguh di Papua ke banyak negara di dunia termasuk China, Jepang, Korea, Amerika Serikat dan negara lainnya.

Pada saat ini Teekay Corporation juga telah memiliki dan mengoperasikan beberapa unit FSRU termasuk FSRU Excelsior yang beroperasi di Bahia Blanca, Argentina dan memiliki dan mengoperasikan 16 kapal tanker LNG (termasuk MT Tangguh Hiri dan MT Tangguh Sago) dan 4 kapal tanker LNG lainnya yang



sedang dalam tahap pembangunan. Teekay Corporation juga adalah pionir dalam melakukan STS (*ship-to-ship*) transfer LNG dan telah melakukannya sebanyak 15.000 kali tanpa kecelakaan dengan mentransfer sebanyak 7,5 miliar barel LNG.

Dengan adanya latar belakang tersebut, Perseroan didukung oleh induk Perusahaan BLTA telah memiliki eksposur LNG yang dalam dan telah mempunyai pengalaman menangani unit-unit floating storage sebagaimana yang telah dilakukan pada usaha FSO dan FPSO. Perseroan juga mempunyai pengalaman dalam *sub-sea mooring* dan pekerjaan *jetty* serta kemampuan pengerjaan topside dan pekerjaan fabrikasi yang diperlukan untuk unit FSRU. Oleh karena itu, Perseroan merupakan salah satu pesaing yang kuat untuk dapat ikut serta dalam penyediaan FSRU di Indonesia.

5. TANGGUNG JAWAB SOSIAL PERUSAHAAN (*CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY*)

Sebagai perusahaan yang berdomisili, tumbuh, dan memiliki basis yang kuat di Indonesia, Perseroan selalu menempatkan upaya kelanjutan aktivitas kontribusi sosial dalam prioritas tinggi. Perseroan percaya bahwa relasi saling menguntungkan antara Perseroan dan para pemangku kepentingan sekitarnya penting untuk dibina. Tujuan yang ingin dicapai adalah menciptakan Masyarakat yang lebih sejahtera, melalui prakarsa – prakarsa sosial. Perseroan sadar mengenai pentingnya menjaga relasi yang baik dengan semua anggota Masyarakat setempat, khususnya di tempat dimana Perseroan beroperasi.

Salah satu bentuk kepedulian terhadap Masyarakat dan lingkungannya adalah melalui kegiatan sosial berupa donor darah yang rutin dilakukan dua kali dalam setahun yaitu pada bulan Maret dan Oktober. Pendonor berasal dari karyawan Perseroan maupun dari pihak eksternal yang telah rutin berpartisipasi menyumbangkan darahnya.

Perseroan juga selalu membantu keluarga karyawan yang terkena musibah bencana. Dengan menunjukkan perhatian kepada karyawan, Perseroan membangun ikatan yang loyal antara Perseroan dengan karyawan. Dalam jangka panjang, hal ini akan memberi manfaat kepada Perseroan. Karyawan akan melihat adanya komitmen Perseroan untuk melindungi kepentingan jangka panjang mereka. Dengan begitu, mereka akan berusaha memberi kontribusi terbaik kepada Perseroan.

Perseroan juga memberikan bantuan langsung kepada para putra-putri karyawan Perseroan yang berprestasi di bidang akademik tertentu, dalam bentuk beberapa jenis dana bantuan. Program Siswa/i Berprestasi tersebut diarahkan untuk mendorong anak-anak karyawan Perseroan untuk melanjutkan pencapaian prestasi akademis mereka sekaligus memupuk semangat bersaing secara sehat di kalangan murid-murid sekolah tersebut. Program ini juga menyediakan penghargaan bagi mereka yang berhasil mendapatkan prestasi akademis menonjol, sekaligus memacu mereka untuk terus melanjutkan prestasi tersebut di masa depan.

Sebagai bagian dari komitmen bagi pendidikan keahlian maritim di Indonesia, Perseroan juga mendukung dan mensponsori kelanjutan program pendidikan dan pelatihan beberapa pemuda terbaik dari negeri ini. Dimulai pada tahun 2008, program tersebut menyediakan beasiswa bagi pemuda-pemuda tersebut yang berstatus siswa di tiga lembaga akademi *maritime* terkemuka di Indonesia, yakni:

1. Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP), Jakarta
2. Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP), Semarang
3. Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP), Makassar

Para pemuda tahun ketiga yang terpilih melalui seleksi tersebut akan diberi kesempatan untuk menjalani magang pada tahun ketiga tersebut di salah satu kapal milik Perseroan dan kemudian di satu tahun terakhir mereka, menghadiri Program Kelas Perseroan. Program Kelas Perseroan adalah suatu program pendidikan lanjutan yang dirancang khusus menciptakan para perwira kapal dengan jabatan *deck officers* atau *marine engineers* di tanker-tanker minyak, kimia dan gas berbendera asing. Di dalam program ini, peserta diajari mengenai pengetahuan teknis tentang perkapalan dan kelautan, sejarah dan latar belakang Perseroan, ketrampilan Bahasa Inggris maritim serta tidak ketinggalan standar fasilitas dan pengetahuan teknis yang diperlukan untuk menjadi seorang pelaut kelas dunia. Perseroan menyediakan kelas beserta semua fasilitas lain yang diperlukan para peserta, termasuk simulasi anjungan kapal, ruang mesin kapal,

bagian pompa muatan, dan ruang belajar berbasis komputer. Pelajaran diberikan dalam kelompok. Program Kelas tersebut juga berkontribusi bagi peningkatan kualitas pengajar di lembaga-lembaga pendidikan & pelatihan maritim tersebut, bekerjasama dengan Glasgow College of Nautical Studies (GCNS). Beberapa pengajar terpilih dikirim ke GCNS, *Glasgow* untuk mengikuti kursus-kursus spesial yang meningkatkan pengetahuan dan ketrampilan mereka dalam bidang kelautan.

6. TRANSAKSI-TRANSAKSI DENGAN PIHAK YANG MEMPUNYAI HUBUNGAN ISTIMEWA

Dalam kegiatan usahanya, Perseroan dan anak perusahaan mengadakan transaksi tertentu dengan pihak-pihak yang mempunyai hubungan istimewa. Manajemen berpendapat bahwa transaksi tersebut dilakukan dengan kondisi dan persyaratan yang sama seperti yang dilakukan dengan pihak-pihak yang tidak mempunyai hubungan istimewa.

Menurut peraturan Bapepam & LK No.IX.E.1, informasi terkait transaksi dengan pihak hubungan istimewa harus diumumkan kepada masyarakat paling lambat 2 hari setelah transaksi tersebut dilakukan. Informasi yang diumumkan meliputi ringkasan laporan penilai mengenai kewajaran transaksi tersebut. Apabila suatu transaksi dianggap sebagai transaksi benturan kepentingan, maka transaksi dimaksud harus mendapatkan persetujuan dari Rapat Umum Pemegang Saham Independen dan diumumkan kepada publik.

Sifat Hubungan Istimewa dalam transaksi-transaksi Perseroan adalah sebagai berikut:

- Perusahaan yang sebagian pengurus atau manajemen dan pemegang sahamnya sama dengan Perseroan dan anak perusahaan, meliputi:
Pan Union Shipping Pte., Ltd., Pan Union Agencies Pte., Ltd., GBLT Shipmanagement Pte., Ltd., Pradapa Maritime Pte., Ltd., Ontari Maritime Pte., Ltd., Gagarmayang Maritime Pte., Ltd., Gold Bridge Shipping Ltd., Pergiwo Navigation Pte., Ltd., Berlian Laju Tanker Pte., Ltd., Kunti Maritime Pte., Ltd., Harsanadi Maritime Pte., Ltd., Badraini Maritime Pte., Ltd., Anjasmoro Maritime Pte., Ltd., Dewi Sri Maritime Pte., Ltd., Dewayani Maritime Pte., Ltd., Barawati Maritime Pte., Ltd., Gandini Maritime Pte., Ltd., Gas Maluku Maritime Pte., Ltd., Gas Bali Maritime Pte., Ltd., Quimera Maritime S.A., PT. Brotojoyo Maritime, Barunawati Maritime Pte., Ltd dan Purwati Maritime Pte., Ltd..
- Thai Petra Transport Co. Ltd. adalah perusahaan asosiasi dari BLTA, pemegang saham utama Perseroan.
- BLTA dan PT Banyu Laju Shipping adalah pemegang saham Perseroan.
- PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk dimiliki oleh keluarga dekat Bapak Hadi Surya, Komisaris PT BLTA - pemegang saham utama Perseroan.
- PT Baturona Adimulya dan PT Dwibina Prima dimiliki oleh keluarga Bapak Hadi Surya.
- PT. Garuda Mahakam Pratama merupakan anak perusahaan PT Bagusnusa Samudra Gemilang yang pemegang saham mayoritasnya adalah Bapak Hadi Surya.
- Jiangsu Xinrong Shipyard Co.Ltd. merupakan afiliasi dari PT Berlian Laju Tanker Tbk.

Transaksi-transaksi tersebut meliputi antara lain:

- 2,34%, 3,16% dan 2,25% dari jumlah pendapatan bersih masing-masing untuk tahun-tahun yang berakhir pada 31 Desember 2010, 2009 dan 2008 dilakukan dengan pihak hubungan istimewa. Manajemen berpendapat bahwa transaksi tersebut dilakukan dengan kondisi dan persyaratan yang sama seperti yang dilakukan dengan pihak-pihak ketiga, dengan rincian sebagai berikut:

(dalam jutaan Rupiah)

Keterangan	31 Desember		
	2010	2009	2008
GBLT Shipmanagement PTe, Ltd	5.427	6.474	5.779
PT. Berlian Laju Tanker Tbk	5.253	140	-
Barunawati Maritime Pte., Ltd.	566	-	-
Lain-lain (masing-masing dibawah Rp 500 juta)	2.046	1.209	691
Jumlah	13.292	7.823	6.470



- b. 1,44%, 1,46% dan 1,84% dari jumlah beban langsung atas kapal yang dimiliki masing-masing untuk tahun-tahun yang berakhir pada 31 Desember 2010, 2009 dan 2008 merupakan beban yang dibayarkan kepada pihak hubungan istimewa. Manajemen berpendapat bahwa transaksi tersebut dilakukan dengan kondisi dan persyaratan yang sama seperti yang dilakukan dengan pihak-ketiga;

Rincian beban yang dibayarkan kepada pihak hubungan istimewa sebagai berikut:

(dalam jutaan Rupiah)

Keterangan	31 Desember		
	2010	2009	2008
Pan Union Agencies Pte., Ltd.	3.792	1.299	627
GBLT Shipmanagement Pte., Ltd	1.329	1.952	1.742
PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk	962	93	19
PT Garuda Mahakam Pratama	876	-	13
Gold Bridge Shipping Tbk	219	556	1
PT Berlian Laju Tanker Tbk	137	24	101
Pan Union Shipping Pte, Ltd	-	-	601
Lain-lain (masing-masing di bawah Rp 500 juta)	59	88	607
Jumlah	7.374	4.012	3.712

- c. Perseroan dan beberapa anak perusahaan yaitu PT Ruby Maritime, PT Sapphire Maritime, PT Diamond Maritime, PT Citrine Maritime, mengadakan perjanjian jasa manajemen dengan GBLT Shipmanagement Pte Ltd ("GBLTA") dan PT Gemilang Bina Lintas Tirta ("GBLT") dimana Perseroan dan beberapa anak perusahaan menerima bantuan jasa manajemen atas kegiatan usahanya. GBLTA dan GBLT berkewajiban untuk memastikan kapal-kapal Perseroan dapat berjalan dengan baik (layak jalan). Bantuan jasa manajemen ini merupakan jasa pengelolaan kapal seperti jasa perbaikan dan pemeliharaan kapal. Perseroan dan beberapa anak perusahaan membayar jasa manajemen sebagai kompensasi. Perjanjian ini berakhir tanggal 14 Agustus 2009 kecuali untuk kapal MT Gas Natuna, MT Anjani, MT Gas Maluku dan MT Gas Bali yang berakhir pada tanggal 3 Januari 2016. Beban jasa manajemen atas transaksi ini dicatat sebagai bagian dari Beban Langsung;
- d. Pada tanggal 31 Desember 2010, saldo piutang dan hutang pada pihak yang mempunyai hubungan istimewa adalah sebagai berikut:

(dalam jutaan Rupiah)

Keterangan	31 Desember		
	2010	2009	2008
Piutang			
Piutang usaha	5.450	631	-
Piutang lain-lain	2.237	8.669	286.968
Jumlah	7.687	9.300	286.968
Persentase dari jumlah aset	0,27%	0,57%	27,84%
Hutang			
Hutang usaha	4.843	5.170	656
Hutang lain-lain	677.102	386.899	173.376
Jumlah	681.945	392.068	174.032
Persentase dari jumlah kewajiban	53,97%	66,89%	77,73%

- e. Perseroan dan beberapa anak perusahaan yaitu PT Ruby Maritime, PT Citrine Maritime, PT Diamond Maritime, PT Emerald Maritime, PT Sapphire Maritime, mengadakan jasa crew management dengan PT Karya Bakti Adil dimana Perseroan dan anak perusahaan menerima bantuan jasa atas manajemen awak kapal yang dimiliki oleh Perseroan dan anak perusahaan. Jasa manajemen ini merupakan jasa pengelolaan awak kapal dan pengadaan awak kapal. Perseroan dan anak perusahaan membayar jasa manajemen sebagai kompensasi. Perjanjian ini berakhir tanggal 1 Januari 2012;

- f. Perseroan dan anak perusahaan membeli aset tetap dari pihak hubungan istimewa dengan perincian sebagai berikut:

Pihak hubungan istimewa	Nilai pembelian	
	2010	2009
	USD	USD
Badraini Maritime Pte., Ltd.	17,000,500	-
Gas Bali Maritime Pte., Ltd.	12,750,000	-
Gas Maluku Maritime Pte., Ltd	11,744,306	-
Barawati Maritime Pte., Ltd	-	19,200,000
Gandini Maritime Pte., Ltd	-	17,685,000
Pergiwo Navigation Pte., Ltd	-	13,126,236
Kunti Maritime Pte., Ltd	-	8,188,239
Dewayani Maritime Pte., Ltd	-	4,037,046
Dewi Sri Maritime Pte., Ltd	-	4,064,890

- g. Kapal milik perusahaan dan anak perusahaan digunakan sebagai jaminan atas hutang lembaga keuangan BLTA;
- h. Hutang lembaga perusahaan dan anak perusahaan dijamin dengan *corporate guarantee* dari BLTA;
- i. Pada tanggal 1 Maret 2010, Bayu Lestari Tanaya menjual 1% (50.000 lembar) kepemilikan saham Perseroan kepada PT. Banyu Laju Shipping, pihak hubungan istimewa, dengan harga sebesar Rp 50.000 ribu;
- j. Pada tanggal 1 Maret 2010, PT. Brotojoyo Maritime, pihak hubungan istimewa, menjual 1% (2.500 lembar) kepemilikan saham PT. Anjasmoro Maritime kepada PT. Citrine Maritime dengan harga sebesar Rp 2.500 ribu;
- k. Perseroan secara langsung atau tidak langsung membeli saham anak perusahaan dari pihak hubungan istimewa;
- l. Pada bulan Desember 2010, Perseroan telah menandatangani kesepakatan bersama (MoU) dengan PT Baturona Adimulya serta afiliasinya (pihak yang mempunyai hubungan istimewa) untuk penyediaan terminal terapung batu bara dengan jangka waktu 20 tahun;
- m. Anak perusahaan, KBA dan GBLT, mengadakan perjanjian sewa ruangan kantor dengan PT Dwibina Prima;
- n. Perseroan telah menandatangani *service agreement* dengan BLTA. Di dalam perjanjian tersebut, BLTA diharuskan untuk menyediakan akses atas staf dan jasa administrasinya kepada Perseroan. Jasa administrasi dan korporasi tersebut meliputi jasa treasury, nasehat hukum dan perpajakan, pengetahuan teknis know-how, teknologi informasi dan jasa komunikasi, sumber daya manusia, payroll dan hubungan investor, dengan dukungan personel yang sesuai. Perseroan diharuskan untuk membayar kepada BLTA sebesar USD 60.000 per bulan atas jasa dan staf administrasi yang dimulai sejak bulan dimana perjanjian ini dijalankan (pembayaran pertama dilakukan dengan basis pro-rata sesuai jumlah hari dalam bulan saat perjanjian tersebut dilaksanakan). Jangka waktu perjanjian ini adalah 1 tahun dengan perpanjangan selama 1 tahun.
- o. Perseroan dan anak perusahaan juga mempunyai transaksi di luar usaha dengan pihak hubungan istimewa.

7. PERJANJIAN PENTING DENGAN PIHAK KETIGA

Perseroan dan anak perusahaan memiliki beberapa kontrak dengan pihak ketiga diantaranya:

- a. Kontrak Penyewaan Tanker Produksi penyimpanan dan Pembongkaran Terapung Terintegrasi (FPSO) Untuk Pengembangan Lepas Pantai Pagerungan Utara No.20100185/1112/CON/DS/OPS/III Tanggal 11 Mei 2010 yang kemudian diubah dengan Amandemen No. 20100185/1112/CON/DS/OPS/III-A1 tanggal 17 September 2010 yang dibuat antara Kangean Energy Indonesia, Ltd. selaku pihak Penyewa kapal dengan PT.Berlian Laju Tanker, Tbk. selaku Kontraktor yang menyewakan kapal, dan PT Emerald Maritime selaku pihak yang berhak untuk melakukan penagihan, yang dibuat dibawah tangan dengan ketentuan dan syarat-syarat sebagai berikut :



Jangka Waktu 12 (dua belas) bulan sejak kontrak efektif yaitu 6 (enam) bulan setelah penunjukan kontraktor pemenang. Opsi Perpanjangan 12 (dua belas) bulan dan perpanjangan opsi awal 12 (dua belas) bulan serta perpanjangan opsi kembali 12 (dua belas) bulan.

Dasar Perjanjian Pihak Kontraktor selaku pihak yang menyewakan kapal FPSO akan menyediakan jasa-jasa kelautan, termasuk jasa penyewaan kapal tanker produksi penyimpanan dan pembongkaran terapung terintegrasi (FPSO) untuk menunjang kegiatan Penyewa dalam hal produksi minyak dan program pembangunan dari di darat maupun lepas pantai di wilayah Republik Indonesia

Pengalihan Hak Penagihan Perubahan atas hak penagihan Kontraktor akan dialihkan kepada PT Emerald Maritime sebagaimana Surat Pernyataan Kontraktor kepada Perusahaan yang terlampir pada Amandemen

Asuransi Protection & Indemnity Nilai batasan minimum untuk penutupan polusi minyak yang terdapat di dalam Asuransi Protection & Indemnity (P&I) di dalam Klausul 31.2.6 dari Kontrak di tambah menjadi sebesar USD 500.000.000, 00 (Lima Ratus Juta Dollar Amerika Serikat)

Penyelesaian Sengketa/Perselisihan Setiap klaim, sengketa atau pertentangan yang timbul dari kontrak ini, penyelesaiannya akan dilakukan dengan pemberitahuan tertulis atas persetujuan dari kedua belah pihak dan akan diselesaikan oleh Badan Arbitrase Nasional Indonesia (BANI)

- b. Term Time Charter Party MT Dewayani tertanggal 16 Februari 2010 yang dibuat di bawah tangan oleh dan antara Ruby Maritime selaku Pemilik dengan PT Pertamina (Persero) selaku Penyewa, dengan ketentuan dan syarat-syarat berikut:

Tujuan Perjanjian Bahwa pemilik menyewakan kapalnya kepada penyewa

Obyek sewa MT Dewayani

Jangka waktu 1 (satu) tahun yang dimulai dari penyerahan kapal yaitu mulai dari 21 Januari 2011 sampai dengan 25 Januari 2011. Opsi perpanjangan 6 (enam) bulan dan penambahan opsi 6 (enam) bulan

- c. Perjanjian Sewa berdasarkan waktu tanggal 7 Februari 2011 yang dibuat dibawah tangan oleh dan antara Diamond Maritime sebagai Pemilik dengan PT Pertamina (Persero) sebagai Penyewa, dengan ketentuan dan syarat-syarat sebagai berikut:

Tujuan Perjanjian Bahwa Pemilik menyewakan kapalnya kepada Penyewa

Obyek sewa MT Pergiwo

Jangka waktu 1 (satu) bulan mulai dari penyerahan kapal yaitu mulai tanggal 20 Januari 2011 sampai dengan 25 Januari 2011. Opsi perpanjangan 1 (satu) bulan dan penambahan opsi 1 (satu) bulan

- d. Perjanjian Sewa Berdasarkan Waktu tanggal 18 Februari 2010 yang diubah dengan Amendment No. 1 To The Time charter Party LPG/C Gas Komodo (EX LPG/C Commander N) yang keduanya dibuat di bawah tangan oleh dan antara PT Pertamina (Persero) selaku Penyewa; General Gas Carrier Corporation IV Ltd C/o Blue Ocean Ship Mngt, Ltd selaku Pemilik Lama; PT Berlian Laju Tanker Tbk selaku Perwakilan Pemilik dan PT Sapphire Maritime selaku Pemilik Baru, dengan syarat dan ketentuan sebagai berikut:

Tujuan Perjanjian	Pemilik menyewakan dan Penyewa menyewa penggunaan dan jasa kapal untuk suatu periode
Objek sewa	MT Gas Komodo
Jangka waktu sewa	5 (lima) tahun dengan +/- 15 (lima belas) hari yang dimulai dari penyerahan kapal yaitu mulai dari tanggal 1 Januari 2010 sampai dengan 10 Januari 2010. Opsi perpanjangan 1 (satu) tahun dan penambahan opsi 1 (satu) tahun
Penyelesaian Perselisihan	Setiap dan semua perbedaan dan perselisihan apapun sifatnya yang timbul dari Perjanjian Sewa ini harus diajukan kepada arbitrase di Singapura (untuk kapal berbendera asing) atau BANI (untuk kapal berbendera Indonesia), menurut hukum Inggris (untuk kapal berbendera asing) atau Hukum Indonesia (untuk kapal berbendera Indonesia)
- e. Time Charter Party tanggal 28 Agustus 1997 yang telah beberapa kali di ubah dan terakhir di ubah dengan Amendment No. 10 to The Long Term Time Charter Party MT Dewi Sri tertanggal 2 Februari 2010 yang dibuat di bawah tangan oleh dan antara Sapphire Maritime selaku Pemilik dengan PT Pertamina (Persero) selaku Penyewa, dengan ketentuan dan syarat-syarat berikut:
- | | |
|-------------------|--|
| Tujuan Perjanjian | bahwa Pemilik menyewakan kapalnya kepada Penyewa |
| Obyek sewa | MT Dewi Sri |
| Jangka waktu | 1 (satu) tahun dengan +/- 15 hari sesuai pilihan Penyewa untuk menyelesaikan pelayaran terakhir terhitung mulai tanggal 24 April 2010. |
- f. Perjanjian Sewa Menyewa Berdasarkan Waktu tanggal 27 Mei 2010 yang dibuat di bawah tangan oleh dan antara Perseroan selaku Pemilik dan BLTA selaku Perwakilan Pemilik dan PT Pelayaran Ekanuri Indra Pratama selaku Penyewa, yang kemudian pada tanggal 1 November 2010 BLTA dan Perseroan melakukan Perjanjian Sewa Menyewa Kapal sebagai tindak lanjut dari perjanjian 27 Mei 2010 dengan syarat dan ketentuan sebagai berikut:
- | | |
|--------------|---|
| Objek sewa | MT Gas Maluku |
| Jangka waktu | 2 (dua) tahun mulai dari 1 November 2010 dengan opsi perpanjangan 1 (satu) tahun. |
- g. Perjanjian sewa menyewa kapal berdasarkan Perjanjian Sewa Berdasarkan Waktu (*Time charter Party*) tertanggal 8 Juni 2009 yang dibuat dibawah tangan, oleh dan antara Citrine Maritime selaku Pemilik kapal dan PT Pertamina (Persero) selaku Penyewa dengan ketentuan sebagai berikut:
- | | |
|-----------------------|---|
| Ruang Lingkup | Citrine Maritime selaku pemilik MT Ontari menyewakan kapalnya ke Pertamina |
| Jangka waktu | 3 tahun dengan +/- 15 (lima belas) hari yang dimulai dari penyerahan kapal yaitu terakhir pada tanggal 30 Mei 2009. Opsi perpanjangan 1 (satu) tahun dan penambahan opsi 1 (satu) tahun. |
| Obyek perjanjian | MT Ontari |
| Penyelesaian Sengketa | Setiap dan semua perbedaan dan perselisihan apapun sifatnya yang timbul dari Perjanjian Sewa ini harus diajukan kepada arbitrase di Badan Arbitrase Nasional Indonesia (BANI) dan berdasarkan hukum yang berlaku di Indonesia |



- h. Perjanjian Sewa Menyewa Berdasarkan Waktu tanggal 4 Februari 2010 yang dibuat dibawah tangan oleh dan antara Emiten sebagai pemilik kapal dan BLTA sebagai Perwakilan Pemilik dan PT Pertamina (Persero) sebagai Penyewa, dengan ketentuan dan syarat-syarat sebagai berikut:

Jangka Waktu Sewa 3 (tiga) tahun dengan +/- 15 (lima belas) hari yang dimulai penyerahan kapal yaitu mulai dari tanggal 1 Januari 2010 sampai dengan 10 Januari 2010. Opsi perpanjangan 1 (satu) tahun dan penambahan opsi (satu) tahun

Obyek Sewa MT Gas Natuna

Penyelesaian Perselisihan Setiap dan semua perbedaan dan perselisihan apapun sifatnya yang timbul dari Perjanjian Sewa ini harus diajukan kepada arbitrase di Badan Arbitrase Nasional Indonesia (BANI) dan berdasarkan hukum yang berlaku di Republik Indonesia

- i. Perjanjian Sewa Menyewa berdasarkan waktu tanggal 29 Januari 2010 yang dibuat dibawah tangan dan telah di-addendum dengan korespondensi surat elektronik tertanggal 3 maret 2011 oleh dan antara KML Shipping atas nama Sinopec Gas Hongkong Penyewa kapal dengan Emiten selaku Pemilik kapal, dengan syarat-syarat dan ketentuan sebagai berikut:

Jangka Waktu Sewa 3 (tiga) bulan +/- 15 (lima belas) hari yang mulai efektif dari 11 April 2010 dengan opsi perpanjangan 6 (enam) atau 9 (sembilan) bulan

Obyek Sewa MT Gas Bali

Penyelesaian Perselisihan Pada Arbitrase London sesuai dengan Arbitration Act 1996

- j. Semi Charterer Contract 24 November 2010 yang telah di perbaharui dengan Semi Charterer Contract tanggal 1 Januari 2011 yang dibuat oleh dan antara Badan Pelaksana Kegiatan Usaha Hulu Minyak Dan Gas Bumi sebagai penyewa dan PT Citrine Maritime sebagai pemilik kapal, dengan ketentuan dan syarat sebagai berikut:

Jangka Waktu Sewa 3 (tiga) bulan mulai dari tanggal 1 Januari 2011 sampai dengan tanggal 31 Maret 2011 (+/- 10 hari untuk penyelesaian)

Obyek Sewa Kapal MT Barawati

Penyelesaian Sengketa Arbitrase Singapura dan menggunakan hukum negara Inggris

- k. Kontrak untuk Penyediaan, Pengoperasian, dan Pemeliharaan FSO Tanker No.20100327/1155/ CON/DS/OPS/IV-TJS-BLT , tanggal 9 September 2010 yang dibuat dibawah tangan oleh dan antara Diamond Maritime sebagai Pemilik dengan PT Tirtajaya Segara sebagai Penyewa, dengan ketentuan dan syarat-syarat sebagai berikut:

Jangka Waktu Sewa 120 (seratus dua puluh) hari dengan opsi I 60 (enam puluh) hari dan opsi II 60 (enam puluh) hari, opsi III 60 (enam puluh) hari opsi IV 60 (enam puluh) hari opsi V 30 (tiga puluh) hari

Obyek Sewa Kapal MT Pradapa

I. Perjanjian fasilitas kredit yang diberikan kepada Perseroan dan Anak Perusahaan

Pemberi Kredit	Perjanjian	Jumlah Fasilitas	Tingkat Bunga	Jatuh tempo	Penggunaan Dana
PERSEROAN					
ING Bank N.V., Singapore Branch Kapal	<i>Secured Term Loan Facility Agreement</i> tanggal 8 November 2005 yang kemudian telah di rubah dengan Amendment Agreement tanggal 23 August 2010	untuk Kapal Eustoma: USD 7,900,000.00 (tujuh juta sembilan ratus ribu dollar Amerika Serikat) Untuk kapal Gas Maluku: USD 12,000,000.00 (dua belas ribu dollar Amerika Serikat)	LIBOR + 3,75%	64 bulan sejak 30 Juli 2010 (hingga 21 November 2015)	Pembiayaan Kapal Gas Maluku dan Eustoma
RUBY MARITIME					
PT Bank Syariah Mandiri, PT Bank Muamalat Indonesia Tbk, PT Bank BRI Syariah dan PT Bank Jatim (Bank Sindikasi)	Akta Akad Line Facility Nomor 1 tanggal 3 Desember 2009 yang dibuat dihadapan Badarusyamsi, S.H., Notaris di Jakarta	Rp 46.672.000.000,- (empat puluh enam miliar enam ratus tujuh puluh dua juta Rupiah)	13%	60 bulan sejak tanggal 15 Desember 2009	Pelunasan hutang lama atas pembelian kapal
SAPPHIRE MARITIME					
PT Bank Syariah Mandiri, PT Bank Muamalat Indonesia Tbk, PT Bank BRI Syariah dan PT Bank Jatim (Bank Sindikasi)	Akta Akad Line Facility Nomor 2 tanggal 3 Desember 2009 yang dibuat dihadapan Badarusyamsi, S.H., Notaris di Jakarta	Rp 46.672.000.000,- (empat puluh enam miliar enam ratus tujuh puluh dua juta Rupiah)	13%	60 bulan sejak tanggal 15 Desember 2009	Pelunasan hutang lama atas pembelian kapal
Deutsche Investitions Und Entwicklungsge sellschaft MBH ("DEG")	Loan Agreement tanggal 31 Maret 2010 yang dibuat di bawah tangan	USD 29.750.000,- (dua puluh sembilan juta tujuh ratus lima puluh ribu dolar Amerika Serikat)	LIBOR + 4,75%	15 Maret 2018	Membiayai Proyek

8. KETERANGAN TENTANG PERKARA YANG SEDANG DIHADAPI

Sampai dengan prospektus ini diterbitkan Perseroan, Anak Perusahaan, Direksi. dan Komisaris Perseroan, serta Direksi dan Komisaris Anak Perusahaan tidak terlibat atau sedang menghadapi suatu gugatan perkara atau perselisihan, baik dalam perkara perdata maupun pidana di hadapan pengadilan, Perselisihan yang diselesaikan melalui Badan Arbitrase Nasional Indonesia (BANI), diajukan pailit dan/atau penundaan kewajiban hutang melalui Pengadilan Niaga, sengketa perpajakan di Badan Penyelesaian Sengketa Pajak serta perselisihan perburuhan di Pengadilan Hubungan Industrial (PHI).

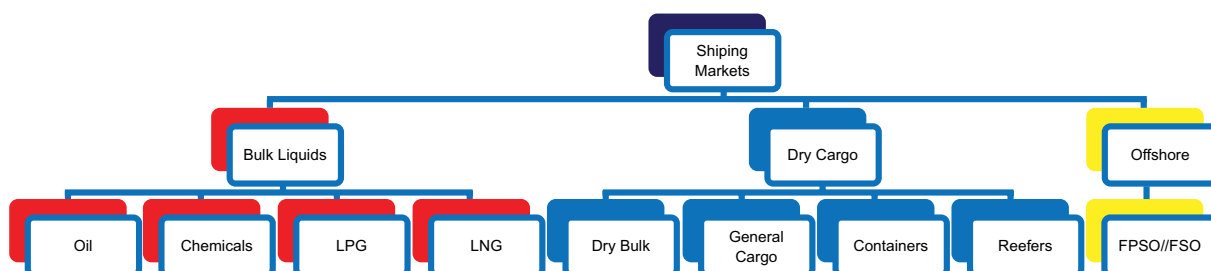
X. INDUSTRI PERKAPALAN DI INDONESIA

Pada bagian tertentu dalam uraian mengenai kegiatan dan prospek usaha Perseroan dan Anak Perusahaan ini, Perseroan telah merujuk kepada informasi yang tersedia secara umum dari Drewry (Drewry Report, Maret 2011) beserta data-data lain dan telah memasukkan informasi tersebut sesuai dengan format dan naskah aslinya yang diterbitkan oleh penerbit. Perseroan tidak melakukan verifikasi atas kebenaran dan tidak mengetahui apakah terdapat disclaimer yang dinyatakan oleh penerbit atas informasi yang dirujuk dibawah ini.

1. SEKILAS TENTANG INDUSTRI

Industri pelayaran merupakan mata rantai yang penting dalam perdagangan internasional, dengan kapal-kapal laut yang mewakili alat yang paling efisien dan seringkali merupakan satu-satunya alat untuk mengangkut sejumlah besar komoditi dasar dan produk jadi. Pasar industri pelayaran secara luas dapat dikelompokkan menjadi dua, yaitu segmen muatan curah cair dan segmen muatan kering – dengan pembagian turunannya menurut jenis komoditas. Muatan curah cair termasuk minyak mentah, produk-produk turunan minyak bumi, *liquefied petroleum gas* (LPG), *liquefied natural gas* (LNG) dan bahan kimia cair curah. Pasar muatan kering mencakup pasar muatan curah kering, muatan umum, peti kemas dan khusus seperti muatan beku (dingin). Selain itu, terdapat pula sektor lepas pantai yang meliputi anjungan pengeboran (*drilling rigs*) maupun kapal pendukung berukuran kecil, serta unit penyimpanan, produksi dan bongkar muat terapung. Skema pasar industri pelayaran utama ditunjukkan di bawah ini.

Pasar Industri Pelayaran Utama



Sumber: Riset Drewry

Setiap segmen pasar dalam industri pelayaran tersebut memiliki serangkaian karakteristik dan pendorongnya masing-masing dan tinjauan berikut ini terfokus pada sektor minyak, LPG, LNG, bahan kimia dan curah kering, beserta tinjauan mengenai segmen FPSO lepas pantai.

PEREKONOMIAN DAN INDUSTRI PELAYARAN DI INDONESIA

Letak geografis Indonesia yang unik sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan wilayah daratan gabungan yang meliputi lebih dari 17.000 pulau dan garis pantai yang membentang sepanjang 95.000 kilometer menegaskan pentingnya industri pelayaran dalam perekonomian negara.

Transportasi laut merupakan cara alami dalam kegiatan perekonomian antar pulau dalam negeri, mengingat luasnya wilayah laut dan perairan Indonesia yang mencakup dua pertiga dari seluruh wilayahnya – yang termasuk dalam batas teritorial dan garis pantainya yang luas, yang merupakan salah satu garis terpanjang di dunia, setelah Kanada, Amerika Serikat dan Rusia.

Kepulauan Indonesia



Sumber: Riset Drewry

Lokasinya yang strategis antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik serta melewati rute-rute perdagangan laut global utama yang menghubungkan Eropa dan Timur Tengah dengan Asia, semakin meningkatkan pentingnya sektor pelayaran dan perannya dalam pengembangan perdagangan dan perekonomian negara.

Selain susunan dan lokasi geografis yang bergantung pada transportasi laut, sumber daya alam Indonesia yang berlimpah juga memberi manfaat pada sektor kelautan, karena produksi dan pasokan bahan baku baik untuk pasar dalam negeri maupun pasar internasional mendorong permintaan akan kapal Indonesia merupakan:

- Eksportir batubara termal terbesar di dunia;
- Eksportir Gas Alam Cair (*Liquefied Natural Gas (LNG)*) terbesar kedua; dan
- Eksportir tembaga terbesar ketiga.

Selain itu, Indonesia merupakan salah satu dari hanya beberapa negara yang memiliki cadangan minyak dan gas yang besar. Cadangan mineral dan komoditas Indonesia yang berlimpah merupakan sumber pasokan yang penting untuk negara-negara dengan perekonomian yang berkembang dengan sangat cepat, seperti Cina dan India dan bahkan Indonesia sendiri, serta ketersediaan cadangan yang melimpah tersebut merupakan salah satu pendorong bagi jasa pelayaran domestik dan internasional.

Industri pelayaran juga memetik manfaat dari kegiatan perekonomian yang tidak terdistribusi secara merata di seluruh wilayah kepulauan Indonesia. Penyebaran penduduk Indonesia terkonsentrasi pada beberapa pulau yang subur, dengan 90% dari penduduknya tinggal di pula Jawa dan Sumatera, tetapi pulau-pulau lainnya seperti Kalimantan dan Irian Jaya, memiliki sumber daya alam yang tidak seimbang dengan jumlah penduduknya yang lebih sedikit.

Indonesia – Distribusi Kegiatan Ekonomi



Sumber: Riset Drewry

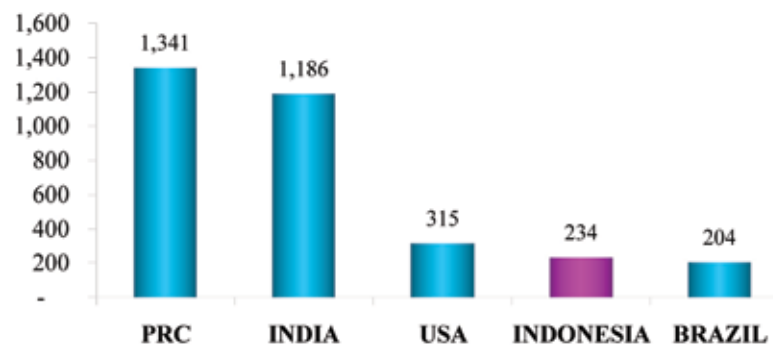
Indonesia – Distribusi Kepadatan Penduduk



Sumber: Riset Drewry

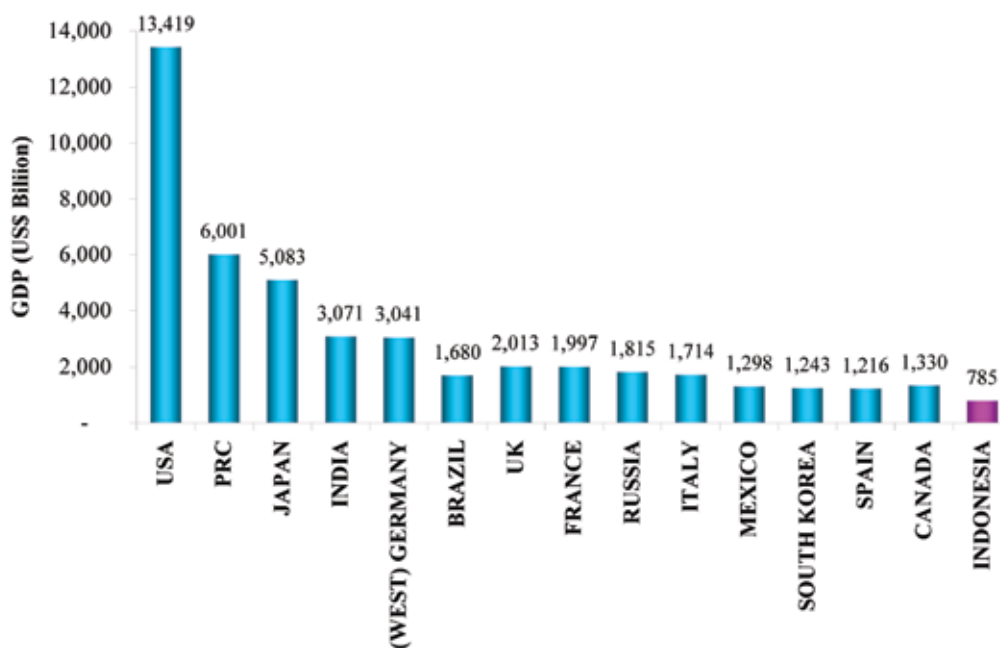
Konsentrasi kegiatan perekonomian yang tinggi di Jawa, yang memiliki sumber daya terbatas, mendorong kegiatan pelayaran antar pulau di dalam negeri. Indonesia juga memiliki jumlah penduduk yang besar untuk mendukung pertumbuhan permintaan dalam negeri. Indonesia merupakan negara terpadat keempat di dunia setelah Cina, India dan Amerika Serikat. Jumlah penduduknya tercermin pula sebagian dalam ukuran perekonomiannya, yang merupakan peringkat keempat terbesar di Asia setelah Cina, India dan Jepang, serta peringkat ke-15 di dunia.

Negara-Negara Paling Padat di Dunia: 2010



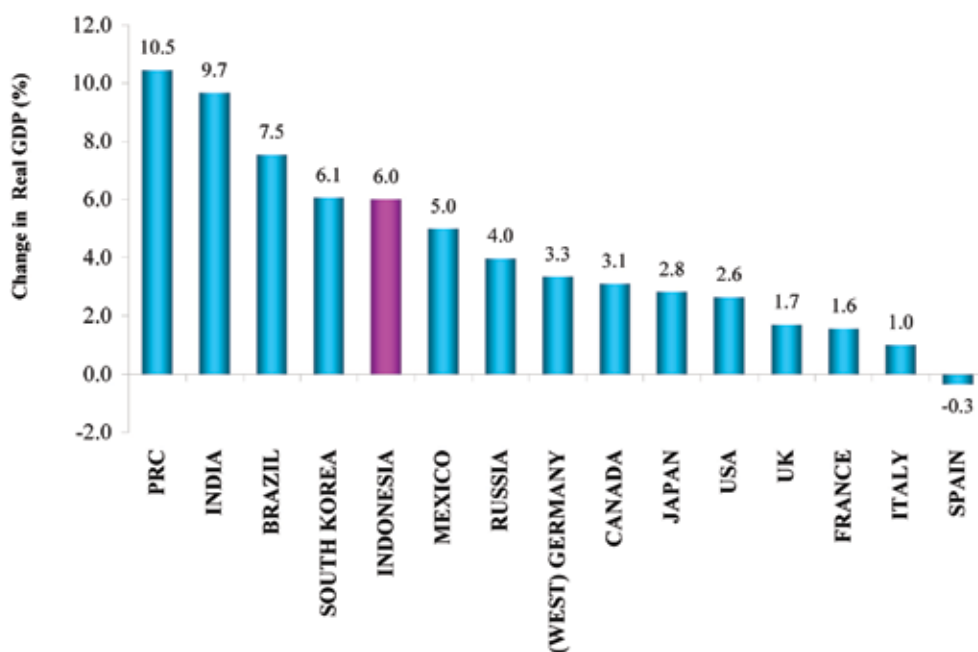
Sumber: IMF

Perekonomian Terbesar di Dunia: 2010



Sumber: IMF

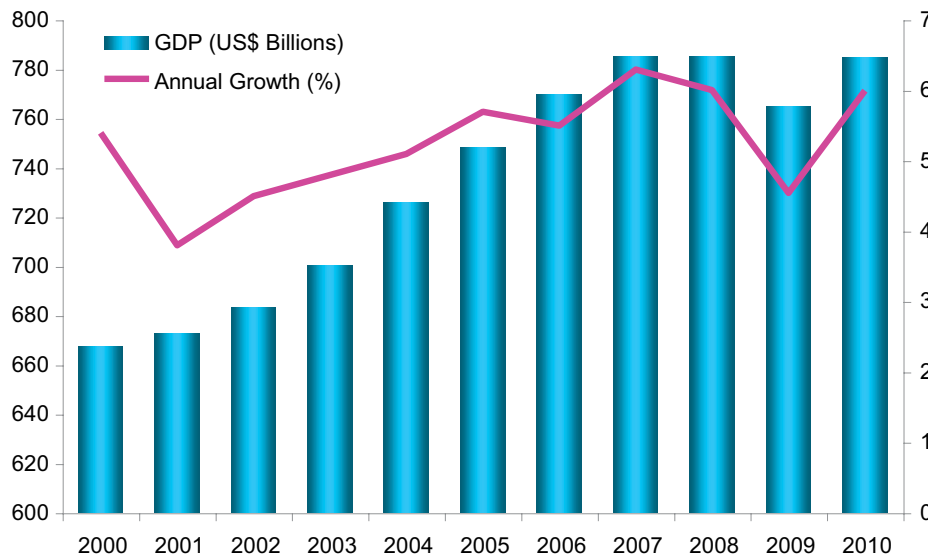
Pertumbuhan Ekonomi - Perekonomian Terbesar di Dunia 2010 (Perubahan dalam PDB %)



Sumber: IMF



Pertumbuhan Ekonomi – Indonesia (Periode 2000 – 2010)



Sumber: IMF

Selain itu, angka pertumbuhan tahunan Indonesia selalu berada di atas 3,0% selama dekade terakhir dan bahkan mencapai 6% pada tahun 2007, yang melambat menjadi 4,5% hanya pada tahun 2009 dimana pada periode yang sama beberapa perekonomian besar lainnya mencatat kontraksi yang signifikan.

ASAS CABOTAGE

Asas Cabotage Indonesia mewajibkan kegiatan pengangkutan laut dalam negeri dengan kapal-kapal berbendera Indonesia yang dimiliki oleh perusahaan-perusahaan dalam negeri dan diawaki oleh para kru berkebangsaan Indonesia. Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1999 yang telah dicabut dengan Peraturan Pemerintah No.20 Tahun 2010 tentang Angkutan Di Perairan yang dikeluarkan dalam kaitannya dengan persyaratan ini secara lugas melarang kapal-kapal asing untuk mengangkut para penumpang dan/atau barang antara pelabuhan-pelabuhan di perairan Indonesia. Selain itu, semua impor untuk badan-badan usaha milik negara wajib diangkut dengan kapal-kapal berbendera Indonesia.

Pelaksanaan Cabotage diatur sesuai dengan kategori barang yang ditentukan dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. 71 Tahun 2005 yang telah dicabut dengan Peraturan menteri Perhubungan No. KM 22 Tahun 2010 tentang tentang Pengangkutan Barang/Muatan Antar Pelabuhan Laut di Dalam Negeri yang mengatur jangka waktu penggunaan kapal asing di wilayah perairan, sebagaimana diuraikan berikut ini:

Cabotage di Indonesia – Kategori Dasar

Kategori Barang yang Dikapalkan di Dalam Negeri/Kegiatan Pengangkutan Laut di Perairan Indonesia yang Harus Dipatuhi		Tanggal Berlaku
i	Barang yang menggunakan peti kemas	18 November 2005
ii	Muatan umum tanpa menggunakan peti kemas	
iii	Kayu dan produk-produk primer, semen, pupuk, dan beras	
iv	Minyak kelapa sawit mentah, produk-produk pertambangan dan penggalian, biji-bijian lain, sayur mayur, buah-buahan, dan ikan segar	1 Januari 2008
v	Muatan cair dan bahan kimia serta biji-bijian pertanian	1 Januari 2009
vi	Minyak dan gas alam	1 Januari 2010
vii	Batu bara – sejak tanggal berakhirnya kontrak-kontrak yang berlaku saat ini dan selambat-lambatnya pada tanggal tertentu	7 Mei 2011
viii	Dukungan kegiatan minyak dan gas bumi hulu dan hilir	

Sumber: Riset Drewry

Peraturan di Indonesia membatasi pula keikutsertaan asing dalam industri pelayaran dalam negeri melalui investasi dalam perusahaan-perusahaan pelayaran dalam negeri yang terlibat dalam perdagangan cabotage. Singkatnya, kepemilikan asing dalam perusahaan-perusahaan tersebut tidak diperbolehkan melebihi 49% dari keseluruhan modal dasar perusahaan.

Pembatasan ini dilakukan dalam bentuk Daftar Negatif Investasi (DNI), Undang-Undang No. 1 tahun 1967 tentang Penanaman Modal Asing (sekarang diganti dengan Undang-Undang No. 25 tahun 2007 tentang Penanaman Modal) dan Surat Pemberitahuan Direktur Jendral Perhubungan Laut kepada BKPM bulan Agustus 2005'.

DNI yang secara berkala diterbitkan oleh pemerintah Indonesia, berisi daftar bidang-bidang larangan atau pembatasan investasi asing dan domestik. Pada dasarnya, beberapa bidang yang tidak termasuk di dalam daftar, terbuka untuk investasi asing dan domestik. DNI yang berlaku saat ini mengatur bahwa "Pelayaran Rakyat" (atau Industri-Industri Pelayaran Berskala Kecil, yaitu perusahaan-perusahaan yang menerapkan cabotage dengan menggunakan kapal-kapal lokal tradisional) tertutup untuk investasi asing.

Pada bulan Agustus 2005, Ditjen Hubla – Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Departemen Perhubungan – menyampaikan pemberitahuan kepada BKPM (Badan Koordinasi Penanaman Modal) – bahwa perusahaan-perusahaan pelayaran investasi asing dengan kepemilikan saham oleh pihak asing lebih dari 49% tidak akan lagi menerima izin pelayaran yang disyaratkan.

Ketentuan ini secara efektif membatasi investasi asing menjadi kurang dari 49% kepemilikan saham dalam perusahaan-perusahaan pelayaran dalam negeri yang melaksanakan Asas Cabotage.

Terkait dengan sektor lepas pantai, Departemen Perhubungan (DepHub) Indonesia telah membagi kapal-kapal pendukung lepas pantai menjadi tiga kelompok dari kapal berukuran sangat kecil menjadi kapal berukuran sangat besar untuk menerapkan Asas Cabotage.

Cabotage dan Sektor Lepas Pantai - Kategorisasi

Kelompok A	Kelompok B	Kelompok C
<i>Tugboats</i>	Tongkang Akomodasi (<i>accommodation barges</i>)	Anjungan Jack up (<i>jack up rig</i>)
Kapal Tambat (<i>mooring boats</i>)	> 250 kaki	Anjungan selam (<i>Submersible rig</i>)
Utility vessels	Kapal pengatur jangkar (<i>anchor handling tugs</i>)	
	Kapal pengatur jangkar & pemasok kebutuhan (<i>anchor handling tug supply</i>)	<i>Pipe/Cable laying vessel</i>
Tongkang (<i>barges</i>)	ASD <i>Tugboats</i>	
Kapal pendarat (<i>landing craft</i>)	Kapal Pasokan Platform (<i>platform supply vessel</i>)	
Tongkang minyak (<i>oil barges</i>)	Kapal Seismik (<i>seismic vessel</i>)	
Kapal pengaman (<i>security boats</i>)	Tongkang Derek (<i>crane barges</i>)	
Truk laut (<i>Sea truck</i>)	FSO	
Kapal kru (<i>crew boats</i>)	FPSO	
Tongkang Derek (<i>crane barges</i>)		
Tongkang Pilot (<i>pilot barges</i>)		
Kapal jangkar (<i>anchor boats</i>)		

Sumber: Riset Drewry

Hampir semua kapal dalam Kelompok A yang beroperasi di Indonesia merupakan kapal berbendera Indonesia. Kelompok B sebagian besar terdiri atas kapal berbendera asing dan kelompok C seluruhnya merupakan kapal berbendera asing, karena sebagian besar perusahaan minyak dan gas yang beroperasi di Indonesia menggunakan kapal-kapal asing untuk kegiatan eksplorasi, produksi, dan penyimpanan.

Kurangnya kapal milik dan berbendera Indonesia yang termasuk dalam Kelompok B dan khususnya kapal yang termasuk dalam Kelompok C disebabkan oleh terbatasnya pasokan dunia, mengingat tingginya biaya dan tingkat kesulitan dalam pembangunan kapal-kapal tersebut.

Peraturan Asas Cabotage sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 22 Tahun 2010 tentang Pengangkutan Barang/Muatan Antar Pelabuhan Laut Di Dalam Negeri mewajibkan semua kapal yang beroperasi di perairan Indonesia berbendera Indonesia selambat-lambatnya sampai tanggal 7 Mei 2011. Kapal-kapal yang melaksanakan kontrak-kontrak transportasi yang ditandatangani sebelum 7 Mei 2008 diperbolehkan untuk melanjutkan kegiatan operasinya di perairan Indonesia sampai dengan tanggal 7 Mei 2011.



Pelanggaran terhadap Asas Cabotage akan dikenai hukuman sebagaimana ditentukan dalam Pasal 284 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu: “Setiap orang yang mengoperasikan kapal asing untuk mengangkut penumpang dan/atau barang antar pelabuhan di perairan Indonesia sebagaimana Pasal 8 ayat (2) harus dihukum penjara selama 5 tahun dan denda sebesar Rp 600.000.000 (enam ratus juta rupiah).” Selain denda pidana, pelanggaran terhadap harapan cabotage juga tunduk pada sanksi administrasi sebagaimana ditentukan dalam Pasal 59 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008.

Cabotage dan Tarif tambang

Asas Cabotage juga diterapkan di negara-negara lainnya, Amerika Serikat merupakan contoh utama dimana perdagangan domestik diberikan kepada kapal-kapal berbendera Amerika di bawah Undang-Undang Jones Act. Dalam situasi dimana Asas Cabotage diterapkan, biasanya terdapat perbedaan tarif tambang yang dibayarkan di dalam Asas Cabotage dengan tarif yang dibayarkan atas kapal dengan jenis dan ukuran yang sama di pasar internasional. Umumnya tarif tambang Cabotage lebih tinggi daripada tarif tambang internasional karena perbedaan dinamika permintaan dan ketersediaan kapal di pasar domestik, sehingga Asas Cabotage memberikan keuntungan kepada perusahaan-perusahaan pelayaran domestik, seperti yang digambarkan dalam tabel di bawah ini:

**Tarif Tambang dalam Asas Cabotage Indonesia dibandingkan Tarif Tambang Internasional
Kwartal IV - 2010**

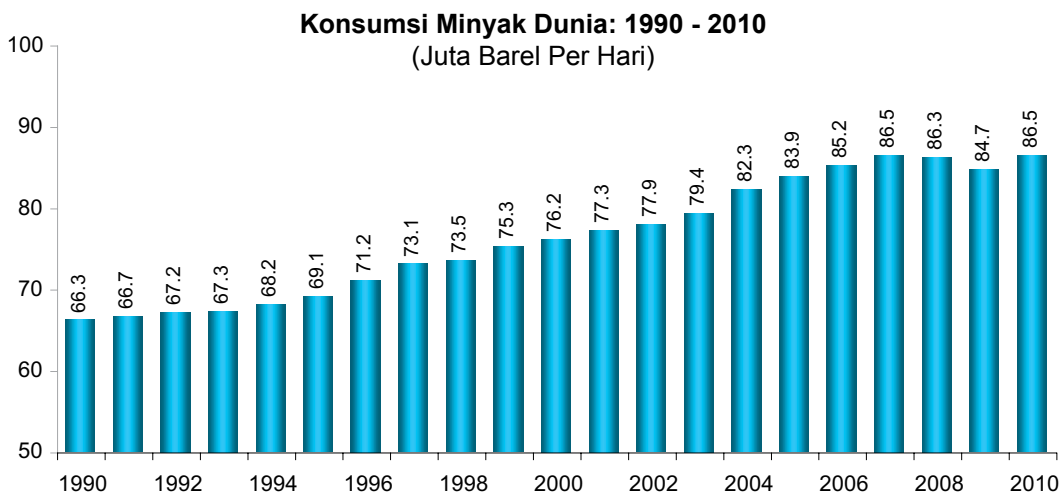
Sektor	Ukuran (Dwt)	Usia Kapal (Tahun)	Tarif Tambang USD '000/Hari		
			Asas Cabotage Indonesia	Internasional	Perbedaan Cab/Int (%)
Kapal Tanker Minyak	30.000	15	7.900-11.000	6.800-6.900	16-61%
	95.000	15	20.000-21.600	14.900-15.200	34-44%
Kapal Tanker Kimia	5.900	15	8.500	5.300	60%

Source: Drewry Research

PASAR KAPAL TANKER MINYAK

Pasar Minyak Dunia

Permintaan untuk produk-produk minyak mentah dan minyak bumi olahan dipengaruhi oleh sejumlah faktor termasuk kondisi perekonomian umum (termasuk peningkatan dan penurunan *economic output*), harga minyak, masalah lingkungan hidup, kondisi cuaca, dan persaingan dari sumber-sumber energi alternatif. Konsumsi minyak dunia secara umum telah mengalami pertumbuhan sejak tahun 2000, meskipun terjadi penurunan pada tahun 2009 di tengah kelesuan perekonomian global. Namun demikian, data sementara untuk tahun 2010 menunjukkan bahwa permintaan telah kembali meningkat bahkan hingga di atas nilai permintaan sebelum krisis tersebut terjadi.



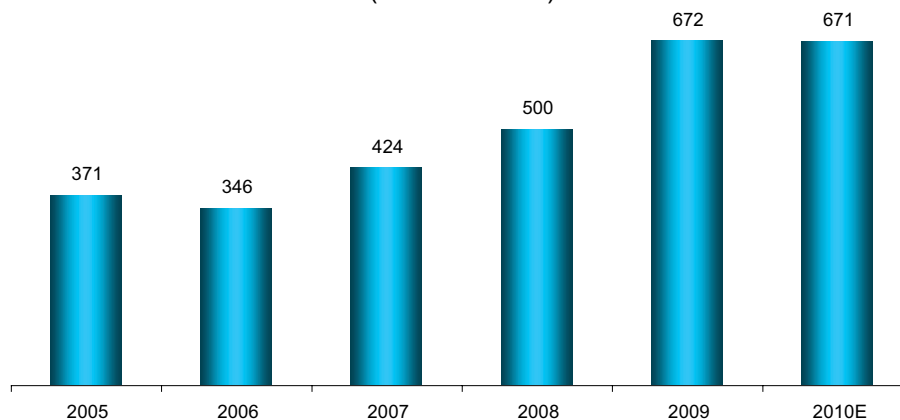
Sumber: Riset Drewry

Per tahun 2009, Indonesia juga memiliki cadangan gas terbukti (*proven gas reserves*) sebesar 3,2 triliun meter kubik – terbesar kesebelas di dunia. Produksi gas negara sebesar 71,9 miliar kubik meter juga telah menempatkan Indonesia di peringkat kesepuluh produsen dunia terbesar. Cadangan gas Indonesia setara dengan tiga kali cadangan minyaknya dan cadangan tersebut akan memenuhi pasokan negara selama lima puluh tahun berikutnya dengan tingkat produksi saat ini. Sektor minyak dan gas negara merupakan bagian penting dari perekonomian Indonesia dan merupakan penyumbang penting untuk penerimaan ekspor dan devisa. Sektor tersebut saat ini merupakan sumber terbesar penerimaan Indonesia, dengan jumlah sekitar 15% dari pendapatan negara pada tahun 2009.

Tingkat dan proporsi pendapatan dari sektor perminyakan telah turun selama beberapa tahun terakhir. Keluaran mentah dan kondensat sektor ini telah terus turun selama sekurang-kurangnya dalam dekade terakhir, akibat penurunan alamiah pada ladang minyak yang telah tua. Namun demikian, Indonesia telah berupaya untuk beralih ke sektor gas alam untuk memenuhi kebutuhannya di tengah-tengah penurunan produksi minyak, dan hal ini telah meningkatkan pengeboran sumur-sumur gas.

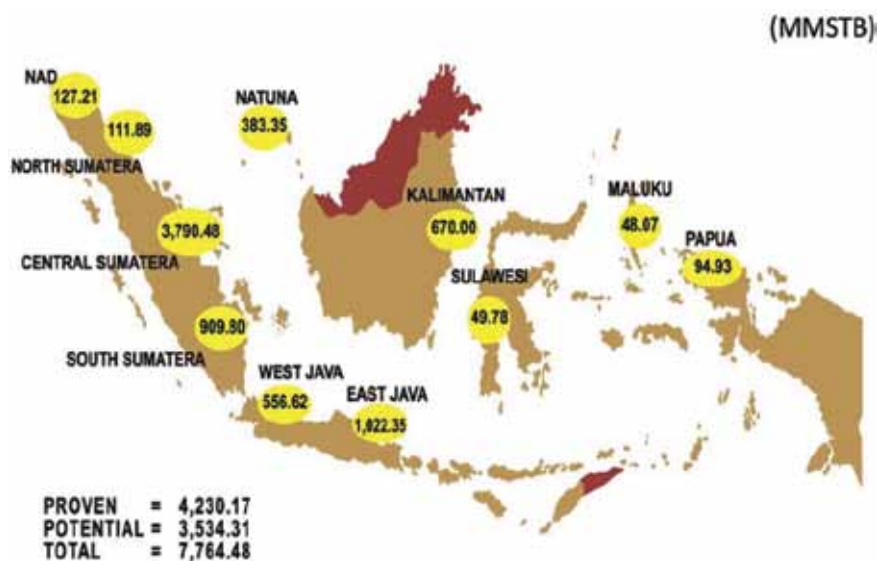
Namun demikian nilai ekspor tetap lebih besar jumlahnya, sementara untuk alasan teknis Indonesia masih mengimpor minyak mentah untuk pengolahan dalam negeri. Pada tahun 2010, 670.000 barel minyak mentah diimpor per harinya.

Impor Minyak Indonesia (‘000 barel/hari)



Sumber: CIA World Factbook 2009

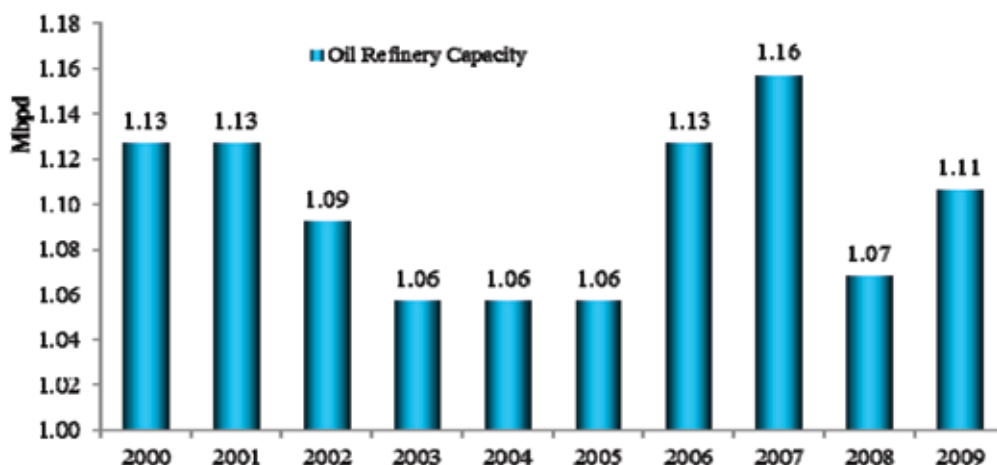
Cadangan Minyak Indonesia MMSTB: million stock tank barrels (juta barel tanker stok)



Sumber: Direktorat Jenderal Minyak & Gas

Walaupun keseluruhan produksi mengalami penurunan sejalan dengan berkurangnya cadangan yang ada, penurunan ekspor yang mengiringinya dapat membantu memenuhi permintaan kapal dalam negeri, karena adanya pengalihan proporsi produksi lokal yang lebih besar untuk memenuhi permintaan hilir dalam negeri. Diagram di bawah ini menunjukkan kapasitas pengilangan yang meningkat tajam dalam beberapa tahun terakhir sejalan dengan peningkatan konsumsi minyak dalam negeri.

Kapasitas Kilang Minyak Indonesia
(‘000 barel/hari)



Sumber: BP Statistical Review of World Energy 2010

Armada Kapal Tanker Minyak Dunia

Armada kapal tanker minyak dunia secara umum dibagi menjadi enam klasifikasi utama, berdasarkan daya tampung kapal tersebut. Selain itu, armada kapal tanker juga dibagi menjadi (i) kapal tanker minyak mentah – yang mengangkut minyak mentah atau bahan bakar minyak sisa (*“dirty” product*) dan (ii) kapal tanker produk – yang mengangkut produk-produk minyak bumi olahan (*“clean” product*) seperti bensin, bahan bakar jet, minyak tanah, *naphtha* dan bahan bakar gas. Jenis kapal tanker produk tidak memiliki klasifikasi-klasifikasi tertentu, tetapi dibedakan berdasarkan berbagai faktor seperti riwayat teknis dan dagangnya. Walaupun tanker produk juga dapat mengangkut *“dirty” product*, tanker-tanker tersebut biasanya tidak digunakan secara bergantian untuk muatan bersih dan kotor, karena tanker kapal harus dibersihkan sebelum pemuatan jenis kargo yang berbeda.

Demi memperoleh manfaat dari skala ekonomi, para penyewa kapal tanker yang mengangkut minyak mentah biasanya akan menyewa kapal berukuran paling besar, dengan mempertimbangkan kemampuan dan ukuran pelabuhan dan kanal dan jumlah muatan yang optimal. Tanker-tanker minyak tersebut dapat dikategorikan sebagai: *Ultra Large Crude Carrier (ULCC)*, *Very Large Crude Carrier/VLCC*, kapal tanker minyak Suezmax, Aframax, Panamax dan Handy.

Kategori	Kisaran Ukuran - Dwt
Handy	10 - 49.999
Panamax	50 - 79.999
Aframax	80 - 119.999
Suezmax	120 - 199.999
VLCC	200 - 319.999
ULCC	> 320.000 +

Sumber: Riset Drewry

ULCC, kapasitas tonase di atas 320.000 DWT, dikenal dengan sebutan Ultra Large Crude Carriers (ULCC). Biasanya mengangkut muatan dengan jalur yang jauh dari Timur Tengah ke Asia dan Eropa.



VLCC, dengan kapasitas angkut minyak di atas 200.000 DWT. VLCC mengangkut sebagian minyak mentah, biasanya untuk perjalanan jauh (*long-haul voyage*), walaupun ukuran pelabuhan terkadang membatasi rute perdagangannya. Misalnya, hanya beberapa pelabuhan di Amerika Serikat, seperti Pelabuhan Minyak Lepas Pantai Louisiana, yang mampu menangani VLCC dengan muatan penuh. VLCC biasanya melakukan perdagangan dengan rute *long-haul* dari Timur Tengah ke Asia, Eropa dan Teluk Amerika atau Kepulauan Karibia.

Kapal tanker Suezmax, dengan kapasitas angkut minyak kurang lebih 120.000 hingga 199.999 DWT. Kapal tanker Suezmax dipergunakan dalam berbagai perdagangan minyak mentah, sebagian besar biasanya dari Afrika Barat menuju Amerika Serikat, Teluk Meksiko ke Kepulauan Karibia; dari Timur Tengah ke Eropa, di sekitar Laut Utara, Mediterania dan antar Asia.

Kapal tanker Aframax, dengan kapasitas angkut minyak kurang lebih 80.000 hingga 119.999 DWT. Kapal tanker Aframax digunakan dalam jalur perdagangan regional yang lebih singkat, terutama di Eropa Barat Laut, Kepulauan Karibia, Mediterania dan Asia.

Kapal tanker Panamax, dengan daya angkut muatan minyak sebesar 50.000 sampai dengan 80.000 DWT. Kapal tanker Panamax mewakili ruang perdagangan yang lebih khusus biasanya dengan memanfaatkan pembatasan-pembatasan pelabuhan terkait kapal-kapal yang lebih besar di Amerika Utara dan Selatan, dan demikian biasanya melakukan perdagangan di pasar-pasar tersebut.

Kapal tanker Handy, terdiri dari kapal tanker Handysize dan Handymax, dengan daya angkut muatan minyak kurang dari 50.000 DWT namun di atas 10.000 DWT. Kapal tanker Handy melayani berbagai rute perdagangan regional dengan mengangkut produk-produk minyak bumi olahan dan minyak mentah dengan rute perdagangan yang tidak sesuai untuk kapal-kapal besar. Walaupun kapal-kapal berukuran lebih besar, seperti Aframax atau kapal-kapal besar lainnya, biasanya hanya mengangkut minyak mentah, beberapa di antaranya memiliki kemampuan untuk mengangkut produk-produk minyak bumi olahan dan beberapa jenis bahan kimia, sehingga kapal-kapal tersebut juga digolongkan ke dalam armada kapal kimia. Namun kapal tanker Handy mengangkut sebagian besar produk minyak bumi olahan, dengan lebih dari 90% kapal dengan kisaran ukuran yang sama mengangkut produk-produk bersih.

Armada Kapal Tanker Minyak Dunia & Orderbook: Januari 2011

Ukuran kapal	Armada Saat Ini		Pesanan (Orderbook)		Persentase Orderbook atas Armada	
	Jumlah	Jutaan DWT	Jumlah	Jutaan DWT	Jumlah	Jutaan DWT
<9.999	3.388	8,8	110	0,6	3,2	7,1
10-49.999	782	27,9	89	3,4	11,4	12,2
50-79.999	438	30,4	111	7,2	25,3	23,7
80-119.999	861	91,3	139	15,2	16,1	16,6
120-199.999	412	63,2	155	24,1	37,6	38,1
200-319.000	532	160,3	113	35	21,2	21,8
320.000+ 21	7,0	76	24,3	361,9	347,1	
Total	6434	388,9	793	109,8	12,3	28,2

Sumber: Riset Drewry

Armada Kapal Tanker Minyak Indonesia

Bila dibandingkan dengan armada internasional, armada kapal tanker minyak berbendera Indonesia relatif kecil dan didominasi oleh perusahaan milik negara yaitu Pertamina. Operator utama armada kapal berbendera Indonesia yang mampu menjalankan usahanya dalam perdagangan domestik berdasarkan Asas Cabotage, ditunjukkan melalui tabel berikut ini. Perseroan memiliki armada terbesar dilihat dari kapasitas tonase.

Tanker Minyak Mentah dan Tanker Produk Berbendera Indonesia¹⁾: Januari 2011

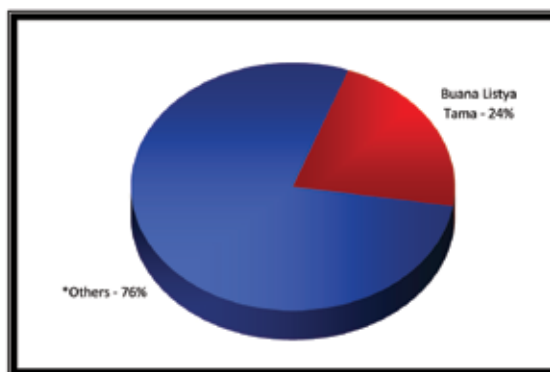
Pemilik Utama	Jumlah Kapal	DWT Gabungan
Buana Listya Tama – Perseroan	9	441,232
Sukses Osean Khatulistiwa Line	5	376,125
Waruna Nusa Sentana	12	350,974
Trada Maritime	4	271,470
Cakra Bahana	4	136,745
Inti Energi Line	3	108,054
Arpeni Pratama Ocean Lines	3	42,993
Bahtera Pasific Lines	2	36,497
Humpuss Intermoda Transportasi	5	32,593
Armada Bumi Pratiwi Lines	9	29,676
Samudera Shipping Services	2	27,920
Jumlah	58	1,854,279

1) Dengan pengecualian kapal-kapal milik Pertamina dan seluruh tanker kimia

Sumber: Riset Drewry

Jika dilihat dari sisi kapasitas tonasenya, Perseroan memiliki armada kapal terbesar – dimana ukuran rata-rata kapal dalam armadanya adalah sekitar 50.000 DWT. Dengan pertimbangan tersebut, Perseroan menguasai 24,0% kapasitas pelayaran tanker minyak mentah dan tanker produk, di luar kapal-kapal yang dimiliki oleh Pertamina.

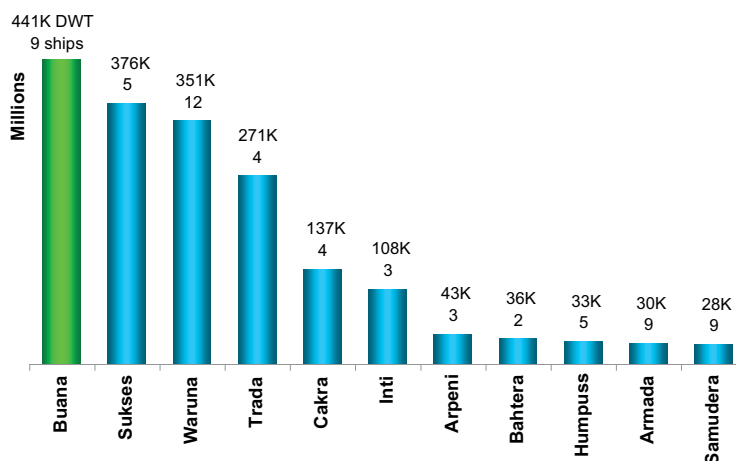
Armada Tanker Minyak dan Tanker Produk Indonesia: Januari 2011 (Porsi pasar oleh Pemilik Terbesar menurut DWT)



* Termasuk para pemilik kecil yang tidak termasuk dalam daftar di atas tapi dengan mengecualikan Pertamina sebagai penyewa utama dalam pasar domestik

Sumber: Riset Drewry

Kapal Tanker Minyak dan Tanker Produk Berbendera Indonesia: Januari 2011 (*Pemilik terbesar: Jumlah Kapal & Dwt)



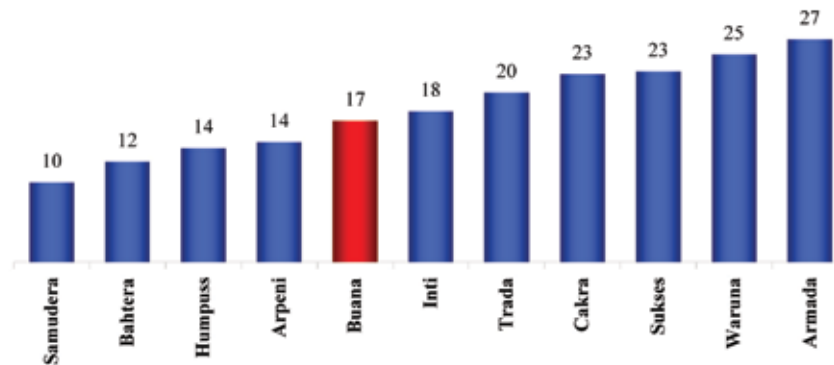
* Produser minyak milik negara dikecualikan karena posisinya sebagai penyewa utama

Sumber: Riset Drewry



Rata-rata usia armada tanker dunia (lebih dari 10.000 DWT) adalah sekitar 11 tahun. Rata-rata usia armada tanker Indonesia yang dioperasikan operator utama ditunjukkan dalam diagram di bawah ini, dengan usia rata-rata berkisar antara 10 sampai 27 tahun.

Profil Usia Kapal Tanker Minyak Berbendera Indonesia: Januari 2011
(*Pemilik terbesar: Rata-Rata Usia Kapal – Tahun)



* Produser minyak milik negara (Pertamina) dikecualikan karena posisinya sebagai penyewa utama
Sumber: Riset Drewry

Tarif Tambang Kapal Tanker Minyak

Penggunaan kapal-kapal tanker minyak di pasar dilakukan melalui sejumlah opsi penyewaan yang berbeda-beda. Syarat-syarat umum yang biasanya ditemukan dalam jenis kontrak tersebut diuraikan di bawah ini.

- **Sewa tanpa awak kapal (*bareboat charter*)** melibatkan penggunaan kapal biasanya selama jangka waktu yang panjang mencapai 10 tahun atau lebih. Dalam hal ini, semua biaya yang terkait dengan pelayaran, termasuk bahan bakar kapal atau *bunker* dan biaya sandar, serta semua pengeluaran operasional kapal, seperti biaya pengoperasian harian, pemeliharaan, penggunaan kru dan asuransi, menjadi tanggungan penyewa. Pemilik kapal menerima pembayaran sewa bulanan yang dihitung secara harian dan hanya bertanggung jawab atas pembayaran biaya modal terkait kapal tersebut.
- **Sewa kapal menurut waktu (*time charter*)** melibatkan penggunaan kapal, baik selama beberapa bulan atau beberapa tahun, atau untuk pelayaran antara titik penerimaan dan titik penyerahan barang yang telah disepakati, yang dikenal dengan istilah *trip charter*. Penyewa membayar semua biaya terkait pelayaran tersebut. Pemilik kapal menerima pembayaran sewa setengah bulanan yang dihitung secara harian dan bertanggung jawab atas pembayaran semua pengeluaran operasional kapal dan biaya modal kapal.
- **Sewa pelayaran tunggal atau langsung (*single or spot voyage charter*)** melibatkan pengangkutan sejumlah jenis muatan tertentu dari pelabuhan muat menuju pelabuhan bongkar, dengan tunduk kepada berbagai syarat pengurusan muatan (*cargo handling terms*). Kebanyakan jenis penyewaan ini bersifat tunggal untuk sekali pelayaran (*single*) atau *spot basis*, karena pola perdagangannya yang tidak mendorong sebuah pelayaran penuh (*round voyage trading*). Para pemilik kapal menerima satu kali pembayaran dengan mengalikan tonase muatan yang diangkut oleh kapal dengan tarif biaya angkut per ton. Pemilik bertanggung jawab atas pembayaran semua biaya yang dikeluarkan, termasuk biaya pelayaran, biaya operasional dan biaya modal kapal tersebut.
- **Kontrak penggunaan kapal untuk pengiriman barang (*Contract Of Affreightment/COA*)**, berkaitan dengan pengangkutan sejumlah muatan dengan rute yang sama dan memungkinkan pemegang COA untuk menunjuk beberapa kapal yang berbeda untuk melakukan pelayaran-pelayaran tertentu. Pada dasarnya, kontrak ini merupakan sejumlah sewa perjalanan untuk mengangkut sejumlah muatan tertentu selama jangka waktu COA, yang biasanya berkisar selama beberapa tahun. Semua biaya operasional kapal, biaya pelayaran dan biaya modal ditanggung oleh pemilik kapal. Tarif tambang biasanya disepakati berdasarkan berat per ton.

TCE atau *Time Charter Equivalent*, adalah nilai yang menguraikan potensi pendapatan dari setiap pelayaran yang dilakukan berdasarkan tarif *Worldscale* yang ditawarkan. Tarif *Worldscale* ditentukan dan dapat dikonversikan menjadi dolar per ton muatan. Perhitungan untuk setiap pelayaran kemudian dilakukan dengan mengeluarkan semua biaya (biaya sandar, *bunker* dan komisi) dari penerimaan kotor. Hasilnya akan diperoleh laba bersih yang dibagi dengan jumlah hari pelayaran (di laut dan di pelabuhan) untuk menghasilkan tarif *TCE* harian.

Tarif tambang kapal tanker dan nilai sebuah kapal tanker sangat dipengaruhi oleh permintaan dan penawaran atas kapasitas kapal tanker tersebut. Di masa lalu, setiap perubahan kecil dalam tingkat utilitas kapal tanker telah menyebabkan fluktuasi yang relatif tinggi dalam tarif tambang kapal tanker jenis VLCC/ULCC. Fluktuasi tarif tambang yang lebih rendah juga terjadi untuk pasar kapal tanker jenis Suezmax, Aframax dan Panamax sementara tingkat volatilitas terendah adalah di pasar kapal tanker jenis Handy dibandingkan dengan kapal tanker lainnya secara keseluruhan.

Sejak tahun 2005 sampai dengan tahun 2007, tarif tambang *time charter* untuk semua ukuran kapal tanker minyak meningkat cukup tajam, mencerminkan fakta bahwa tingginya permintaan atas minyak dan peningkatan pergerakan minyak melalui pengangkutan laut telah mendorong permintaan atas kapal tanker. Hal ini menyebabkan hubungan yang lebih erat antara permintaan dan penawaran kapal. Namun demikian, seiring dengan melemahnya perekonomian dunia selama paruh kedua tahun 2008, permintaan akan minyak ikut menurun yang berdampak negatif terhadap permintaan atas kapal tanker dan tarif tambang. Setelah sempat menurun di tahun 2009, tarif tambang akhirnya pulih di tahun 2010 dengan sedikit volatilitas bulanan.

Tarif Sewa Kapal Tanker Satu Tahun: 2000 - 2010 (USD /Rata-Rata Periode Harian)

Kategori Kapal Ukuran (DWT)	Handysize 30.000	Handymax 45.000	Aframax 90-95.000	Suezmax 150.000	VLCC 280.000
2000	12.454	13.958	18.854	27.042	35.250
2001	15.583	17.563	23.125	30.500	37.958
2002	11.417	13.288	16.896	17.750	23.458
2003	13.267	14.846	19.146	26.104	33.604
2004	15.629	19.029	29.500	37.875	53.900
2005	18.854	25.271	35.021	42.292	60.125
2006	21.417	26.792	35.233	42.667	55.992
2007	22.000	24.500	33.143	43.042	53.333
2008	21.438	23.092	34.708	46.917	74.662
2009	9.700	10.800	17.400	22.500	31.500
2010	12.000	13.000	19.300	30.000	39.000

Sumber: Riset Drewry

Secara umum, tarif tambang untuk *time charter* tidak sefluktuatif tarif tambang *spot*, karena kapal tersebut disewa selama jangka waktu yang lebih panjang. Di pasar *spot*, tarif tambang akan didasari pada kondisi yang berlaku pada saat penawaran dan permintaan kapal tersebut dilakukan sehingga dengan demikian menjadi lebih rentan terhadap volatilitas.

Perbandingan atas tarif tambang internasional untuk 1 tahun dengan tarif tambang domestik ditunjukkan di dalam tabel berikut. Dapat dilihat bahwa tarif tambang domestik lebih tinggi dari tarif tambang internasional. Sebagai contoh, pada kuartal keempat tahun 2010, tarif tambang domestik untuk tanker Aframax mencapai 30-40% lebih tinggi daripada tarif tambang yang berlaku di pasar internasional.

Tarif Tambang untuk *Time Charter* – Internasional vs Domestik Indonesia untuk Jangka Waktu 1 Tahun(USD per Hari)

Aframax Crude Tanker (80-120.000 DWT)			Handysize Products Tanker (10-50.000 DWT)		
	International	Domestik	International	Domestik	
Ukuran	95.000 DWT	Aframax Single Hull	30.000 DWT	45.000 DWT	30.000 DWT Single Hull 18.500 DWT Single Hull
Usia	15 Tahun	20 Tahun	15 Tahun	15 Tahun	17 Tahun
3Q10	16.300-16.500	20.000-21.600	7.000-7.200	10.000-10.100	7.900-11.000
4Q10	14.900-15.200		6.800-6.900	9.200-9.600	11.600

Sumber: Riset Drewry

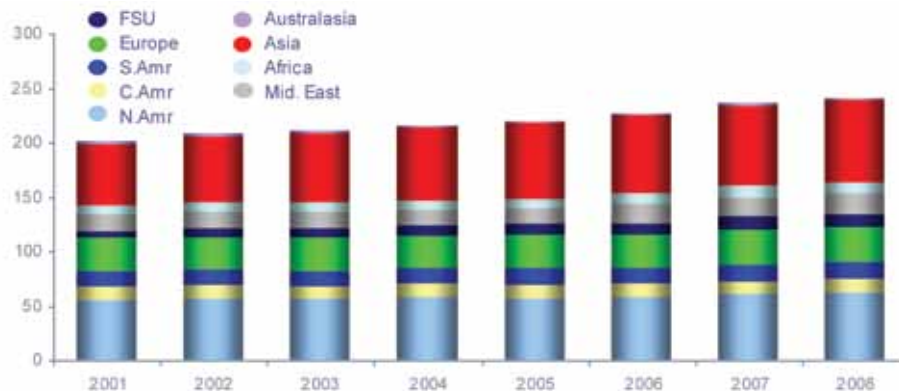


PASAR LPG

Pasar LPG Dunia

LPG merupakan istilah kolektif yang mencakup berbagai hidrokarbon yang muncul sebagai gas pada tekanan atmosfer normal dan suhu ambien sebesar 15,6°C (60°F). Kapal LPG digunakan pula dalam pengangkutan amonia dan sejumlah gas petrokimia. Di masa lalu, gas-gas tersebut (yang dihasilkan selama pengilangan minyak bumi) dianggap sebagai limbah dan akhirnya dibakar. Namun setelah proses pencairan dikembangkan – baik untuk keperluan transportasi dan penyimpanan - LPG menjadi signifikan fungsinya baik sebagai bahan bakar maupun bahan baku industri kimia, khususnya *ethylene*, *propylene*, *butadiene*, dan *vinyl chloride monomer (VCM)*. Dua produk LPG utama adalah *propane* dan *butane*. Permintaan atas kapal pengangkut LPG terutama dipengaruhi oleh permintaan akan LPG, amonia dan gas-gas petrokimia untuk negara-negara yang pasokan dalam negerinya tidak mencukupi kebutuhan konsumsinya. Pasar kapal tanker LPG menyediakan layanan transportasi untuk memperbaiki ketidakseimbangan antar wilayah yang memproduksi dan mengkonsumsi LPG, amonia dan gas-gas petrokimia.

Konsumsi LPG (Juta Ton)

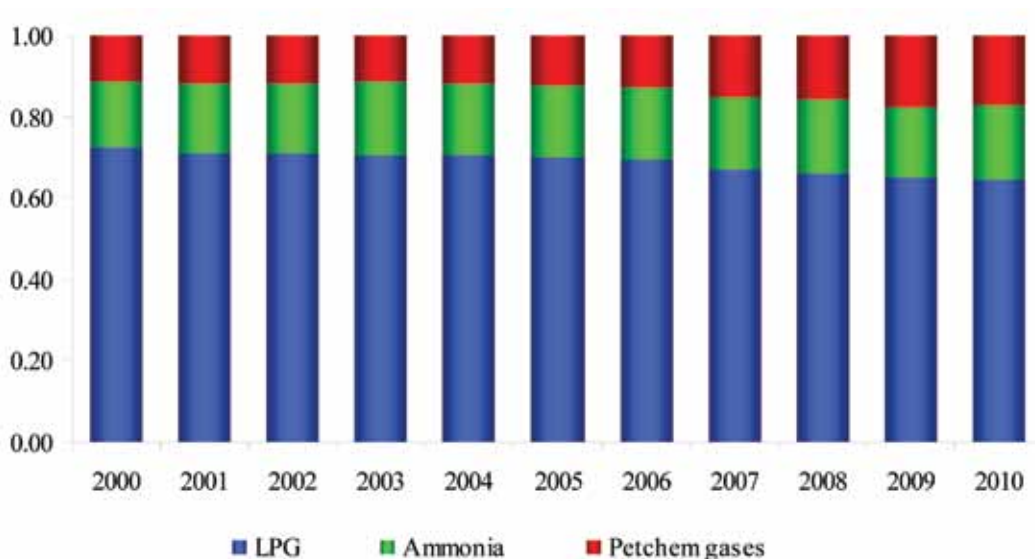


Sumber: Riset Drewry

LPG adalah gas yang terasosiasi, yang diproduksi sebagai produk sampingan dalam produksi minyak dan gas alam mentah dan terutama digunakan sebagai bahan bakar transportasi, perumahan, dan pemanasan komersial/untuk memasak, serta sebagai bahan baku untuk produksi petrokimia.

Setelah periode perlambatan atas pertumbuhan perdagangan di awal dekade, perdagangan telah tumbuh pesat sejak tahun 2003 hingga tahun 2007. Pulihnya ekspor LPG Timur Tengah, meningkatnya impor amonia ke AS dan menguatnya perdagangan gas petrokimia telah menjadi faktor-faktor utama dibalik meningkatnya pertumbuhan perdagangan tersebut. Di tahun 2008 dan 2009, perdagangan menurun sebagai akibat krisis ekonomi dunia, namun angka provisional untuk tahun 2010 mengindikasikan peningkatan atas arus perdagangan, sejalan dengan berakhirnya krisis ekonomi.

Perdagangan LPG & Gas Cair Lewat Laut (Miliar Ton)



Sumber: Riset Drewry

Terlepas dari pertumbuhan dan perkembangan perekonomian yang ada, peningkatan konsumsi LPG dunia dipengaruhi pula oleh kerangka undang-undang yang mendukung industri ini, seiring dengan gerakan negara-negara berkembang dalam pemakaian bahan bakar yang lebih bersih.

Peningkatan konsumsi LPG untuk jangka waktu menengah dan panjang kemungkinan besar berasal dari negara-negara dengan populasi dan perekonomian terus berkembang sehingga peningkatan kebutuhannya harus dipenuhi melalui peningkatan produksi dalam negeri maupun impor, yang pada akhirnya akan mendorong pertumbuhan permintaan atas kapal-kapal LPG. Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki ciri-ciri di atas

Pasar LPG di Indonesia

Indonesia merupakan salah satu negara berkembang dengan populasi dan perekonomian yang tumbuh dengan sangat cepat sehingga mendorong kebutuhan atas proporsi LPG yang lebih besar dalam portofolio energinya (*energy mix*).

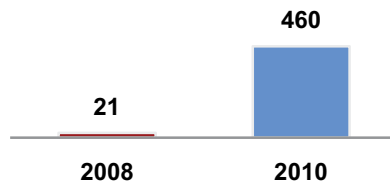
Sebagian besar penduduk Indonesia saat ini menggunakan minyak tanah bersubsidi, untuk memenuhi kebutuhan energi mereka. Pemerintah Indonesia telah meluncurkan program untuk mengganti konsumsi dalam negeri atas minyak tanah menjadi LPG untuk menangani lonjakan biaya subsidi negara atas penggunaan minyak tanah yang terjadi akibat meningkatnya konsumsi bahan bakar seiring pertumbuhan dan pembangunan ekonomi.

Program konversi LPG yang terus dilakukan secara berkelanjutan ini akan secara dramatis mengubah peta penggunaan energi di Indonesia, yang secara signifikan akan meningkatkan konsumsi LPG dalam negeri dan permintaan pelayaran domestik atas bahan bakar dari berbagai pengilangan dan terminal penyimpanan di seluruh kepulauan Indonesia.



Dalam waktu yang singkat, permintaan Pertamina atas tanker gas (untuk LPG dan LNG) meningkat tajam seperti yang terlihat di gambar berikut ini:

**Permintaan Pertamina atas Tanker Gas
(‘000 CBM)**

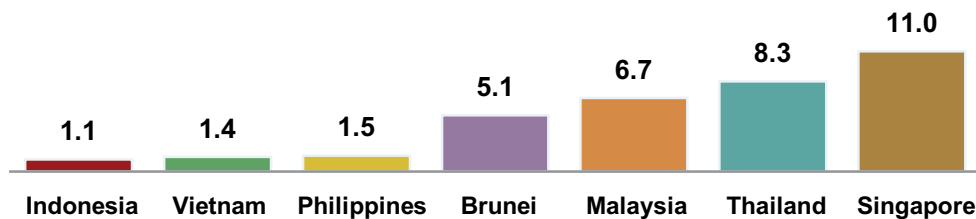


Sumber: Riset Drewry

Konsumsi gas di Indonesia merupakan salah satu yang terendah di Asia dan diperkirakan akan berkembang sejalan dengan kebijakan pemerintah mengenai penggunaan gas.

Tabel di bawah ini memberikan gambaran tentang pengilangan dan terminal penyimpanan serta lokasi mereka.

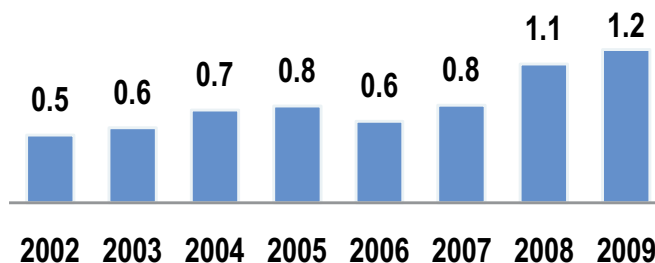
**Konsumsi LPG Negara ASEAN – 2008
(Per Kapita – Kg)**



Sumber: BP Statistical Review of World Energy, June 2009/BMI

Faktanya adalah konsumsi LPG Indonesia telah naik dua kali lipat dalam basis per kapita selama periode tahun 2006 hingga 2009, seperti yang ditunjukkan dalam diagram berikut:

**Konsumsi LPG Indonesia – Per Kapita
(Kg)**



Sumber: BP Statistical Review of World Energy, June 2009/BMI

Terminal Penyimpanan LPG Utama di Indonesia

Lokasi Penyulingan/Penyimpanan Domestik	Perusahaan	Kapasitas Penyimpanan ('000 Ton)	Ukuran Maksimum Kapal ¹⁾ ('000 CBM)
Bali			
Manggis, Bali	Pertamina	2,0	n.a.
Jakarta			
Pelabuhan Tanjung Priok	Pertamina	12,5	4,0,
Surabaya/Jawa Timur			
Pelabuhan Tanjung perak	Pertamina	8,0	4,0
Jawa Barat			
Balongan	Pertamina	10,0	3,5
Cilacap	Pertamina	12,0	3,5
Mundu	Pertamina	1,6	3,5
Kalimantan Timur			
Balikpapan	Pertamina	4,9	28,0
Riau			
Dumai	Pertamina	5,4	3,5
Sulawesi Selatan			
Makassar	Pertamina	2,5	
North Sumatra			
Pangkalan Bradan	Pertamina	6,2	3,5
Terminal, lepas pantai, perjanjian produksi bersama			
Arun Pertamina/ExxonMobil	180,5	65,0	
Kalimantan Timur			
Bontang	Pertamina/Vico/Jilco/Total	200	60,0
Tanjung Saten	Chevron	6,8	4,0
Laut Jawa			
Arjuna	BP	30	n.a.
Papua/Irian Jaya			
Arar Petrochina	1,0	4,0	
Riau			
Tanjung Uban	Pertamina	9,5	60,0
Tangki Penyimpanan Terapung (Disewa oleh Pertamina)			
Maersk Venture	Pertamina	50,0	n.a.
Commander N	Pertamina	45,0	n.a.
BW Clipper	Pertamina	45,0	n.a.
BW Challenger	Pertamina	45,0	n.a.
Mill House	Pertamina	47,0	n.a.

1) Maximum ship size accepted by the storage location

Sumber: Riset Drewry

Armada LPG Global

Armada LPG dapat dibagi menjadi tiga jenis utama berdasarkan metode pencairan LPG yang diangkut dan dibedakan melalui sistem kungkungan (*containment system*) – dengan pilihan sesuai jenis produk yang diangkut.

Ada tiga jenis sistem kungkungan dalam pengangkutan LPG:

- Bertekanan penuh
- Semi-berpendingin
- Berpendingin sepenuhnya.

Kapal bertekanan penuh (*pr*), yang mencairkan muatan yang dibawanya pada suhu kamar di bawah tekanan tinggi hingga 17 bar (kg/cm²), umumnya berupa kapal kecil di bawah 8.000 CBM. Sebagian besar kapal-kapal ini berukuran kurang dari 5.000 CBM. Sistem bertekanan penuh hanya cocok untuk kapal-kapal LPG berukuran terkecil. Hal ini disebabkan perlunya memperbesar ukuran tanki agar sejajar dengan penebalan dinding secara proporsional. Kapal bertekanan penuh terbesar menawarkan daya muat sekitar 10.000 m³ tetapi sebagian besar kapal berjenis ini berkapasitas kurang dari 5.000 m³. Akibatnya, kapal-kapal pengangkut LPG bertekanan penuh tersebut biasanya berlayar pada jalur perdagangan di daerah pesisir.



Kapal dengan semi-pendingin (*s/r*) mencairkan muatan melalui kombinasi sistem tekanan dan pendinginan agar suhu turun hingga minus 48°C dan dengan tekanan sebesar 9 bar (kg/cm²). Beberapa tanker dengan kilang gas mampu mendinginkan hingga minus 104°C dan disebut sebagai *ethylene carrier*. Mayoritas kapal *s/r* berukuran kurang dari 23.000 CBM. Kapal-kapal dengan semi-pendingin (bertekanan/berpendingin) cenderung berfokus pada pengangkutan gas petrokimia dan beberapa jalur pelayaran LPG lokal.

Kapal berpendingin sepenuhnya (*f/r*) dapat mencairkan muatan dari suhu mendidih hingga mencapai sekitar minus 48°C pada tekanan atmosfer dengan menggunakan kompresor di atas kapal (*onboard compressor*). Biasanya kapal ini berukuran di atas 17.000 CBM dengan mayoritas di atas 70.000 CBM, dan sebagian juga dapat mengangkut produk bersih minyak bumi seperti *naphtha*. Armada *f/r* umumnya dibagi lagi menjadi tiga segmen: MGC (20-49.999 CBM), LGC (50-69.999 CBM) dan VLGC (70.000+ CBM). Sistem berpendingin sepenuhnya merupakan ciri dari kapal-kapal terbesar dalam jajaran armada pengangkut LPG. Kapal-kapal ini bertugas mengangkut muatan LPG atau amonia.

Armada LPG & Orderbook – January 2011

Ukuran Kapal (CBM)	Armada Saat Ini		Orderbook (Pesanan)		Orderbook/Armada (%)	
	Jumlah	Juta CBM	Jumlah	Juta CBM	Jumlah	CBM
1-4.999	589	1,5	28	0,1	4,8	6,7
5-11.999	222	1,6	59	0,4	26,6	25,0
12-24.999	90	1,7	28	0,4	31,1	23,5
25-49.999	57	2	2	0,1	3,5	5,0
50-69.999	20	1,2	0	0	0,0	0,0
70.000+	142	11,3	10	0,8	7,0	7,1
Total	1,120	19,3	127	1,8	11,3	9,3

Sumber: Riset Drewry

Kapal-kapal terbesar dalam jajaran armada pengangkut LPG - *Very Large Gas Carriers (VLGC)*; kapal-kapal berukuran di atas 70.000 CBM – merupakan fitur pada rute perdagangan jarak jauh (*longer haul*). Oleh karena itu, tugas utama VLGC adalah melayari rute Timur Tengah hingga Timur Jauh (terutama hingga Jepang, tetapi juga Korea Selatan dan akhir-akhir ini semakin sering mencapai Cina). Rute lain yang memungkinkan termasuk pengangkutan di sekitar Australia, Aljazair, Nigeria dan Laut Utara ditambah rute-rute baik dari dan ke Teluk AS.

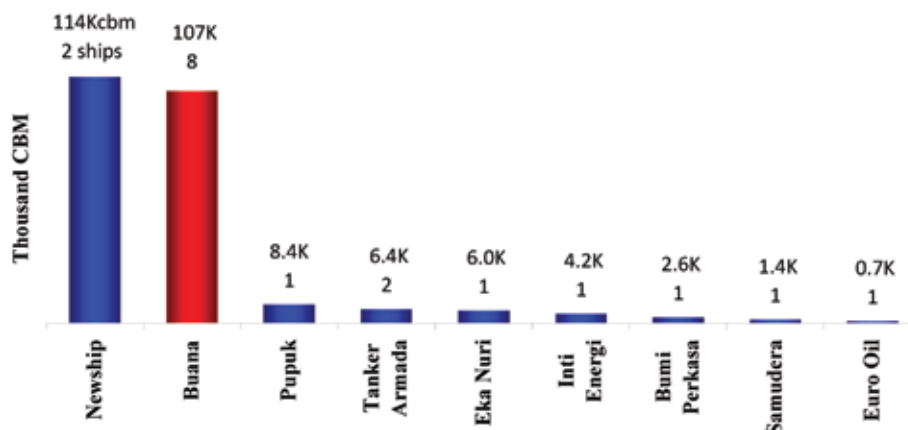
Armada pengangkut gas berukuran besar (*Large Gas Carrier – LG*, 45-70.000 CBM) lebih disukai untuk pasar “Suez bagian barat” dan kemungkinan mengangkut produk LPG, amonia atau produk-produk bersih minyak bumi. Kapal-kapal pengangkut gas berukuran sedang (*Medium Gas Carrier – MGC*, 20-45.000 CBM) lebih menarik bagi perdagangan jarak sedang (*medium haul*) untuk mengangkut amonia dan LPG sebagai angkutan utama. Kapal-kapal berukuran lebih kecil dibagi menjadi kapal dengan semi-pendingin berukuran lebih besar yang cenderung bertugas mengangkut LPG pada pelayaran jarak dekat (*short haul*) atau gas petrokimia pada jarak lebih jauh (*longer haul*), sementara kapal-kapal berukuran lebih kecil mendominasi pelayaran jarak dekat (*short haul*) atau pelayaran di sepanjang pesisir.

Contoh kapal dengan semi-pendingin (bertekanan/berpendingin) dapat ditemukan pada kapal-kapal berukuran antara 1.500 CBM - 35.000 CBM, namun sebagian besar berukuran kurang dari 18.000 CBM dan konsentrasi terbesar terletak antara 1 - 5.000 CBM dan 5 - 8.000 CBM.

Armada Pengangkut LPG di Indonesia

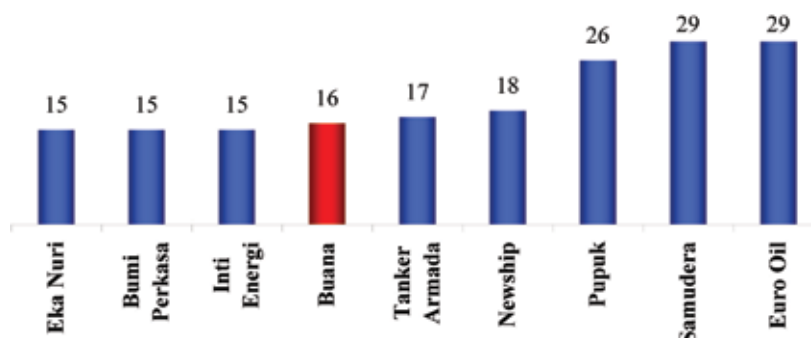
Armada Pengangkut LPG berbendera Indonesia merupakan bagian yang sangat kecil dari armada pengangkut LNG di dunia, yaitu sebesar kurang dari 1% dari jumlah total tanker LNG yang ada, baik dari segi jumlah kapal maupun kapasitas gabungan. Kisaran ukuran terkecil antara 1.000 - 5.000 CBM merupakan yang paling umum, dengan hanya beberapa kapal yang berukuran jauh di atas kisaran tersebut. Armada tersebut relatif tua, beberapa diantaranya berusia mendekati tiga puluh tahun dan hanya beberapa yang berusia lima tahun kebawah. Secara keseluruhan, profil armada dalam negeri memperlihatkan kondisi yang lebih menguntungkan bagi segmen pelayaran LPG dalam negeri.

Operator Armada LPG Berbendera Indonesia (Ukuran Armada dan Jumlah Kapal)



Sumber: Riset Drewry

Profil Usia Kapal Tanker LPG Berbendera Indonesia (Rata-rata Usia Armada)



Sumber: Riset Drewry

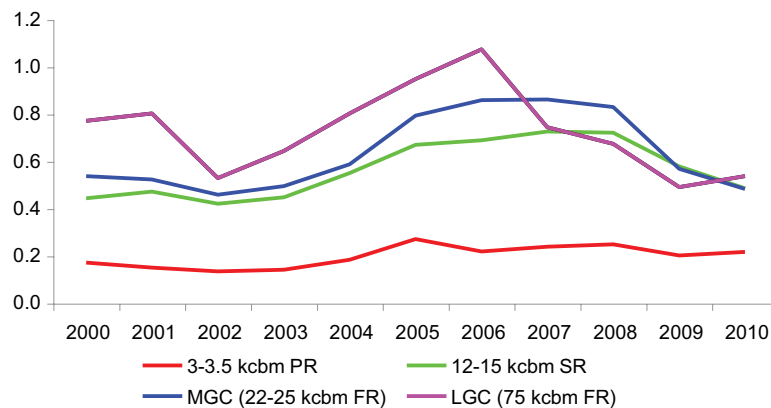
Pasar Angkutan LPG

Dibandingkan pasar tanker minyak, bisnis penyewaan kapal berbasis *time charter* dan COA menguasai porsi pengangkutan kargo yang lebih besar dan pemusatan armada (*pooling arrangement*) berperan lebih penting di sektor ini. Sebagai pedoman, bagan di bawah ini memperlihatkan tren tarif tambang untuk jangka panjang (yang memperlihatkan pengaruh penggolongan pasar berdasarkan ukuran kapal karena kapal berukuran terbesar tidak selalu memiliki tarif tambang tertinggi).

Dalam beberapa tahun terakhir, tren kepemilikan armada LPG menunjukkan peralihan dari kepemilikan beraneka jenis armada LPG menjadi kepemilikan yang terpusat pada segmen tertentu. Banyak pemilik kapal LPG bersama-sama dengan pemilik kapal LPG lainnya menempatkan kapal-kapal mereka di sebuah armada terpusat (semacam usaha pemasaran bersama di antara beberapa pemilik kapal) untuk meningkatkan fleksibilitas dan untuk mengoptimalkan tingkat utilitas kapal dan kemampuan memperoleh laba.



Tarif Sewa Kapal LPG Untuk Jangka Waktu Satu Tahun



Sumber: Riset Drewry

Secara umum, seperti yang ditunjukkan dalam bagan di atas, tarif tambang untuk tanker LPG kecil lebih tidak terlalu dipengaruhi oleh volatilitas yang ada dibandingkan dengan tarif tambang untuk kapal berukuran lebih besar yang berlayar di rute jarak jauh dari Timur Tengah hingga Asia. Terdapat juga perbedaan antara tarif tambang dalam Asas Cabotage Indonesia dibandingkan tarif tambang internasional, dimana tarif tambang Asas Cabotage lebih tinggi nilainya. Sumber di pasar mengatakan bahwa di akhir tahun 2010, premium atas tarif tambang dalam Asas Cabotage berkisar di antara 15-20%.

PASAR FPSO/FSO

Pasar Global FPSO/FSO

Pasar untuk unit Pengapungan, Produksi, Penyimpanan dan Penghantaran (*Floating, Production, Storage and Offtake/FPSO*) merupakan sektor terspesialisasi yang mendukung pengilangan minyak dan gas lepas pantai. Dengan demikian, sektor ini didorong oleh permintaan minyak, harga dan investasi di dalam produksi minyak dan gas lepas pantai.

Meskipun ada upaya untuk melakukan diversifikasi, minyak masih menjadi sumber energi utama dunia mencakup sekitar 40% dari kebutuhan energi global. Produksi minyak dari ladang minyak lepas pantai meningkat cukup pesat sejak dilakukan produksi pertama dari ladang minyak lepas pantai pada tahun 1960, hingga kini terhitung sekitar sepertiga dari pasokan minyak dunia.

Untuk mengembangkan ladang minyak lepas pantai diperlukan investasi di bidang produksi, penyimpanan, pengangkutan dan fasilitas pendukung terkait. Sebagian dari solusi teknologi yang tersedia untuk mengeksplorasi minyak yang terletak di lingkungan perairan dalam, termasuk:

- Anjungan pengeboran semi-terapung (*Semi-submersible drilling rigs*)
- Sistem produksi terapung (*Floating, production systems*)
- Kapal tanker yang datang berkala (*Shuttle tankers*)
- Instalasi sub-laut (*Sub-sea installations*)

Sistem yang sesungguhnya yang digunakan untuk mengembangkan suatu ladang minyak lepas pantai akan bergantung pada sejumlah faktor, sekurang-kurangnya kedalaman air, luas dan kandungan ladang minyak dan letak geografis. Karena faktor-faktor tersebut, sistem produksi dapat berupa instalasi permanen yang diletakkan di dasar samudera, sistem produksi terapung, atau keduanya. Tipe utama di segmen ini adalah FPSO dan FSO.

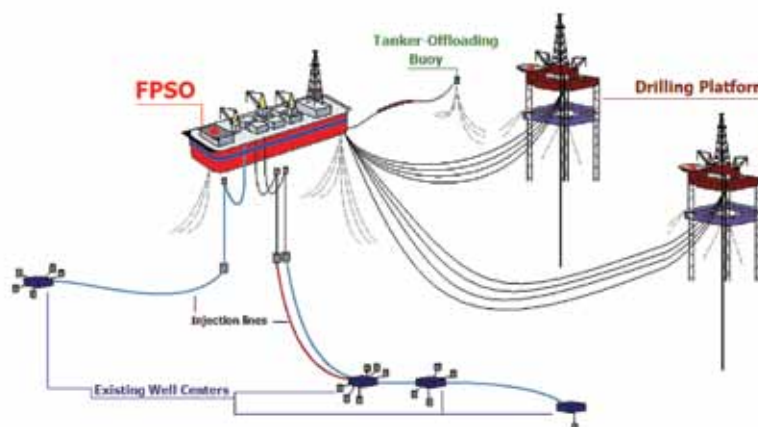
FPSO

FPSO adalah fasilitas produksi lepas pantai yang biasanya berbentuk kapal. Fasilitas tersebut menyimpan minyak mentah yang telah diproses di dalam tanki, dan di atas kapal terdapat seluruh fasilitas produksi dan pemrosesan yang diperlukan seperti fasilitas produksi pada *platform* permanen. Fasilitas tersebut tidak dipancangkan secara permanen ke dasar laut meskipun dirancang untuk ditambatkan di satu lokasi dalam jangka panjang.

FPSO merupakan salah satu dari empat tipe utama sistem produksi terapung, sistem yang lain bersifat semi-terapung, *tension leg platform* dan *SPAR buoys*. Walaupun penggunaan unit produksi terapung lain mengalami peningkatan, FPSO masih menguasai sekitar 70% dari seluruh sistem produksi terapung.

Pada ladang minyak lepas pantai pada umumnya, minyak mentah akan dibawa ke permukaan melalui peralatan sub-laut yang terletak di dasar laut yang terhubung dengan FPSO melalui jalur fleksibel yang disebut *riser*. *Riser* mengangkut minyak, gas dan air untuk diproses di dalam FPSO, dimana minyak mentah disimpan di atas kapal sebelum diangkut oleh kapal tanker. FPSO memiliki sistem penambatan canggih yang memungkinkan dijalankannya pengoperasian secara aman dan handal, dimana sebagian besar kapal memiliki pusat pengaturan penambatan yang terletak di dalam menara yang memungkinkan unit tersebut untuk berpindah posisi dalam kondisi cuaca yang buruk.

Jenis Pengaturan FPSO



Sumber: Riset Drewry

Umumnya FPSO akan dirancang untuk bertahan sepanjang usia ladang minyak dan pada sebagian besar kasus yang ada, FPSO tersebut masih dapat dipergunakan di ladang minyak yang baru. Unit-unit tersebut juga dirancang untuk tetap berada di laut tanpa akses ke fasilitas dermaga kering.

Dalam hal kedalaman perairan, platform permanen memiliki kisaran kedalaman hingga 400 m. Sebagai perbandingan, FPSO terbaru dapat memproduksi, menyimpan dan mengeluarkan minyak dari sumur dengan kedalaman lebih dari 4.000 meter di bawah permukaan laut. Di lokasi laut dalam, biaya kapal tanker minyak yang datang berkala (*shuttle tanker*) yang beroperasi dari FPSO sangat menguntungkan dibandingkan dengan biaya pemasangan jalur pipa permanen. Dengan demikian, konsep FPSO telah terbukti menjadi metode hemat biaya pada pengembangan ladang minyak lepas pantai berkapasitas tidak terlalu besar.

Kelebihan lainnya adalah kemampuan mereka untuk digunakan sebagai alat “jalur cepat”, yang memungkinkan suatu perusahaan minyak atau kontraktor minyak untuk mengalihkan ladang minyak dari tahap pengembangan ke tahap produksi dalam waktu singkat. Sebagai contoh, FPSO dapat dikonversikan dari kapal tanker minyak standar dalam waktu sekitar 18 bulan, bergantung pada banyaknya pekerjaan yang dilakukan.



FPSO juga memiliki keunggulan untuk mampu mengangkat minyak mentah dari sumur bawah laut secara nyaris vertikal, atau dari jarak lebih dari 40 mil, tergantung luas dan lokasi ladang minyak. FPSO juga memiliki kemampuan untuk menyimpan minyak dalam jumlah besar, hingga lebih dari 2 juta barel dalam beberapa kasus, sebelum minyak diturunkan ke dalam kapal tanker minyak yang datang berkala (*oil shuttle tanker*) atau metode lain dalam pengangkutan sambungan. Suatu platform biasanya hanya diletakkan di atas sumur dan pipa minyak langsung menuju pantai, atau menggunakan pilihan bentuk penyimpanan lainnya, seperti FSU.

Dengan demikian, FPSO meniadakan kebutuhan untuk memasang jalur pipa jarak jauh berbiaya tinggi dan dengan ditinjau dari segi ekonomi kerap kali dapat menjadi pembenaran untuk mengembangkan ladang minyak dan gas berukuran lebih kecil yang hanya memiliki sisa usia produksi berkelanjutan selama beberapa tahun. FPSO juga bermanfaat dalam menyediakan tempat penyimpanan di ladang minyak, yang berarti tidak adanya ketergantungan atas jaringan jalur pipa. Sedangkan jenis sistem produksi terapung yang lain memiliki penyimpanan terbatas dan harus dihubungkan, baik dengan sistem jalur pipa maupun menggunakan unit FSO untuk menyimpan.

Pasar FPSO Internasional

Terdapat 4 jenis wilayah utama penggunaan FPSO yaitu Laut Utara, Afrika Barat, Brazil dan Asia Tenggara. Keempat wilayah tersebut menguasai 70% penggunaan yang ada. Wilayah lainnya dimana FPSO juga dipergunakan termasuk Mediterania, Cina dan Pasifik.

Armada FPSO Internasional – Januari 2011

Ukuran Kapal (DWT)	Armada Saat Ini		Pesanan(<i>Orderbook</i>)		<i>Orderbook</i> /Armada (%)	
	Jumlah	DWT	Jumlah	DWT	Jumlah	DWT
<10.000	6	43.058	-	-	-	-
10-49.999	21	730.367	-	-	-	-
50-79.999	24	1.501.173	-	-	-	-
80-119.999	42	4.117.944	13	1.258.000	31%	31%
120-199.999	63	9.315.158	2	320.000	3%	3%
200-319.999	62	16.705.108	3	790.000	5%	5%
≥ 320.000	20	7.254.190	-	-	-	-
Jumlah	238	39.666.998	18	2.368.000	8%	6%

Source: Riset Research

Wilayah Kerja Utama FPSO



Sumber: Riset Drewry

Permintaan akan FPSO mengalami peningkatan karena stagnasi pada rasio antara jumlah cadangan minyak dunia dan produksi minyak dunia telah mendorong pembaharuan kegiatan eksplorasi. Tingginya harga minyak mentah juga menciptakan iklim yang lebih menguntungkan bagi eksplorasi lepas pantai, dan pada saat bersamaan permintaan minyak dan gas dunia terus meningkat. Juga ditemukan lebih banyak ladang minyak yang berlokasi di perairan dalam. FPSO menjadi semakin populer karena instalasi platform permanen memerlukan banyak biaya dan kerap kali memiliki tingkat kesulitan tinggi. Secara keseluruhan, frekuensi penggunaan armada yang ada cukup tinggi.

FSO

Unit Penyimpanan Terapung atau *Floating Storage Units* (FSO) dirancang sebagai tempat penyimpanan di lapangan bagi instalasi minyak lepas pantai yang tidak memiliki fasilitas penyimpanan atau memerlukan penyimpanan tambahan. FSO kerap kali digunakan bersama-sama dengan sistem produksi permanen atau sistem produksi terapung yang tidak memiliki kapasitas penyimpanan memadai.

Dalam hal desain, fasilitas ini biasanya mirip dengan kapal tanker minyak, namun memiliki peralatan bongkar muat khusus untuk memenuhi kondisi tertentu. Unit FSO ditambatkan di dasar laut dan berada dalam jarak aman dari unit produksi serta akan menerima muatan melalui sistem pemuatan khusus. Unit ini juga akan dilengkapi dengan *export system* agar dapat memindahkan muatan ke dalam kapal tanker minyak yang datang secara berkala (*oil shuttle tanker*) atau kapal tanker minyak konvensional. Bergantung pada pengaturan lokasi dan ladang minyak, FSO dapat memiliki sistem propulsi (*propulsion system*), walaupun tidak semua FSO dilengkapi dengan mesin. Banyak unit yang dijalankan berasal dari kapal tanker minyak berlabung tunggal yang telah mencapai akhir usia pelayaran konvensional. Dengan melakukan konversi dan modernisasi, usia kapal dapat diperpanjang hingga 20 tahun.

Pasar Lepas Pantai di Indonesia

Saat ini, Indonesia menggunakan sekitar 21 FPSO/FSO yang sebagian besar diantaranya merupakan FPSO/FSO berbendera asing. Diperkirakan sejumlah 14 unit perlu diganti pada tahun 2011, tahun di mana unit berbendera asing dilarang beroperasi di perairan Indonesia. Unit tambahan mungkin dibutuhkan karena meningkatnya produksi minyak dan gas lepas pantai Indonesia.

Tabel di bawah ini menunjukkan pengoperasian FPSO/FSO pada saat ini di Indonesia:

FPSO/FSO yang ada di Indonesia

Nama KPS	Nama Kapal	Tahun	Usia	Jenis	Pemilik
Berbendera Indonesia					
Camar Resources	Maeru Ayu	1975	36	FSO	Trada Maritime
JOB Pertamina - Petrochina East Java	Cinta Natomas	1972	39	FSO	Own
Kondur Petroleum	Ladinda	1975	36	FSO	Emha Tara Navindo
Kangean Energy	Brotojoyo	1980	31	FPSO	Buana Listya Tama
Tirtajaya	Pradapa	1993	18	FPSO	Buana Listya Tama
PT Medco E&P Indonesia	Raisis	1980	31	FSO	Trada Maritime
Medco	MV Langsa Venture	1974	37	FSO	PT Arahprana
PT Medco E&P Indonesia	Laksmiati	1974	37	FSO	Trada Maritime
Berbendera Asing					
ConocoPhillips Indonesia	LPG Gas Concord	1976	35	FSO	Compass Energy
ConocoPhillips Indonesia	Belanak Natuna	2004	7	FPSO	Own
ConocoPhillips Indonesia	Intan	1968	43	FSO	Tasik Madu
Kodeco Energy Company	Madura Jaya	1980	31	FSO	Samudra Petrindo Asia
Petrochina Int. Jabung	LPG Petrostar	1979	32	FSO	Pelayaran Trans Parau
Petrochina Int. Jabung	FSO Federal 1	1982	29	FSO	Antarbuana Pertala
Premier Oil Natuna Sea	Anoa Natuna	1989	22	FPSO	Own
Santos (Sampang) Pty. Ltd.	FPSO Seagood 101	1997	14	FPSO	PKR
Santos (Sampang) Pty. Ltd.	MT Shanghai	1982	29	FSO	Morelia Overseas Inc
Star Energy (Kakap)	Kakap Natuna	1985	26	FSO	Supraco Indonesia
TAC Pertamina (PAN)	Niria	1983	28	FSO	Bumi Hastamukti
BP Indonesia	Arco Arjunaa	1971	40	FSO	Own
CNOOC Southeast Sumatra	CNOOC-114 Tanker	1984	27	FSO	Sillo Maritime Perdana
CNOOC Southeast Sumatra	Widuri Tanker	1974	37	FSO	Samudra Petrindo Asia

Sumber: Pertamina

Sesuai standar internasional, Indonesia tidak dianggap memiliki lingkungan yang berat dan hal ini mempengaruhi biaya pemeliharaan. Umumnya biaya operasional di area seperti Indonesia lebih rendah dibandingkan dengan area seperti Laut Utara, dimana cuaca dan kondisi laut lebih berat.

Berbeda dengan sektor kapal tanker minyak dan gas, FPSO/FSO tidak memiliki pasar “terbuka” dan mustahil untuk membuat standarisasi tarif tambang secara periodik bagi unit standar. Kedua jenis unit ini biasanya disewakan untuk jangka panjang tertentu atau dalam basis *bareboat charter*, sebagai pelengkap sebuah ladang minyak. Mengingat sifat tersebut, kedua jenis unit tersebut cenderung menyumbang arus kas yang stabil kepada pemiliknya dan bagi FPSO tarif tambangnya kerap kali merupakan fungsi dari biaya unit tersebut, atau tarif tambang berdasarkan hasil produksi yang diperoleh dari FPSO.

PASAR LNG

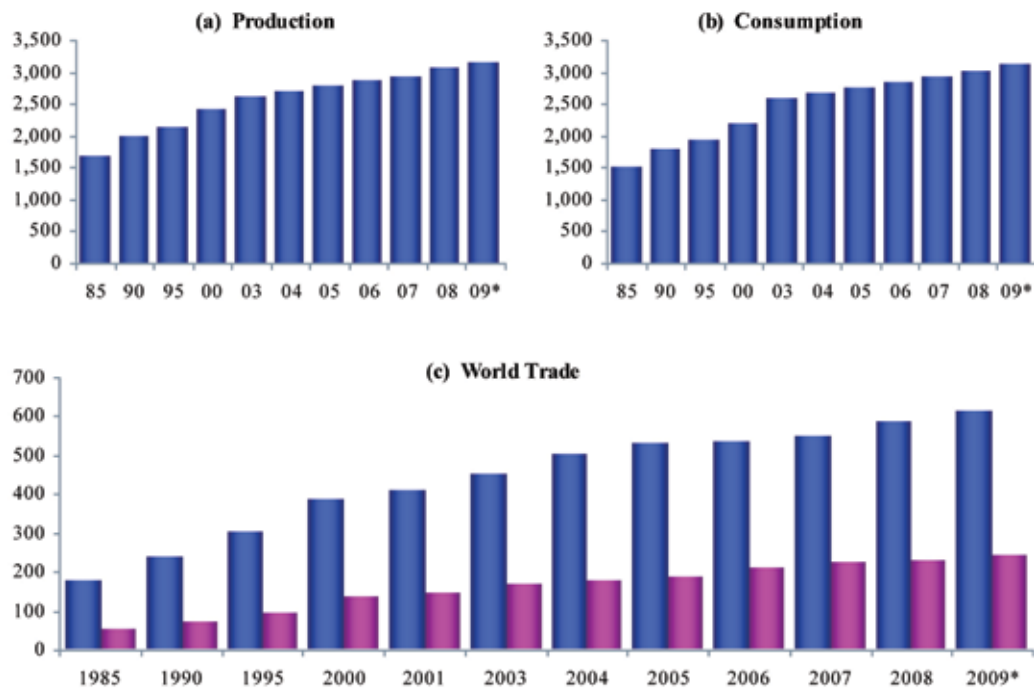
Pasar LNG Dunia

Liquefied Natural Gas (LNG) merupakan salah satu pilihan bahan bakar dalam sektor pembangkit tenaga listrik, selain juga dipakai dalam aplikasi industri, komersial dan domestik (biasanya sebagai tenaga pemanas). Karenanya, pendorong timbulnya permintaan turut membentuk pasar energi – termasuk kinerja ekonomi dan industri dan bersaing dengan harga bahan bakar (terutama harga yang ditetapkan untuk sektor minyak mentah).

Gas alam, khususnya LNG, merupakan sektor dengan pertumbuhan terpesat dalam industri energi. ‘*Dash for Gas*’ merupakan fenomena utama sektor energi belakangan ini. Gas alam digunakan terutama untuk membangkitkan tenaga listrik dan sebagai sumber pemanas, dan merupakan sumber energi dalam jumlah berlimpah. Dalam beberapa tahun terakhir, konsumsi gas alam terus mengalami peningkatan karena:

- Pertumbuhan ekonomi dunia dan peningkatan permintaan energi
- Gas alam merupakan sumber energi yang lebih bersih dibandingkan dengan batu bara dan minyak bumi
- Konsumen menginginkan penganeka-ragaman sumber daya energi
- De-regulasi pasar

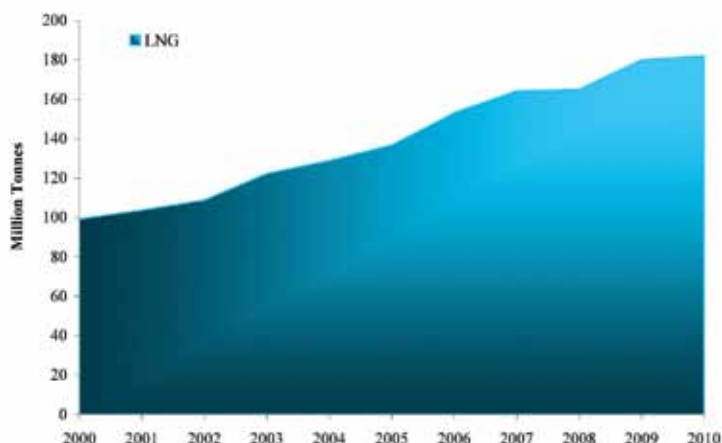
Produksi, Konsumsi Gas Alam dan Perdagangan Dunia
(miliar CBM)



Sumber: Riset Drewry

Secara geografis ada perbedaan besar antara wilayah pasokan gas dan wilayah konsumsi gas. Jalur pipa biasanya merupakan sarana pengangkut gas alam yang dinilai lebih ekonomis jika jarak antara wilayah produksi dan cadangan gas ke wilayah konsumen. Tetapi di sebagian wilayah, seperti Timur Tengah, kurangnya infrastruktur jalur pipa yang memadai menyebabkan gas alam harus diubah menjadi bentuk LNG, karena ini merupakan satu-satunya cara yang ekonomis dan layak untuk mengangkut melalui jarak jauh.

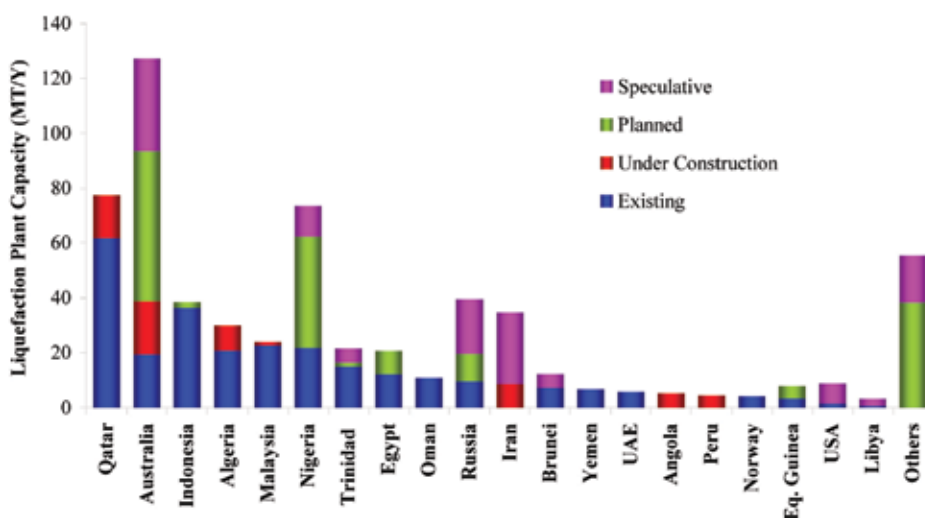
Perdagangan LNG Melalui Laut



Sumber: Riset Drewry

Pelayaran dan perdagangan LNG sangat bergantung pada keberadaan terminal yang khusus dibangun untuk ekspor (*liquefaction*) dan impor (*re-gasification*). Perdagangan LNG melalui laut dipengaruhi oleh pasokan, karena saat ini kapasitas global terminal *liquefaction* lebih tinggi, yang tentu saja pembangunannya lebih banyak makan biaya, dibandingkan terminal *regasification*. Karena itu, permintaan akan kapal LNG juga dipengaruhi oleh lokasi dan pembangunan terminal *liquefaction* dan *regasification*.

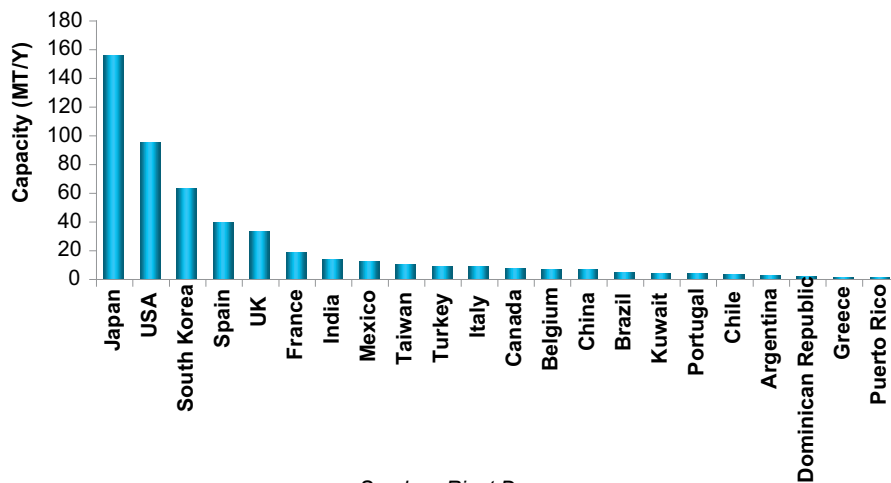
Kapasitas Pabrik Pengolahan LNG di Dunia



Sumber: Riset Drewry



Kapasitas Pabrik *Regasification* LNG Dunia – 2010 (Juta Ton per Tahun)



Sumber: Riset Drewry

Rute perdagangan utama pengiriman LNG meliputi Pasifik Selatan (Indonesia, Malaysia, Australia dan Brunei) dan Timur Tengah hingga Pasifik Utara (Jepang, Korea Selatan dan Taiwan), serta Afrika Utara dan Nigeria hingga Eropa serta Amerika Serikat.

Pasar LNG di Indonesia

Indonesia memiliki kapasitas gabungan untuk terminal pengolahan LNG yang tertinggi kedua setelah Qatar tetapi hingga saat ini belum memiliki terminal *re-gasification* LNG, sehingga pasar pelayaran LNG yang ada digerakkan oleh ekspor. Namun di masa mendatang terdapat rencana untuk memulai pembangunan tiga terminal *regasification* dengan kemampuan untuk menerima kiriman LNG.

Terminal LNG di Indonesia – 2011

Eksport/Import	Status	Nama	Perusahaan	Pelabuhan	Tahun Dimulai	Kapasitas (Juta Ton/Th)	Kapasitas (CBM/Th)
Ekspor	Berjalan	Arun	Pertamina	Blang Lancang	1978	6,8	508.000
Ekspor	Berjalan	Tangguh	BP Energy	Tangguh	2009	7,6	
Ekspor	Berjalan	Bontang	Pertamina	Bontang	1977	22,6	634.000
Ekspor	Berjalan	Bethioua GL1Z	Sonatrach	Bethioua	1978	7,6	300.000
Ekspor	Berjalan	Arzew GL 4Z	Sonatrach	Arzew	1964	1,1	368.000
Ekspor	Berjalan	Bethioua GL2Z	Sonatrach	Bethioua	1981	8,5	300.000
Rencana Ekspor	Spekulatif	Abadi LNG (Offshore)	Inpex Holding Inc		2015	3,0	
Rencana Ekspor	Direncanakan	Donggi-Senoro LNG	Pertamina	Sulawesi	2012	2,0	
Rencana Impor	Direncanakan	Jawa Barat	Pertamina	West Java	2011	3,0	
Rencana Impor	Spekulatif	Medan FSRU	Perusahaan Gas Negara	MEDAN	2011	2,0	
Rencana Impor	Spekulatif	Sulawesi Selatan LNG	Energy World Corp				

Sumber: Riset Drewry

Pengiriman LNG di dalam negeri dari terminal pengolahan LNG lokal baru dapat dimulai setelah terminal *regasification* baru tersebut selesai dibangun, hal ini juga untuk memenuhi persyaratan ekspor jangka panjang sebagaimana yang dilakukan terminal pengolahan LNG yang ada.

Armada LNG di Dunia

Pasokan kapal LNG dunia umumnya sangat stabil karena biasanya kapal dibuat untuk proyek-proyek khusus di bawah kontrak jangka panjang – biasanya berlangsung selama 20-25 tahun. Kapasitas muatan sebuah kapal LNG diukur dalam kubik meter (cu. m) dan sebagian besar kapal di dunia memiliki kapasitas yang berkisar antara 125.000-150.000 CBM.

Armada LNG & Orderbook: Januari 2011

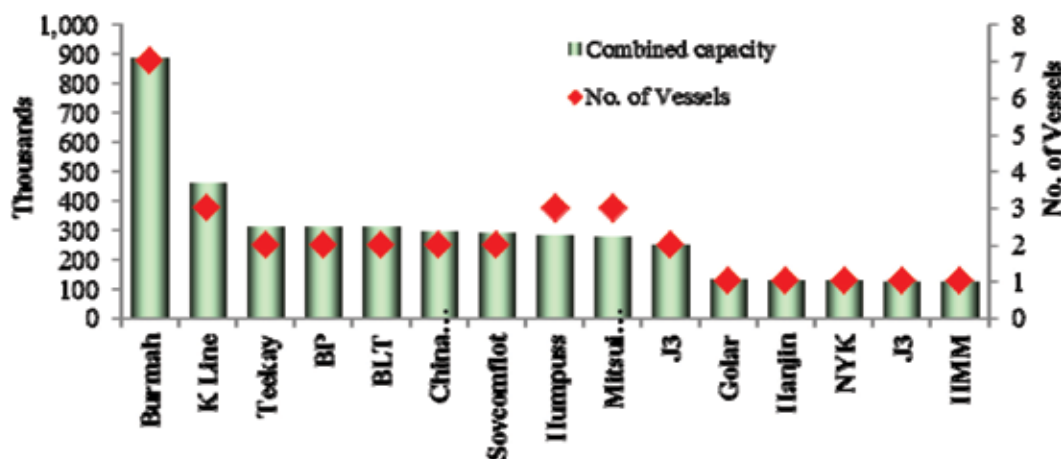
Armada Saat Ini	Pemesanan (Orderbook)		Persentase Orderbook atas Armada			
	Jumlah	Cbm	Jumlah	Cbm	Jumlah	Cbm
Ukuran Kapal						
18-49.999	11	0,3	0	0	0,0	0,0
50-74.999	5	0,3	0	0	0,0	0,0
75-124.999	15	1,3	0	0	0,0	0,0
125-149.999	220	30,4	3	0,4	1,4	1,3
150-199.999	56	8,8	23	3,8	41,1	43,2
200-219.999	30	6,4	0	0	0,0	0,0
220.000+	14	3,7	0	0	0,0	0,0
Jumlah	351	51,2	26	4,2	7,4	8,2

Sumber: Riset Drewry

Armada LNG di Indonesia

Tidak terdapat kapal tanker LNG berbendera Indonesia. Sebagian besar LNG yang dikirim dari terminal Indonesia ditujukan untuk ekspor, karena itu dapat diangkut oleh kapal dalam negeri maupun kapal asing. Tabel berikut ini memperlihatkan pembagian kepemilikan kapal yang digunakan untuk mengangkut muatan LNG dari Indonesia.

Operator Tanker LNG: Januari 2011 (Kapasitas CBM dan Jumlah Kapal)



Sumber: Riset Drewry

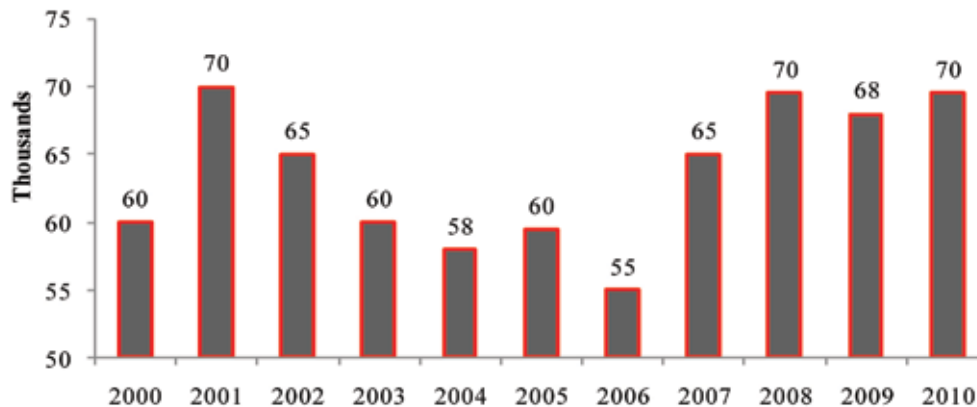
Pasar Angkutan LNG

Kapal pengangkut LNG biasanya dikontrak (atau disewa) untuk jangka waktu yang pasti, biasanya antara 20- 25 tahun, dan tarif tambang dibayar dalam basis bulanan kepada pemilik kapal. Para pengguna kapal LNG tersebut biasanya merupakan perusahaan listrik, pembangkit tenaga listrik, atau perusahaan petrokimia yang menggantungkan bisnisnya pada pengiriman LNG yang dapat diandalkan.



Meskipun harga LNG dan gas alam biasanya dipatok dengan harga bahan bakar pesaingnya, tarif pengiriman LNG tidak terikat pada pasar tertentu. Biaya LNG bergantung pada biaya gas alam dan produksi LNG, biaya fasilitas pengolahan dan *regasification* serta biaya pengiriman LNG. Sebagian besar persyaratan pengiriman untuk proyek-proyek LNG yang baru masih dalam jangka panjang. Tren jangka panjang atas tarif tambang *time charter* atas pengangkutan LNG untuk kisaran kapasitas kapal sebesar 125.000 – 150.000 CBM ditunjukkan di bawah ini. Tidak terdapat tarif tambang Cabotage untuk dibandingkan dengan tarif tambang internasional, karena tidak tersedianya perdagangan LNG di dalam negeri.

Tarif Sewa LNG Jangka Panjang 125.000 – 150.000 CBM
(Dalam Ribuan Dolar AS/Hari)



Sumber: Riset Drewry

PASAR KAPAL TANKER KIMIA

Pasar Kapal Tanker Kimia Dunia

Bahan kimia cair dalam bentuk curah yang diangkut oleh kapal tanker kimia biasanya digolongkan menurut empat kelompok produk utamanya yaitu bahan kimia organik, kimia anorganik, minyak nabati dan lemak hewani, serta produk-produk lain.

Bahan kimia organik, atau petrokimia, berasal dari produk minyak bumi berbasis karbon. Enam bahan kimia dasar menyumbang bahan dasar bagi hampir seluruh industri organik yang ada. Keenam bahan kimia tersebut terbagi menjadi dua kelompok:

(A) Olefin	(1)	Ethylene
	(2)	Propylene
	(3)	Butadiene
(B) Aromatik	(4)	Benzene
	(5)	Toluene
	(6)	Xylene

Aromatik diproduksi dalam bentuk cair dan merupakan kelompok bahan yang penting bagi industri kapal tanker kimia. Olefin berbentuk gas dan diangkut dengan menggunakan kapal khusus pengangkut gas. Olefin memerlukan pemrosesan lebih lanjut sebelum diangkut dengan kapal tanker kimia (yaitu dalam bentuk “perantara” seperti *ethylene glycol*, *ethylene dichloride*). Sekitar 90% bahan kimia dasar ini berasal dari pecahan (produk) minyak bumi dan gas alam. Sementara sisanya sebesar 10% diproduksi dari selulosa dan batubara. Hampir semua bahan kimia organik lainnya dihasilkan dari perpaduan enam bahan dasar ini.

Selain itu, ada berbagai bahan kimia yang dapat dianggap sebagai “perantara”, dalam arti bahwa mereka merupakan bahan-bahan pembantu dalam proses perubahan bahan kimia dasar menjadi produk kimia yang dapat digunakan.

Kimia anorganik, seperti namanya, merupakan kebalikan dari kimia organik. Dengan kata lain, bahan-bahan ini berasal dari mineral, namun belum tentu memiliki struktur karbon. Bahan anorganik utama termasuk asam fosfat, asam sulfat dan soda kaustik.

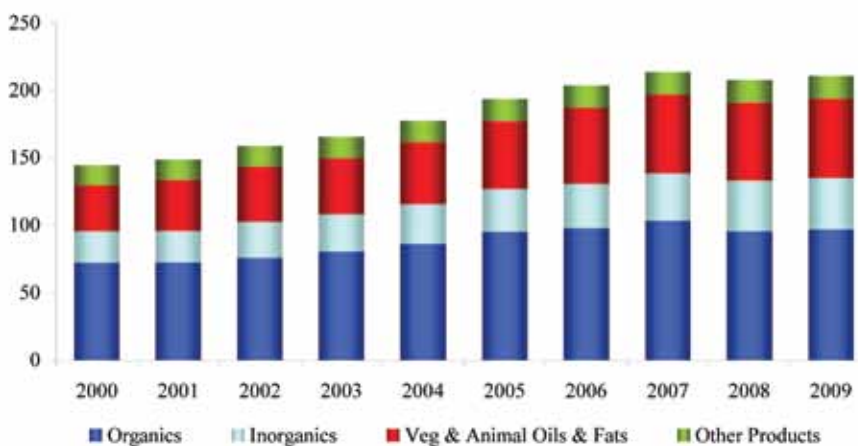
Minyak nabati dan lemak hewani mencakup produk-produk seperti minyak kelapa sawit dan lemak. Data historis menunjukkan, pangsa pasar perdagangan bahan kimia untuk kategori ini adalah sebesar 25-30% dari jumlah perdagangan yang ada.

Produk-produk lain termasuk barang-barang molase dan nitrat amonia urea (*urea ammoniumnitrate*). Perdagangan muatan curah cair yang dilakukan oleh kapal tanker kimia terus berkembang sejak awal 1980-an, sebagian besar digerakkan oleh pertumbuhan dalam pengangkutan bahan kimia organik atau petrokimia, dan akhir-akhir ini melalui peningkatan perdagangan minyak nabati. Pada periode tahun 2000-2009, perdagangan bahan kimia melalui laut mengalami peningkatan sebesar rata-rata 5,7% per tahun, dengan total perdagangan keempat kelompok produk utama sebesar 211 juta ton.

Sama seperti komoditas lain, terdapat ketidakseimbangan pada letak geografis antara wilayah produksi dan wilayah konsumsi utama bahan-bahan kimia tersebut. Amerika Serikat dan Eropa merupakan eksportir dan importir utama bahan kimia, sedangkan Timur Tengah merupakan zona ekspor utama dan Asia Tenggara/Timur Jauh (termasuk Cina) merupakan zona impor utama.

Perdagangan antar-wilayah Eropa maupun Asia Tenggara/Timur Jauh cukup besar jumlahnya, yang menyediakan kesempatan bagi kapal tanker kimia berukuran kecil. Pelayaran bahan kimia curah cair juga terdapat di Samudra Atlantik – baik ke arah timur maupun barat, dari AS hingga Cina dan dari Timur Tengah hingga Asia Tenggara dan Timur Jauh. Demi memenuhi pola perdagangan tersebut, banyak perusahaan pelayaran kimia besar yang menawarkan jenis layanan “*liner*”, pelayaran melalui rute yang telah ditentukan sebelumnya dan dengan frekuensi tertentu.

Perdagangan Kimia Jalur Laut: 2000-2009
(Juta Ton)



Sumber: Riset Drewry

Armada Tanker Kimia Dunia

Muatan yang dibawa oleh kapal tanker kimia diatur dalam International Bulk Chemical Code (IBC) Pasal 17 dan 18 serta MARPOL Lampiran II. Armada tanker kimia terbagi ke dalam empat kategori utama:

IMO II: Kapal dengan seluruh ruangan IMO I dan/atau IMO II

IMO II/III: Kapal dengan perpaduan ruang IMO I/II dan IMO III

IMO III DH: Kapal dengan seluruh ruang IMO III dan memiliki lambung ganda.

IMO III Non DH: Kapal dengan seluruh ruang IMO III dan tanpa lambung ganda.



Sebuah kapal yang ditetapkan sebagai IMO II memiliki kemampuan untuk mengangkut muatan cair yang terdaftar sebagai bahan kimia Kategori II oleh IMO. Secara umum, bahan kimia Kategori II lebih sulit diangkut daripada produk-produk dalam Kategori III. Dalam konteks ini, pada bulan Januari 2007, IMO melakukan perubahan atas penentuan kategori muatan yang diangkut sehingga kapal tanker kimia yang lebih canggih akan lebih sering digunakan, sementara pada saat yang sama mencegah penggunaan atas beberapa jenis kapal dengan kelas yang lebih rendah, terutama kapal non-IMO, agar tidak beroperasi dalam perdagangan bahan kimia. Ruang IMO I hanya dibutuhkan oleh sebagian kecil jenis muatan dan sebagian besar ruang itu sesungguhnya digunakan untuk muatan IMO II, demikian pula penggolongannya. Kapal-kapal non IMO mampu mengangkut *ethanol*, yang menjadi muatan yang semakin penting karena meningkatnya bisnis bahan bakar bio. Namun, hampir seluruh *ethanol* diangkut oleh kapal golongan-IMO karena alasan kualitas, karena *ethanol* dapat dijadikan sebagai muatan terakhir maupun muatan pendahuluan atas seluruh produk-produk golongan IMO.

Kategori-kategori di atas menghadirkan definisi seluas mungkin atas armada dan dengan demikian ikut memperhitungkan kapal tanker yang belum tentu akan dipakai dalam pelayaran produk-produk kimia atau bahan terkait lainnya. Kapal tanker produk merupakan kapal yang dianggap tidak secanggih jenis kapal lainnya yang terutama dirancang untuk mengangkut muatan seperti bensin. Sebagian kapal dalam armada kapal tanker produk juga memiliki kemampuan untuk mengangkut apa yang dikenal sebagai “bahan kimia yang mudah”. Oleh karena itu kapal ini dapat berubah dari tanker pengangkut kimia menjadi tanker produk, tergantung pada kondisi pasar. Namun potensi kapal-kapal tersebut mungkin agak terbatas karena sebagian besar bahan kimia dipindahkan dalam ukuran kecil sehingga dinilai tidak ekonomis apabila diangkut oleh kapal berukuran lebih besar. Selain itu, jenis bahan kimia yang bersertifikasi untuk diangkut kapal seperti itu biasanya juga terbatas. Sebagai contoh, walaupun sebuah kapal tanker bahan kimia yang murni IMO II tampaknya mampu mengangkut semua muatan diperingkat IMO II, dalam prakteknya, hal ini bergantung pada lapisan (*coating*) pada kapal tersebut, peralatan muatan kapal dan muatan terakhir yang diangkut oleh kapal, serta lot muatan semacam itu, terutama untuk kapal berukuran lebih besar. Dengan cara yang sama, sebuah kapal berperingkat IMO II mungkin juga tidak mampu mengangkut berbagai macam muatan IMO III dan dibatasi hanya untuk pengangkutan beberapa jenis bahan kimia.

Produk BBM bersih (misalnya: bensin, minyak gas, bahan bakar pesawat, termasuk produk hasil penyulingan) sebagian besar diangkut oleh kapal tanker non-IMO (disebut juga sebagai kapal tanker produk) dalam perdagangan kapal tanker ‘minyak bersih’ dan diatur dalam MARPOL Lampiran I.

Armada Kapal Tanki Bahan Kimia & Orderbook: Januari, 2011

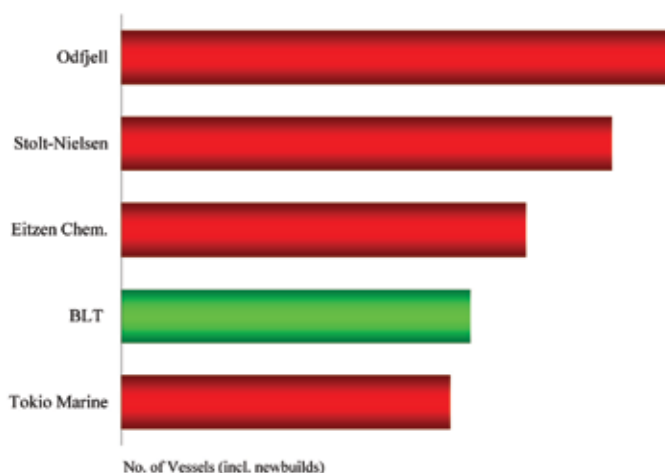
Ukuran Kapal	Armada Saat Ini		Pemesanan (Orderbook)		Persentase Orderbook atas Armada(%)	
	Jumlah	Dwt	Jumlah	Dwt	Jumlah	Dwt
1-5,000	738	2,3	16	0,1	2,2	4,3
5-10,000	883	6,5	133	1,0	15,1	15,4
10-20,000	999	15,1	107	1,7	10,7	11,3
20-30,000	159	4	33	0,8	20,8	20,0
30-40,000	434	15,8	23	0,8	5,3	5,1
40,000+	762	36,1	131	6,6	17,2	18,3
Total	3.975	79,8	443	11	11,1	13,8

*Termasuk kapal tanker produk/ kimia

Sumber: Riset Drewry

Berikut 5 pemilik kapal tanker kimia terbesar di dunia:

Armada Kapal Tanki Bahan Kimia & Orderbook: Januari, 2011



Sumber: Riset Drewry

Armada Kapal Tanker Kimia di Indonesia

Armada kapal tanker kimia berbendera Indonesia relatif berukuran kecil dan hanya terdiri dari kurang dari seratus kapal dengan bobot keseluruhan di bawah 500.000 DWT. Oleh karena itu, ukuran rata-rata kapal juga relatif kecil, yaitu berkisar antara 3 - 4.000 DWT. Pemilik utama kapal tanker kimia berbendera Indonesia disajikan pada tabel di bawah ini:

Kapal Tanker Kimia Berbendera Indonesia: Januari 2011

Pemilik/Pengelola	Jumlah Kapal	DWT Gabungan
Waruna Nusa Sentana	3	67.084
Pertamina	1	40.274
Sukses Ocean Khatulistiwa	8	31.278
Cakra Bahana	1	29.992
Taruna Cipta Kencana	7	28.581
Samudera Shipping Services	6	27.367
Humpuss Intermoda Transportasi	3	23.143
Others*	49	248.502

* Seluruhnya terdiri dari pemilik armada dengan jumlah kapal di bawah 3 buah dan berat 20.000 DWT

Source: Drewry Research

Pasar Angkutan Kapal Tanker Kimia

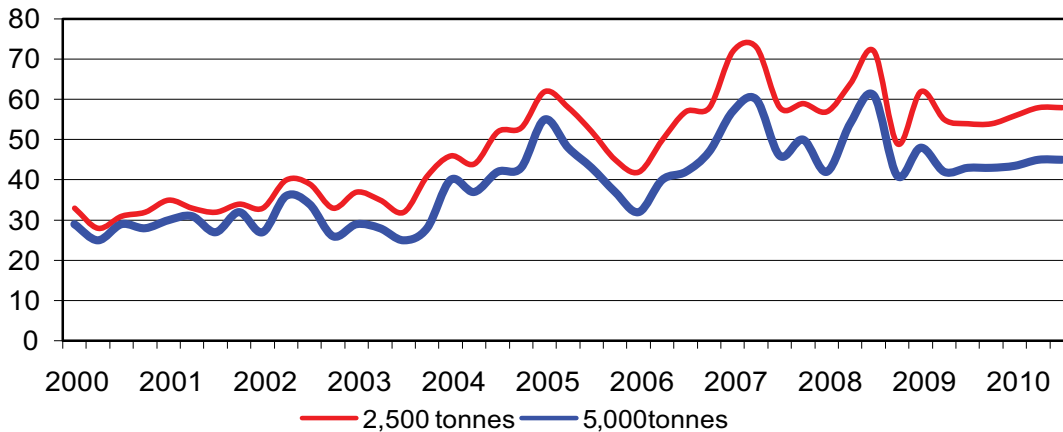
Pengaturan penyewaan kapal tanker kimia didasarkan pada praktek pasar kapal tanker yang telah ada, dengan beberapa variasi. Oleh karena itu, muatan dipindahkan dengan basis tonase dalam pelayaran tunggal, atau dengan basis *spot charter*, *time charter* (termasuk *bareboat*), pelayaran yang berturut-turut dan *Contract of Affreightment* ("COA").

Sekitar 50% dari seluruh pelayaran bahan kimia tersebut berbasis COA, sedangkan *spot market* mewakili 35% sampai 40% porsi pasar. Sisanya memakai pengaturan sewa lainnya dan perpindahan muatan diatur oleh eksportir atau importir. Dalam pelayaran bahan kimia untuk jarak pendek, kontrak-kontrak dibuat untuk periode hingga satu tahun. Tapi dalam pelayaran laut dalam, komitmen selama dua/tiga tahun bukan merupakan hal yang tidak lazim dilakukan, dengan pembaharuan persyaratan komersial dilakukan setiap tahunnya. Dalam pasar angkutan kapal tanker kimia, tingkat pelaporan informasi atas *fixture* (perlengkapan) kurang tersebar luas dibandingkan dalam pasar kapal tanker minyak. Selain itu, penentuan rangkaian tarif tambang bulanan tidak selalu tersedia bagi masing-masing muatan pada rute yang ditetapkan, karena penetapan kerap kali bersifat sporadis, atau lebih sering tercakup dalam kontrak.



Untuk alasan ini, penilaian terhadap tren tarif tambang dalam pasar angkutan dibuat dengan menggunakan sejumlah rangkaian kecil rute dimana terdapat cukup *fixture* (penetapan) untuk menghasilkan pengukuran yang berarti. Rute ini menghadirkan *benchmark* atau “indikator arah” atas keadaan pasar secara keseluruhan, dan umumnya dianggap sebagai panduan yang dapat dipercaya untuk tren yang berlaku. Rute yang ditunjukkan dalam analisis ini adalah Transatlantik-Arah Barat (Rotterdam hingga Houston) dan Transatlantik-Arah Timur (Houston hingga Rotterdam).

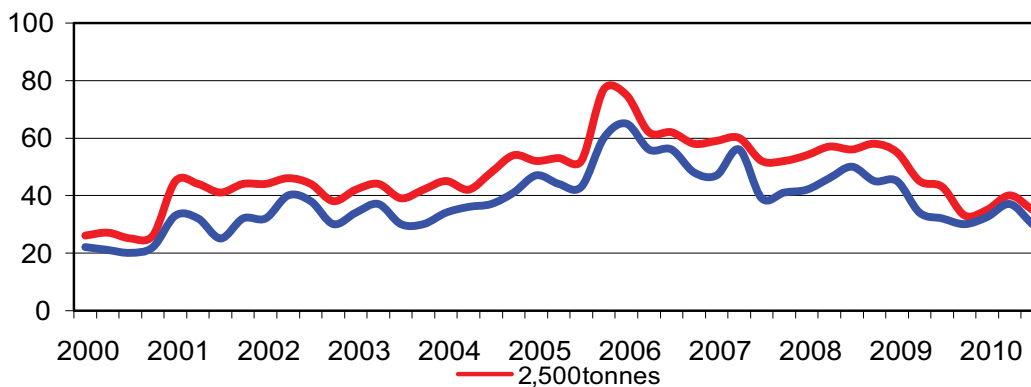
Tarif Spot Charter untuk Kapal Tanker Kimia – Transatlantik Arah Timur: 2000-2010
(USD/Ton – Ukuran Muatan)



Sumber: Riset Drewry

Meskipun ada beberapa perbedaan rute, umumnya tarif tambang meningkat pada periode tahun 2000-2007, tetapi setelah itu terpengaruh oleh lesunya perekonomian global.

Tarif Spot Charter untuk Kapal Tanker Kimia – Transatlantik Arah Barat: 2000-2010
(\$/Ton – Ukuran Muatan)



Sumber: Riset Drewry

Pasar sewa kapal tanker kimia menurut *time charter* tidak terlalu aktif, terutama pada kisaran nirkarat (*stainless*) IMO II/III, karena kapal-kapal ini secara tradisional dibangun oleh para pemiliknya untuk memenuhi kebutuhan armada inti mereka yang dikhususkan bagi perdagangan jenis *liner*.

Tarif tambang untuk pelayaran Cabotage domestik biasanya di atas tarif tambang internasional dan pada semester kedua tahun 2010, premiumnya mencapai sekitar 30%.

Perbandingan Tarif TCE (USD per hari) IMO II Tanker Kimia <i>Fully Stainless Steel</i>		
Ukuran	Internasional 6.000 DWT	Domestik 5.900 DWT
Usia	10-20 Tahun	13 Tahun
Tarif <i>Time charter</i> 2H10	USD 5.300	USD 8.500

Sumber: Riset Drewry

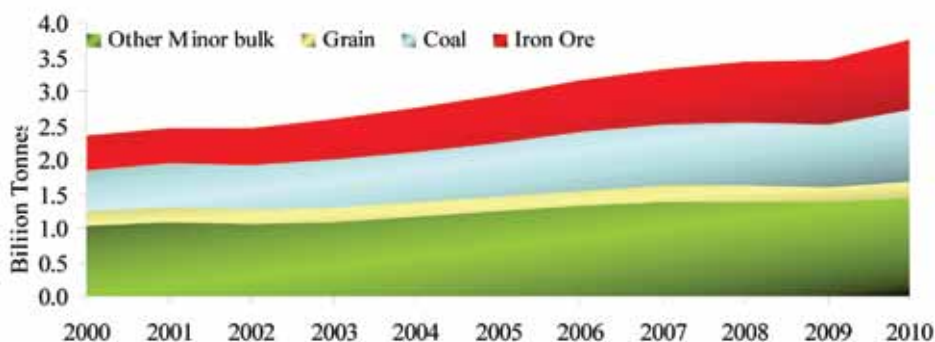
PASAR CURAH KERING

Pasar Curah Kering Dunia

Permintaan atas kapal curah kering sangat bergantung pada perdagangan komoditas curah kering melalui laut. Definisi lama atas komoditas adalah bahwa agar layak dianggap sebagai curah kering, komoditas tersebut harus dikirim seluruhnya atau sebagian sebagai lot muatan kapal. Akibatnya terdapat cukup banyak komoditas yang masuk ke dalam kategori curah kering, yang dapat dikelompokkan lagi menjadi curah besar dan curah kecil. Saat ini, curah besar biasanya merupakan bijih besi, batubara dan biji-bijian. Curah kecil mengacu kepada komoditas curah kering yang bukan tergolong sebagai curah besar. Gambar di bawah ini memberikan gambaran luas mengenai keseluruhan perubahan dalam perdagangan curah kering global melewati laut dalam bentuk komoditas besar dan kecil antara tahun 2000-2010. Volume curah kering yang dikirim melalui pelayaran mengalami peningkatan yang berarti selama periode ini, terutama untuk bijih besi dan batubara.

Peningkatan ini secara substansial terkait dengan meningkatnya permintaan terhadap bahan baku industri seiring pertumbuhan ekonomi dunia selama periode tersebut, khususnya pertumbuhan pesat dan kemunculan Cina sebagai negara "adidaya" di bidang industri dan pabrikan.

Perdagangan Curah Kering
(Miliar Ton)



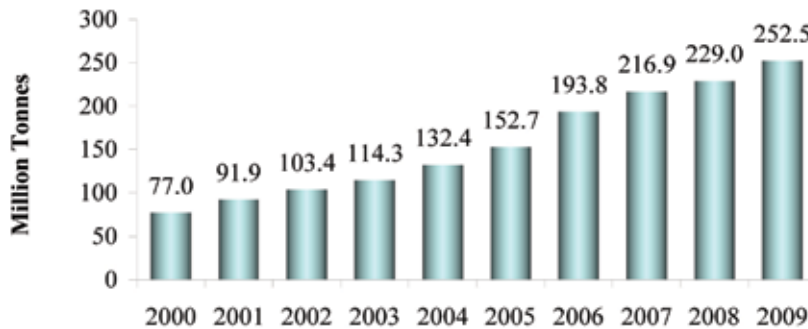
Sumber: Riset Drewry

Pasar Curah Kering Indonesia

Tren global dan regional juga terwujud dalam pasar curah kering di Indonesia, sejalan dengan pertumbuhan ekonomi berkelanjutan yang dialaminya dan dengan tingkat pertumbuhan dan konsumsi dalam negeri akan bahan baku industri seperti batubara, dimana Indonesia merupakan produsen utamanya, dengan hasil yang terus meningkat selama dekade terakhir. Peningkatan konsumsi batubara di Indonesia mengakibatkan timbulnya permintaan akan pelayaran dalam negeri dan kapal curah kering lokal.

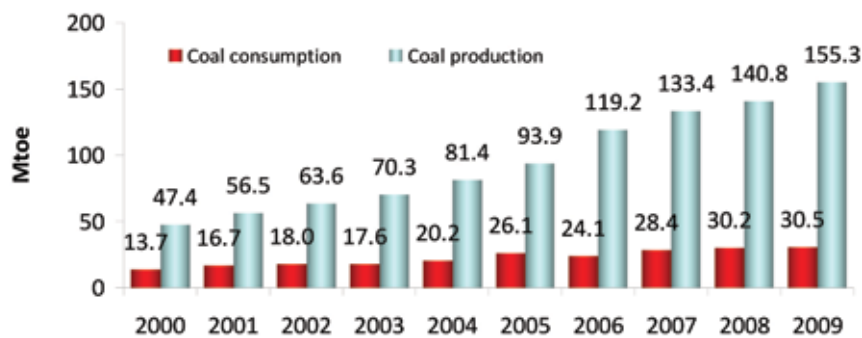
Meskipun produksi batu bara Indonesia telah mengalami pertumbuhan selama dekade terakhir, sebagian besar produksi tersebut telah diekspor, dengan konsumsi domestik jauh di bawah jumlah produksinya, yang hanya mewakili 20-30% total produksi yang ada, dimana 70% digunakan sebagai sumber tenaga dalam pembangkit tenaga listrik.

Pertumbuhan Produksi Batubara di Indonesia (Juta Ton)



Sumber: BP Statistical Review of World Energy 2010

Produksi dan Konsumsi Batubara Indonesia (Juta Ton – Ekuivalen terhadap Minyak)



Sumber: BP Statistical Review of World Energy 2010

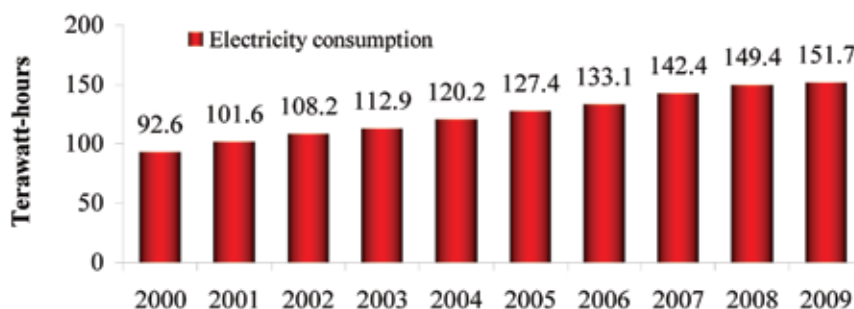
Kesenjangan ini cenderung semakin menyempit, dengan produksi lebih banyak dialihkan ke pasar domestik untuk memenuhi permintaan akan pembangkit tenaga listrik dan persyaratan wajib, menyusul pelaksanaan Kewajiban Pasar Dalam Negeri (DMO) untuk mineral dan batubara di bawah peraturan Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (No. 34 Tahun 2009). DMO, yang diarahkan pada peningkatan proporsi batubara dalam portfolio energi Indonesia dari sekitar 17% pada tahun 2006 menjadi 33% pada tahun 2009, mensyaratkan produsen batubara untuk mengalokasikan sebagian dari hasil produksi tahunan mereka untuk pasar dalam negeri, jika tidak mereka akan dikenakan sanksi.

Program jalur cepat Indonesia untuk mengambil keuntungan dari cadangan batubaranya yang sangat besar serta beralih dari produksi listrik berbasis minyak bumi ke pembangkit listrik berbasis batubara berbiaya relatif lebih murah, diharapkan juga dapat memberikan dukungan bagi pertumbuhan yang substansial atas permintaan batubara dalam negeri, dengan 37 pembangkit tenaga listrik bertenaga batubara yang direncanakan dalam tahap pertama program tersebut untuk menambahkan 10.000 megawatt, serta 10.000 megawatt berikutnya pada tahap kedua.

Perkembangan ini menunjukkan potensi permintaan untuk pengiriman batubara di daerah pesisir pada pasar dalam negeri, karena mayoritas pembangkit tenaga listrik akibat kondisi geografi ekonomi Indonesia, terletak di pulau Jawa, dimana kepadatan penduduk dan kegiatan perekonomian terpusat, sedangkan tambang dan produksi batubara sebagian besar terletak di Kalimantan & Sumatera.

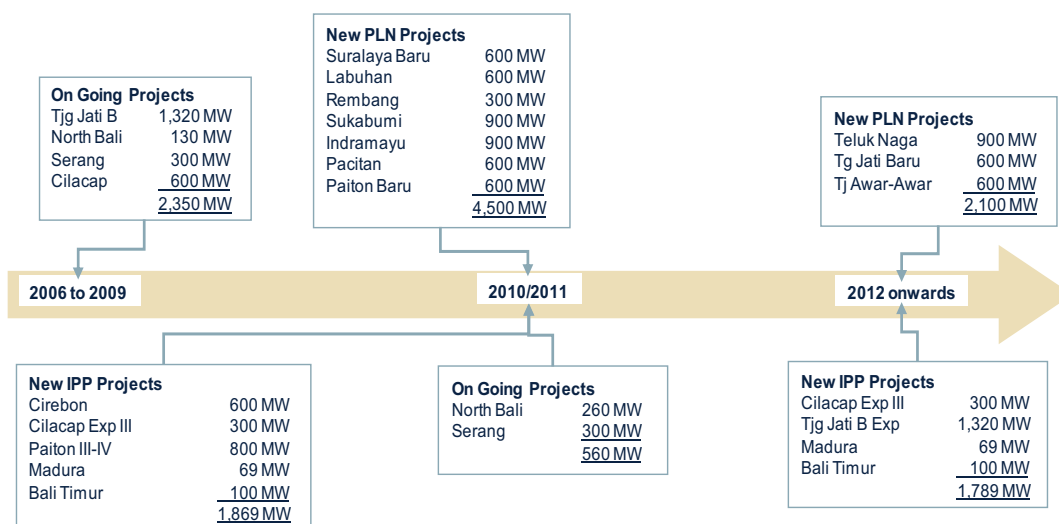
Selain kapal tunda (*tugs*) dan tongkang (*barges*), kapal curah kering berukuran lebih besar seperti Handymax dan Panama saat ini juga digunakan untuk mengangkut batubara produksi dalam negeri untuk pembangkit tenaga listrik. Hal ini dapat meningkat seiring dengan meningkatnya permintaan volume batubara dalam negeri dan pembangunan fasilitas dermaga yang sesuai dengan pembangkit tenaga listrik baru, karena kapal berukuran lebih besar menawarkan potensi efisiensi dan skala ekonomi yang lebih besar. Pengiriman dilakukan oleh Panama, misalnya, setara dengan sekitar 13-14 kapal tunda dan tongkang. Proyek pembangkit tenaga listrik Tanjung Jati dan Suralaya Baru pada gambar di bawah ini, misalnya, sudah menerima layanan pengapalan batubara dalam negeri dengan menggunakan kapal curah seukuran Panama.

Konsumsi Listrik di Indonesia (Terrawatt – Jam)



Sumber: BP Statistical Review of World Energy 2010

Program Indonesia untuk Pembangkit Tenaga Listrik



Sumber: PT Perusahaan Listrik Negara (PLN)

Distribusi Sumber Daya dan Cadangan Batubara Indonesia



Sumber: Asosiasi Perusahaan Tambang Batubara Indonesia

2. REGULASI

Peraturan Pelayaran Indonesia

Asas Cabotage

Latar Belakang

Asas Cabotage berasal dari konsepsi bahwa kegiatan transportasi laut dalam negeri merupakan bagian dari dan kekuatan strategis dalam mempertahankan kedaulatan negara di Indonesia. Tujuan utama dari Asas Cabotage adalah agar pengusaha pelayaran Indonesia dan asing yang mendaftarkan kapal mereka di Indonesia dapat berinvestasi dan melakukan usaha di Indonesia melalui kemitraan dengan operator lokal dan dengan memanfaatkan jasa asuransi dan perbankan untuk menciptakan lapangan kerja di Indonesia.

Salah satu implementasi dari Asas Cabotage adalah pengangkutan barang dan kargo di antara pelabuhan domestik dilayani seluruhnya oleh kapal berbendera Indonesia. Pada tanggal 1 Januari 2010, bisnis pelayaran nasional telah melaksanakan Asas Cabotage dan menyediakan armada berbendera Merah Putih untuk pengangkutan 13 komoditas sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM No 71 Tahun 2005, yaitu minyak dan gas, kargo umum, batubara, kayu, beras, kelapa sawit mentah (CPO), pupuk, kargo semen, mineral, biji-bijian, cair dan kimia, produk pertanian, serta produk segar. Selama tahun 2010, Pelayaran Nasional berusaha untuk menyediakan armada kapal berbendera Merah Putih untuk melayani kegiatan lepas pantai. Peraturan menteri Perhubungan No. KM No 71 Tahun 2005 dicabut dengan Peraturan Menteri Perhubungan No 22 Tahun 2010 dan diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 73 Tahun 2010 yang menyatakan, semua pengangkutan komoditas domestik harus dilayani oleh kapal berbendera Indonesia, dengan pengecualian, yakni untuk kapal asing yang melakukan kegiatan pengangkutan penunjang usaha hulu dan hilir minyak dan gas bumi di dalam negeri tetap melakukan kegiatannya hingga 7 Mei 2011.

Implementasi Asas Cabotage

Pelaksanaan Asas Cabotage telah meningkatkan jumlah kapal perdagangan nasional selama lima tahun terakhir. Pada bulan Maret 2005, jumlah kapal perdagangan nasional sekitar 6.000 unit. Sejak pelaksanaan Asas Cabotage, terdapat penambahan sebanyak 3.129 unit sehingga jumlahnya meningkat menjadi 9.170 unit pada bulan Desember 2009. Pada bulan Maret 2010, jumlahnya meningkat menjadi 9.309 unit. Keberhasilan peningkatan jumlah kapal berbendera Indonesia ini sebagian besar terkait dengan sektor non-minyak dan kegiatan lepas pantai.

Menurut laporan dari Asosiasi Perusahaan Pelayaran Indonesia, pada tahun 2011, operator kapal nasional berkeyakinan bahwa kebutuhan kapal berbendera Indonesia untuk mengangkut 491 unit [•] juta kiloliter minyak dapat dipenuhi oleh pelayaran nasional. Sampai saat ini, armada pelayaran nasional terus mengembangkan sektor kapal minyak dan gas untuk mengantisipasi pertumbuhan permintaan dari Pertamina setiap tahun. Dengan demikian, kebutuhan untuk kapal berbendera Indonesia di sektor minyak dan gas akan terus tumbuh.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 22 Tahun 2010 tentang Pengangkutan Barang/Muatan Antar Pelabuhan Laut Dalam Negeri

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 22 Tahun 2010 tentang Pengangkutan Barang/Muatan Antar Pelabuhan Laut Dalam Negeri ini mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 71 Tahun 2005 tentang Barang/Transportasi Cargo Pelabuhan Laut Inter-Domestik (“**Dephub 22/2010**”). Dephub 22/2010 mengatur bahwa angkutan barang antar-pelabuhan laut dalam negeri harus dilakukan oleh perusahaan pelayaran nasional yang menggunakan kapal berbendera Indonesia dan mempekerjakan awak berkewarganegaraan Indonesia. Jika tidak ada kapal berbendera Indonesia yang tersedia untuk mengangkut barang antar-pelabuhan laut dalam negeri, pemerintah memberikan pengecualian untuk menggunakan kapal asing. Namun, pengoperasian kapal asing terbatas bagi kapal asing yang sudah memiliki kontrak sebelum tanggal 7 Mei 2008, dan tetap dapat melakukan kegiatannya hingga 1 Januari 2011.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 73 Tahun 2010 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 22 tahun 2010 tentang Pengangkutan Barang/Muatan Antar Pelabuhan Laut Dalam Negeri

Pada 19 November 2010 dinyatakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 73 Tahun 2010 tentang Perubahan Dephub 22/2010 yang menyatakan bahwa kapal asing yang terlibat dalam kegiatan transportasi penunjang hulu dan hilir minyak dan gas bumi di dalam negeri tetap dapat melanjutkan kegiatan mereka sampai 7 Mei 2011.

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Pada tahun 1992, Pemerintah Indonesia mengeluarkan Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Pada tanggal 7 Mei 2008, Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 telah diganti dengan Undang-undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (“Undang-undang Pelayaran”) untuk membantu perkembangan industri maritim di Indonesia. Undang-undang Pelayaran mencakup antara lain, pelaksanaan asas cabotage, persyaratan minimum navigasi, tata pelabuhan yang baik, tarif pelabuhan dan status pelabuhan (penentuan pelabuhan internasional untuk peniagaan angkutan laut), pendaftaran kapal, persyaratan standar untuk awak dan manajemen maritim dan persyaratan keselamatan lingkungan.

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan

Implementasi peraturan undang-undang pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 (“PP 20/2010”) tentang Angkutan di Perairan, diterbitkan pada bulan Februari 1 Januari 2010. PP 20/2010 menegaskan penyelenggaraan angkutan di perairan di laksanakan dengan cara memberlakukan asas cabotage secara konsekuen dan konsisten agar perusahaan angkutan laut nasional menjadi tuan di negeri sendiri

PP 20/2010 juga menyatakan bahwa transportasi laut di wilayah domestik harus dilakukan oleh perusahaan pelayaran nasional yang menggunakan kapal berbendera Indonesia dan mempekerjakan awak berkewarganegaraan Indonesia. PP 20/2010 dikeluarkan untuk (i) penerapan Asas Cabotage untuk melindungi pelaksanaan kedaulatan kepulauan nasional dan (ii) memberikan kesempatan kepada transportasi laut domestik untuk mendapatkan pangsa pasar.



Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 mengenai Perubahan atas Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan

Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 dikeluarkan pada 4 April 2011 untuk memberikan beberapa jenis kapal asing untuk beroperasi di Indonesia selama memenuhi persyaratan berikut ini:

- Kapal-kapal tersebut tidak mengangkut penumpang dan/atau barang;
- Kapal berbendera Indonesia belum tersedia atau belum cukup tersedia;
- Kapal-kapal tersebut telah memperoleh izin dari Menteri Perhubungan.

Aktivitas yang didefinisikan sebagai bukan merupakan transportasi penumpang dan barang adalah:

- Survey minyak dan gas;
- Pengeboran (*drilling*);
- Konstruksi lepas pantai;
- Jasa penunjang kegiatan operasional lepas pantai (termasuk *anchor handling tug supply vessel* di atas 5.000 BHP dengan *dynamic position* (DP2/DP3), *platform supply vessel* (PSV) dan *diving support vessel* (DSV);
- Pengerukan (*dredging*); dan
- *Salvage* dan *underwater works*.

Walaupun regulasi ini mulai berlaku pada tanggal 4 April 2011, persyaratan dan ketentuan untuk pemberian izin bagi kapal-kapal berbendera asing tersebut akan diatur oleh Menteri Perhubungan.

Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional

Presiden Indonesia mengeluarkan Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional ("Instruksi Presiden 5/2005") untuk tiga belas menteri, serta gubernur, bupati dan walikota di Indonesia pada 28 Maret 2005.

Aparat pemerintah tersebut diinstruksikan untuk menerapkan Asas Cabotage (yang melarang kapal berbendera asing menyediakan jasa pelayaran domestik di Indonesia) dan merumuskan kebijakan sesuai dengan Instruksi Presiden 5/2005 dalam rangka mendorong perkembangan industri pelayaran di Indonesia. Anjuran pokok didalam Instruksi Presiden tersebut antara lain: (a) penerapan penuh Asas Cabotage, mengizinkan transportasi laut domestik dilakukan oleh kapal berbendera Indonesia yang dioperasikan oleh perusahaan pelayaran Indonesia (b) mendorong perbankan untuk secara aktif terlibat dalam pengembangan industri pelayaran nasional dan mengembangkan institusi keuangan non bank untuk menyediakan pembiayaan kepada perusahaan pelayaran nasional (c) mempercepat ratifikasi *International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993* dan menyiapkan rancangan undang-undang untuk penjaminan dan hipotek maritim dan mempercepat ratifikasi *International Convention on Arrest of Ships 1999* dan menyiapkan rancangan undang-undang atas penangkapan kapal sesuai dengan praktek yang berlaku di Indonesia (d) mengembangkan industri galangan kapal nasional melalui berbagai macam insentif dan (e) mendorong pemerintah daerah dan swasta untuk mengembangkan pusat pelatihan dan pendidikan untuk awak kapal yang sesuai dengan standar IMO.

Ratifikasi tahun 1993 Konvensi Internasional tentang Maritime Liens and Mortgages

Sesuai dengan Peraturan Presiden No. 44 Tahun 2005 tertanggal 8 Juli 2005, Negara Republik Indonesia meratifikasi konvensi internasional tentang *Maritime Liens and Mortgages tahun 1993*. Kementerian Perhubungan telah menyerahkan kepada Menkumham sebuah rancangan undang-undang yang baru mengenai hipotek dan piutang pelayaran yang didahulukan untuk mengamandemen peraturan yang berlaku di Indonesia sehubungan dengan ratifikasi konvensi tersebut oleh Negara Republik Indonesia. Tetapi saat ini, tidak ada kerangka waktu untuk diberlakukannya undang-undang baru.

Investasi Asing di Industri Pelayaran Indonesia

Pemerintah Indonesia secara periodik mengeluarkan apa yang dinamakan dengan Daftar Negatif Investasi ("DNI") dengan DNI terakhir yakni Peraturan Presiden No 36 tahun 2010 tentang Daftar Bidang Usaha Tertutup dan Bidang Usaha Terbuka, dengan Kondisi, untuk Investasi. DNI merinci investasi domestik

dan asing yang dilarang atau dibatasi, pada dasarnya, bidang yang tidak disebutkan dalam DNI terbuka untuk investasi asing maupun domestik. DNI yang berlaku mencantumkan bahwa pelayaran rakyat (perusahaan yang bergerak dalam cabotage menggunakan kapal tradisional) dicadangkan untuk usaha mikro, kecil, menengah, dan koperasi karenanya tertutup untuk investasi asing. Perusahaan pelayaran lain, secara umum, terbuka untuk investasi asing dan sebelum bulan Agustus 2005, investasi asing diizinkan memiliki hingga 95% dari penanaman modal asing perusahaan pelayaran tanpa diperlukan divestasi berikutnya. Berdasarkan DNI saat ini, investasi asing tidak boleh memiliki lebih dari 49% dari sebuah perusahaan pelayaran asing.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 26 Tahun 2006 tentang Penyederhanaan Sistem dan Prosedur Pengadaan Kapal dan Penggunaan/Penggantian Bendera Kapal

Pada tanggal 30 Mei 2006, Menteri Perhubungan mengeluarkan Peraturan No. KM. 26 Tahun 2006 ("KM. 26/2006") mengenai "Penyederhanaan Sistem dan Prosedur Penyediaan Kapal dan Tata Cara Penggunaan/Penggantian Bendera Kapal". KM 26/2006 mengganti Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 14 tahun 1996 mengenai "Penyederhanaan Tata Cara Pengadaan dan Pendaftaran Kapal" dan amandemennya.

Sehubungan dengan KM. 26/2006, kapal yang dapat terdaftar dengan bendera Indonesia adalah (i) mempunyai volume GT 7 atau lebih dan (ii) kepemilikan sahamnya dimiliki oleh warga negara atau badan hukum Indonesia. Permintaan pendaftaran dapat dilakukan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut atau melalui kantor kepala pelabuhan di pelabuhan laut tertentu diseluruh Indonesia termasuk Jakarta, Surabaya dan Batam.

Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 26 Tahun 2006 tentang Penyediaan Bahan Bakar Minyak Dalam Rangka Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional

Peraturan yang diterbitkan oleh Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral dengan No. 26 Tahun 2006 ("KESDM 26/2006") ini adalah mengenai "Penyediaan Bahan Bakar Minyak Dalam Rangka Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional" sebagai tindak lanjut dari Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2005. Pasal 2 KESDM 26/2006 menetapkan bahwa Menteri harus menjamin pasokan bahan bakar minyak dalam rangka pemberdayaan industri pelayaran nasional.

Pasal 4 dari KESDM 26/2006 selanjutnya menetapkan bahwa setiap badan usaha transportasi laut harus menggunakan kapal berbendera Indonesia yang dioperasikan oleh perusahaan angkutan laut nasional yang sesuai dengan hukum yang berlaku.

Persyaratan Keselamatan dan Keamanan Angkutan Perairan

Setiap kapal yang beroperasi di perairan Indonesia tunduk kepada peraturan keselamatan keamanan yang berlaku di Indonesia. Berdasarkan UU Pelayaran Pasal 117, keselamatan dan keamanan angkutan Laut adalah kondisi terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal dan kenavigasian. Kelaikan kapal wajib dipenuhi setiap kapal, yang meliputi (i) keselamatan kapal; (ii) pencegahan pencemaran dari kapal; (iii) pengawakan kapal; (iv) garis muat kapal dan pemuatan; (v) kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang; (vi) status hukum kapal; (vii) manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; (viii) manajemen keamanan kapal. Sedangkan untuk kenavigasian terdiri atas (i) sarana bantu navigasi pelayaran; (ii) telekomunikasi pelayaran; (iii) hidrografi dan meteorologi; (iv) alur dan perlintasan; (v) pengerukan dan reklamasi; (vi) pemanduan; (vii) penanganan kerangka kapal; dan (viii) *Salvage* dan pekerjaan air .

Dalam hubungannya dengan penerapan persyaratan keamanan dan perawatan, inspektur perairan Indonesia berwenang untuk melakukan survei yang diperlukan atau inspeksi kapal, termasuk sebagai berikut:

- (a) Survei pertama dilakukan terhadap kapal baru di galangan kapal atau untuk perubahan bendera dari kapal berbendera asing ke kapal berbendera Indonesia;
- (b) Survei tahunan;



- (c) Survei pembaharuan dilakukan sekali dalam lima tahun;
- (d) Survei interim dilakukan sekali setahun sampai sekali dalam lima tahun;
- (e) Survei mendadak yang dilakukan diluar survei regular;
- (f) Survei karena kapal rusak atau dalam perbaikan.

Indonesia menandatangani berbagai konvensi termasuk MARPOL dan SOLAS dan, dengan demikian diatas persyaratan keamanan yang terdapat didalam *Indonesian Shipping Ordinance* tahun 1935, persyaratan yang berlaku dalam konvensi internasional juga berlaku atas kapal yang berlayar di perairan Indonesia.

Peraturan Mengenai Lingkungan

Indonesia melalui Keputusan Presiden No. 46 Tahun 1986 telah meratifikasi MARPOL dan melalui Keputusan Presiden No. 52 Tahun 1999 telah meratifikasi *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 Protocol*. Lebih lanjut untuk pelaksanaan atas konvensi-konvensi tersebut, Menteri Perhubungan telah mengeluarkan Peraturan No. KM 4 Tahun 2005 mengenai Pencegahan Polusi dari Kapal dan Peraturan No. KM 66 Tahun 2005 mengenai Kegiatan Operasi Tanker Berlabung Tunggal. Sebagai tambahan dari peraturan-peraturan tersebut, ada beberapa peraturan relevan lainnya yang berhubungan dengan lingkungan yaitu:

1. UU No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup;
2. UU No. 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil;
3. Peraturan Pemerintah No. 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim;
4. Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran dan/atau Perusakan Laut;
5. Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. Per 02/Men/2009 tentang Tata Cara Penetapan Kawasan Konservasi Perairan;
6. Peraturan Menteri Kelautan & Perikanan No. Per 17/Men/2008 tentang Kawasan Konservasi di Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil;
7. Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 45/MENLH/11/1996 tentang Program Pantai Lestari;
8. Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 04/2001 tentang Kriteria Baku Kerusakan Terumbu Karang;
9. Keputusan Kepala Badan Pengendalian Dampak Lingkungan Hidup No. 47 Tahun 2001 tentang Pedoman Pengukuran Kondisi Terumbu Karang;
10. Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 51 tahun 2004 tentang Baku Mutu Air Laut sebagaimana dirubah oleh Keputusan Menteri Lingkungan Hidup No.179 Tahun 2004;
11. Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 200 tahun 2004 mengenai Kriteria Baku Kerusakan dan Pedoman Penentuan Status Padang Lamun; dan
12. Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 201 Tahun 2004 tentang Kriteria Baku dan Pedoman Penentuan Kerusakan Mangrove.

Organisasi Maritim Internasional

Kode Manajemen Keselamatan Internasional (*International Safety Management Code - "ISM Code"*)

Operasional Perseroan dipengaruhi oleh persyaratan yang terkandung dalam Kode Manajemen Internasional untuk Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran (*International Safety Management Code – ISM Code*) yang diumumkan dengan resmi oleh Organisasi Maritim Internasional (*International Maritime Organization - IMO*). ISM Code mengharuskan "Perseroan", yang didefinisikan sebagai pemilik kapal atau orang, seperti manajer atau *Bareboat Charterer*, yang telah mengambil tanggung jawab untuk mengoperasikan kapal untuk mengembangkan, menerapkan dan memelihara sistem manajemen keselamatan yang luas, baik di darat dan diatas kapal, yang mencakup antara lain, penerapan keselamatan dan kebijakan perlindungan lingkungan, petunjuk dan prosedur untuk memastikan keamanan operasi dari kapal dan perlindungan lingkungan hidup sesuai dengan undang-undang internasional dan bendera negara kapal; dan prosedur untuk menyiapkan dan merespon keadaan darurat. Perseroan mengandalkan dan berniat untuk terus mengandalkan manajemen keselamatan yang telah dikembangkan oleh Perseroan dan manajer teknis Perseroan.

ISM Code juga mengharuskan manajer kapal mendapatkan sertifikat manajemen keselamatan untuk setiap kapal yang mereka kelola dari organisasi resmi bendera negara setelah diverifikasi oleh bagian kepatuhan dengan cara audit eksternal diatas kapal. Di Singapura, Maritim dan Otoritas Pelabuhan memiliki sembilan dasar Badan Klasifikasi untuk melaksanakan audit ISM Code dan sertifikasi. Sertifikat ini membuktikan kepatuhan pada pernyataan awal yang sah oleh manajemen kapal terhadap persyaratan kode untuk sistem manajemen keselamatan. Tidak ada kapal yang dapat memperoleh sertifikat manajemen keselamatan kecuali manajernya telah memperoleh dokumen kepatuhan, yang diterbitkan oleh setiap bendera negara, di bawah ISM Code. Perseroan telah memiliki dokumen kepatuhan untuk kantor-kantor milik Perseroan dan sertifikat manajemen keselamatan untuk semua kapal.

Ketidakpatuhan terhadap ISM Code dan konvensi IMO lainnya yang mengacu untuk meningkatkan tanggung jawab kepada pemilik kapal atau penyewa bareboat, adalah turunnya cakupan asuransi yang tersedia untuk kapal yang terkena dan dapat menyebabkan penolakan akses, atau penahanan untuk masuk kedalam beberapa pelabuhan. Perseroan yakin bahwa semua kapal yang dimiliki oleh Perseroan telah sesuai dengan ISM code dan Konvensi IMO lain yang berlaku.

Peraturan IMO

Konvensi Internasional untuk Pencegahan Pencemaran dari Kapal (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - "MARPOL")

MARPOL adalah konvensi internasional utama yang meliputi pencegahan pencemaran lingkungan laut oleh kapal-kapal dari alasan operasional atau kebetulan. Pertama kali diadopsi pada tanggal 2 November 1973 di IMO dan sejak itu telah diperbarui dengan berbagai perubahan. Konvensi ini meliputi pencemaran oleh minyak, bahan kimia, zat berbahaya dalam bentuk kemasan, limbah, sampah, material pemberat penyeimbang kapal (*ballast*), dan gas buang. Dengan pengecualian kapal yang sangat kecil, kapal yang bergerak pada pelayaran internasional harus membawa sertifikat kapal internasional yang sah yang dapat diterima di pelabuhan asing sebagai bukti pernyataan awal bahwa kapal telah memenuhi persyaratan MARPOL. Jika ada alasan yang jelas untuk percaya bahwa kondisi kapal atau peralatan tidak sesuai secara substansial dengan fakta pada sertifikat, atau jika kapal tidak membawa sertifikat yang sah, kewenangan pelaksana pemeriksaan dapat menahan kapal sampai yakin bahwa kapal dapat melanjutkan ke laut tanpa ancaman yang membahayakan dan mengakibatkan kerusakan lingkungan laut. Lebih lanjut, pemilik kapal turut menanggung kewajiban untuk membayar biaya dari setiap tindakan yang dilakukan untuk menghilangkan atau mengurangi pencemaran yang diakibatkan oleh polutan.

Berdasarkan adopsi dari Protokol MARPOL 1978, MARPOL meliputi peraturan tentang pembagian dan stabilitas yang dirancang untuk memastikan bahwa, dalam setiap kondisi pembebanan, kapal bisa bertahan setelah terlibat dalam tumbukan atau karam. Saat Perseroan mengoperasikan tanker di armada Perseroan di masa depan, peraturan MARPOL mensyaratkan kapal tanker dari 5.000 DWT keatas untuk dipasangkan dengan lambung ganda kapal, atau alternatif desain yang disetujui oleh IMO. Persyaratan untuk lambung ganda berlaku untuk kapal tanker dan kapal tanker baru, juga untuk yang ada saat mereka mencapai usia tertentu (sampai 30 tahun). Berdasarkan perubahan tahun 2001 terhadap MARPOL, semua kapal lambung tunggal, bendera negara diperbolehkan melanjutkan perdagangan sampai dengan tahun ke 25 pengiriman mereka di mana kapal tersebut sesuai dengan spesifikasi teknis tertentu. Dalam perubahan yang disahkan pada 2003 (yang mulai berlaku pada bulan April 2005). Tanker lambung tunggal dari 5.000 DWT keatas tidak diizinkan untuk membawa minyak kelas berat setelah tanggal 5 Desember 2005, sedangkan angkutan minyak kelas berat oleh kapal tanker lambung tunggal dari 600 DWT keatas tetapi kurang dari 5.000 DWT akan dilarang pada tahun 2008.

Konvensi Internasional untuk Keselamatan Hidup di Laut (International Convention for the Safety Life at Sea - "SOLAS")

SOLAS menetapkan serangkaian peraturan yang penting untuk keselamatan kapal, awak dan penumpangnya. Tujuan utama dari SOLAS adalah untuk menentukan standar minimum untuk konstruksi, peralatan, navigasi, pengangkutan barang melalui laut dan operasi kapal, kompatibel dengan keselamatan mereka. Bendera Negara bertanggung jawab untuk memastikan bahwa kapal di bawah bendera negara mereka memenuhi persyaratan, dan sejumlah sertifikat telah sesuai dalam SOLAS sebagai bukti



kepatuhan. Ketentuan kontrol juga memperbolehkan kontrak pemerintah untuk memeriksa dan menahan kapal negara lain jika ada alasan yang jelas bahwa kapal dan peralatan pada pokoknya tidak memenuhi persyaratan SOLAS, suatu prosedur yang dikenal sebagai kontrol pelabuhan negara. Protokol SOLAS 1978 memperkenalkan inspeksi tidak terjadwal dan / atau survei tahunan wajib dan penetapan peraturan untuk mengontrol pelabuhan negara. Penerapan dari protokol 1988 menyelaraskan sistem survei dan sertifikasi SOLAS, MARPOL dan Konvensi Loadline 1966.

SOLAS juga memperkenalkan sejumlah kode untuk mengatasi masalah keamanan melalui bangunan yang tepat dan praktek kapal-kapal kargo dan manajemen. Antara lain, kode praktik keamanan untuk penyimpanan kargo dan keamanan, kode internasional untuk konstruksi dan peralatan kapal yang membawa bahan kimia berbahaya dalam jumlah besar (IBC Code), dan kode internasional untuk konstruksi dan peralatan kapal yang membawa gas cair dalam jumlah besar (IGC Code) yang diwajibkan di bawah SOLAS.

Kapal Internasional dan Kode Keamanan Fasilitas Pelabuhan (The International Ship and Port Facility Security - "ISPS")

Dalam menanggapi serangan teroris 11 September 2001 di Amerika Serikat dan persepsi mengenai risiko terhadap kapal dan bahaya kapal jika digunakan untuk tujuan teroris, IMO mulai bekerja secara ekstensif memodifikasi SOLAS 1974 dan membuat ISPS, yang berisi pernyataan-pernyataan industri pelayaran tentang keamanan maritim.

ISPS mulai berlaku pada 1 Juli 2004 sesuai dengan perubahan pada Desember 2002 terhadap SOLAS 1974 yang bertujuan untuk meningkatkan keamanan laut pada kapal dan di kapal / daerah pelabuhan. Antara lain, perubahan tersebut memperbaharui SOLAS Bab XI-2 yang khususnya berkaitan dengan keamanan maritim, yang telah dilengkapi ISPS. ISPS berisi persyaratan rinci yang berhubungan dengan keamanan bagi pemerintah, otoritas pelabuhan dan perusahaan pelayaran di bagian yang diwajibkan (Bagian A), bersama dengan serangkaian pedoman tentang bagaimana untuk memenuhi persyaratan dalam bagian rekomendasi kedua tetapi bukan bagian yang diwajibkan (Bagian B). Serangkaian resolusi yang dirancang untuk menambah bobot perubahan, mendorong penerapan langkah-langkah untuk kapal dan fasilitas pelabuhan yang tidak dicakup oleh ISPS dan membuka jalan untuk pekerjaan di masa depan pada subjek juga diadopsi.

Untuk kapal, persyaratan tersebut wajib termasuk rencana keamanan diatas kapal yang disetujui oleh bendera negara berdasarkan penilaian keamanan kapal, kapal yang ditunjuk dan pejabat perusahaan keamanan, latihan dan latihan yang berkaitan dengan rencana keamanan kapal yang dilakukan pada interval yang tepat dan peralatan tertentu diatas kapal. Kapal harus membawa sertifikat keamanan kapal internasional, yang berlaku untuk jangka waktu yang tidak melebihi 5 tahun, menunjukkan bahwa mereka memenuhi persyaratan ISPS dan tunduk pada inspeksi kontrol pelabuhan negara, ketika sebelum memasuki pelabuhan atau sementara di pelabuhan, diwajibkan untuk memenuhi tingkat keamanan yang ditetapkan oleh bendera negara atau Port State, mana yang lebih tinggi. ISPS lebih lanjut mengharuskan semua kapal dilengkapi dengan sistem waspada untuk keamanan kapal, sesuai jadwal yang ketat akan terlihat kapal yang paling pas tahun 2004 dan sisanya tahun 2006. Kapal yang tidak memenuhi persyaratan di atas akan menghadapi penundaan mungkin dan penahanan, pembatasan operasi termasuk gerakan dalam pelabuhan serta pengusiran dari pelabuhan.

Konvensi Internasional tentang Standar Pelatihan, Sertifikasi dan Watchkeeping untuk Seafarers (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers - "STCW")

STCW mengatur standar minimum yang berkaitan dengan pelatihan, sertifikasi dan watchkeeping bagi pelaut di tingkat internasional, dimana negara-negara wajib untuk memenuhi atau melampauinya. Pada Desember 2000, STCW memiliki 135 pihak yang mewakili 97,53% dari tonase perkapalan dunia. Sebelumnya standar pelatihan, sertifikasi dan watchkeeping dari pekerja dan peringkat ditentukan oleh pemerintah masing-masing, biasanya tanpa mengacu pada praktek di negara lain. Sebagai hasilnya standar dan prosedur bervariasi secara luas. STCW juga mencakup persyaratan untuk pelaut agar dapat

memiliki sertifikat yang berlaku untuk pekerjaan di laut dan kontrol pelabuhan negara. Salah satu fitur khusus yang penting dari STCW adalah bahwa hal itu berlaku untuk kapal dari negara-negara bukan anggota ketika mengunjungi pelabuhan negara-negara yang merupakan anggota STCW.

Menanti Keputusan IMO dan Peraturan Eropa

IMO sedang dalam proses merubah peraturan untuk mempercepat penghapusan secara bertahap kapal tanker yang tidak berlambung ganda. Proposal tersebut diadopsi oleh Komite Perlindungan Lingkungan Laut IMO pada bulan Desember 2003, dan mulai berlaku pada tanggal 5 April 2005. Sesuai dengan peraturan yang diubah, masa keluar terakhir untuk kapal tanker pra-MARPOL dimajukan menjadi tahun 2005 dari tahun 2007. Masa keluar terakhir untuk kapal tanker MARPOL dan kapal tanker yang lebih kecil dimajukan menjadi tahun 2010 dari tahun 2015.

Menanggapi tumpahan minyak yang disebabkan oleh tenggelamnya kapal tanker minyak ERIKA pada bulan Desember 1999, Uni Eropa telah mengusulkan peraturan yang akan (1) melarang secara nyata terhadap kapal sub-standar (didefinisikan sebagai mereka yang selama 15 tahun yang telah ditahan oleh otoritas pelabuhan lebih dari dua kali dalam enam bulan sebelumnya) dari perairan Eropa dan menciptakan kewajiban bagi negara-negara pelabuhan untuk memeriksa kapal yang terlihat berisiko tinggi untuk keselamatan maritim dan lingkungan laut; (2) memberi kuasa kepada Eropa kewenangan yang lebih besar dan kontrol atas Badan Klasifikasi, termasuk kemampuan untuk menangguk atau mencabut kewenangan golongan yang lalai, dan (3) mempercepat tahapan lambung ganda atau standar desain setara untuk tanker minyak satu lambung pada jadwal yang sama seperti yang disyaratkan dalam OPA. Pada Desember 2001, Uni Eropa mengadopsi sebuah resolusi legislatif yang menyatakan bahwa jadwal phase-out dipercepat untuk kapal tanker lambung tunggal sesuai dengan jadwal yang diadopsi oleh IMO pada bulan April 2001. Selain itu, Uni Eropa baru-baru ini terpilih pada prakarsa lain, termasuk pembentukan Badan Keselamatan Maritim Eropa, pengenalan masyarakat untuk memantau dan mengontrol lalu lintas pantai dan pembentukan suatu dana kompensasi untuk polusi minyak di perairan Eropa. Sampai undang-undang tersebut benar-benar diundangkan, bagaimanapun, adalah mustahil untuk memprediksi bagaimana langkah-langkah tersebut akan mempengaruhi Perseroan.

Peraturan Lainnya

The U. S. Oil Pollution Act of 1990 (“OPA”)

OPA membentuk rezim pengaturan dan kewajiban yang luas untuk perlindungan dan pembersihan lingkungan dari tumpahan minyak. OPA mempengaruhi semua pemilik dan operator yang memiliki kapal dagang ke Amerika Serikat atau wilayah atau harta atau kapal yang beroperasi di perairan Amerika Serikat, yang meliputi laut teritorial Amerika Serikat dan dua ratus mil zona ekonomi eksklusif.

Dalam OPA, pemilik kapal, operator dan bareboat (atau menyewa) charter adalah “pihak yang bertanggung jawab” dan bersama-sama, beberapa kali dan sangat bertanggung jawab, kecuali hasil limpahan semata-mata dari tindakan atau kelalaian dari pihak ketiga (jika pihak yang bertanggung jawab menetapkan bahwa karena perawatan telah dilaksanakan dan telah mengambil tindakan pencegahan terhadap tindakan yang akan datang atau kelalaian dari pihak ketiga tersebut dan konsekuensi datang dari tindakan atau kelalaian) dan tindakan Tuhan atau suatu tindakan perang, untuk semua kerusakan penahanan dan biaya pembersihan dan lainnya yang timbul dari pembongkaran atau ancaman pembongkaran minyak dari kapal mereka. Jika Perseroan memutuskan untuk membeli atau menyewa satu atau lebih kapal tanker minyak mentah, Perseroan merencanakan untuk memperluas ke beberapa tanker sebuah cakupan yang Perseroan jaga yaitu kewajiban polusi sampai dengan USD 1 miliar per insiden. Sebuah tumpahan bencana bisa melebihi nilai asuransi yang tersedia, dalam hal ini tidak akan berdampak material negatif terhadap Perseroan. Lihat “Bisnis - Asuransi” untuk penjelasan dari asuransi Perseroan yang saat ini dipertahankan.



Undang-undang Pencegahan Polusi Laut Singapura (Singapore Prevention of Pollution of the Sea Act - “PPSA”)

PPSA memberikan pengaruh terhadap ketentuan dari Konvensi Internasional untuk Pencegahan Pencemaran dari Kapal tahun 1973, sebagaimana telah diubah dan ditambah oleh Protokol 1978, dan perjanjian internasional lainnya yang berkaitan dengan pengurangan, pencegahan dan pengendalian pencemaran laut dan polusi dari kapal. PPSA membuat ketentuan umum untuk melindungi lingkungan laut dan untuk pengurangan, pencegahan dan pengendalian pencemaran laut dan polusi dari kapal, serta tindakan terkait lainnya.

Dalam Bagian III dari PPSA, diantara pelanggaran lain, penguasa, pemilik dan agen kapal masing-masing akan menjadi bersalah karena melakukan kejahatan jika (i) pembuangan atau pembuangan sampah, kotoran, masalah sampah, perdagangan limbah, plastik atau polutan laut dalam bentuk paket terjadi dari kapal ke perairan Singapura, (ii) pembuangan minyak atau campuran minyak terjadi dari kapal Singapura ke setiap bagian dari laut atau dari kapal ke perairan Singapura, atau (iii) pembuangan zat cair berbahaya atau campuran yang mengandung zat cair berbahaya, yang menjadi bahan atau campuran yang tercatat sebagai barang kargo atau bagian kargo dalam jumlah besar, terjadi dari kapal Singapura ke laut atau dari kapal ke perairan Singapura. Hukuman untuk pelanggaran ini berbeda dan pihak yang dihukum wajib membayar denda atau penjara atau keduanya. Penguasa, pemilik kapal dan agen masing-masing bisa bersalah karena pelanggaran dan secara individu bertanggung jawab atas hukuman yang ditentukan. Selanjutnya, bagian 18 dari PPSA menetapkan bahwa jika pemilik kapal ditemukan telah mengeluarkan polutan, ia harus bertanggung jawab kepada otoritas yang ditunjuk untuk membayar biaya dari setiap tindakan yang ditentukan oleh otoritas yang ditunjuk untuk menanggulangi serta biaya untuk mencegah atau mengurangi setiap kerusakan yang terjadi di Singapura yang disebabkan dari pengeluaran polutan tersebut.

Bagaimanapun tidak, sebuah pelanggaran, jika pembebasan diperlukan (a) untuk tujuan keamanan kapal atau keselamatan di laut, atau (b) sebagai akibat kerusakan, selain kerusakan yang disengaja, terhadap kapal atau peralatannya, dan semua tindakan pencegahan diambil setelah terjadinya kerusakan atau ditemukannya pembebasan untuk tujuan mencegah atau meminimalkan usaha melarikan diri dari masalah atau zat yang dijelaskan dalam paragraf sebelumnya; atau (c) dalam hal (ii) dan (iii) dalam ayat sebelumnya di atas, jika pembebasan itu untuk tujuan memerangi insiden polusi tertentu dengan tujuan meminimalkan kerusakan akibat polusi dan telah disetujui oleh otoritas yang ditunjuk, dan, dimana pembebasan terjadi di yurisdiksi pemerintah suatu negara selain Singapura, maka pembebasan dapat dilakukan oleh pemerintah tersebut.

Pada saat prospektus ini diterbitkan seluruh peraturan yang berkaitan dengan kegiatan usaha Perseroan tersebut diatas masih berlaku dan dapat mengalami penyesuaian.

XI. EKUITAS

Angka-angka ekuitas di bawah ini berasal dari Laporan Keuangan Konsolidasi Perseroan dan Anak Perusahaan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dan 2009 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian, Laporan Keuangan Konsolidasi Perseroan dan Anak Perusahaan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 sebelum disajikan kembali telah diaudit oleh Bismar, Muntalib & Yunus dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian. Perseroan telah menyajikan kembali Laporan Keuangan Konsolidasi tahun 2008 dan 2009 untuk memberikan pengaruh retrospektif sehubungan dengan akuisisi BYU, KBA, GLT dan BIT yang merupakan transaksi restrukturisasi entitas sepengendali sehingga dilakukan dengan cara yang sama dengan metode penyatuan kepemilikan (*pooling of interests*). Penyesuaian yang digunakan untuk menyajikan kembali Laporan Keuangan Konsolidasi tahun 2009 telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (OBS), dimana menurut pendapatnya, penyesuaian tersebut wajar dan telah diterapkan dengan semestinya. OBS tidak melakukan audit, review atau prosedur lainnya atas Laporan Keuangan Konsolidasi tahun 2008 selain penyesuaian tersebut, dan berdasarkan hal tersebut OBS tidak memberikan pendapat atau suatu bentuk keyakinan lain atas laporan keuangan konsolidasi tahun 2008.

Posisi ekuitas Perseroan dan anak perusahaan secara keseluruhan adalah sebagai berikut:

EKUITAS	(dalam jutaan Rupiah)		
	31 Desember		
	2010	2009 ¹⁾	2008 ¹⁾
Modal ditempatkan dan disetor penuh	1.100.000	696.025	696.025
Ekuitas anak perusahaan yang berasal dari penyajian kembali laporan keuangan	-	(20.396)	(19.787)
SuRplus revaluasi	527.231	420.326	-
Selisih nilai transaksi restrukturisasi entitas sepengendali	(15.335)	-	-
Saldolaba (defisit)	(32.589)	(59.766)	130.816
Ekuitas– Bersih	1.579.306	1.036.189	807.055

¹⁾ Disajikan kembali untuk memberikan pengaruh retrospektif sehubungan dengan akuisisi anak perusahaan (BYU, KBA, GLT, BIT) yang dilakukan dengan cara yang sama dengan metode penyatuan kepemilikan dimana akuisisi tersebut seolah-olah anak perusahaan telah dimiliki sejak permulaan 2007.

Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham No. 75 tanggal 17 Januari 2011 yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H., S.E. M.kn., Notaris di Jakarta Utara, dan telah mendapat persetujuan dari Menkumham No. AHU-04137.AH.01.02 Tahun 2011 tanggal 26 Januari 2011, dimana para pemegang saham menyetujui dan memutuskan peningkatan Modal Dasar, yang semula sebesar Rp 2.000.000.000.000,00 (dua triliun Rupiah) menjadi Rp 4.400.000.000.000,00 (empat triliun empat ratus miliar Rupiah).

Perseroan mengajukan pernyataan berdasarkan kepada Bapepam-LK sehubungan dengan Penawaran Umum saham kepada Masyarakat sebanyak 6.650.000.000 (enam miliar enam ratus lima puluh juta) Saham Biasa dengan nilai nominal Rp 100,- (seratus Rupiah) per saham dengan harga Penawaran sebesar Rp 155,- (seratus lima puluh lima Rupiah) setiap saham, dan sebanyak 3.325.000.000 (tiga miliar tiga ratus dua puluh lima juta) Waran Seri I.



Seandainya perubahan ekuitas Perseroan seperti dijelaskan diatas diasumsikan terjadi pada tanggal 31 Desember 2010, proforma ekuitas Perseroan pada tanggal tersebut adalah sebagai berikut:

<i>(dalam jutaan Rupiah)</i>						
URAIAN	Modal ditempatkan dan disetor penuh	Surplus revaluasi	Selisih nilai transaksi restrukturisasi entitas sepengendali	Agio Saham	Laba ditahan (defisit)	Jumlah Ekuitas
Posisi Ekuitas menurut Laporan Keuangan per tanggal 31 Desember 2011	1.100.000	527.231	(15.335)	-	(32.589)	1.579.306
Perubahan Ekuitas setelah tanggal 31 Desember 2010 jika diasumsikan terjadi pada tanggal tersebut:						
Penawaran Umum sebanyak 6.650.000.000 saham pada Harga Penawaran	665.000	-	-	365.750	-	1.030.750
Pelaksanaan 3.325.000.000 waran pada Harga Pelaksanaan	332.500	-	-	232.750	-	565.259
Proforma Ekuitas pada tanggal 31 Desember 2010 setelah Penawaran Umum kepada pemegang saham dilaksanakan	2.097.500	527.231	(15.335)	598.500	(32.589)	3.175.306

XII. KEBIJAKAN DIVIDEN

Dividen, jika ada, dibayarkan sesuai dengan kesepakatan yang diputuskan dalam RUPS, dimana dalam kesepakatan tersebut ditetapkan jumlah dan tanggal pembayaran dividen. Semua saham yang dikeluarkan berhak mendapatkan pembagian yang sama dalam bentuk dividen atau pembagian lainnya. Dividen dibayarkan kepada orang yang namanya tercatat dalam daftar pemegang saham pada tanggal yang telah ditentukan oleh RUPS atau oleh Dewan Direksi berdasarkan persetujuan dalam RUPS dan mengumumkan secara terbuka mengikuti RUPS. Anggaran Dasar Perseroan menyatakan bahwa dividen yang tidak diklaim setelah jangka waktu lima tahun sejak tanggal pembayaran dividen akan ditempatkan dalam dana cadangan khusus. Namun, pemegang saham masih berhak mengambil dividen mereka dari dana cadangan khusus dalam jangka waktu lima tahun setelah penempatan dana dividen dengan mengajukan bukti atas hak dividen yang dapat diterima oleh Dewan Direksi.

Nilai dividen yang dibayarkan sesungguhnya, direkomendasikan atau diumumkan oleh Dewan Direksi pada tahun fiskal tertentu atau periode tertentu akan dipengaruhi oleh beberapa faktor pertimbangan sebagaimana dijelaskan di bawah ini, termasuk juga faktor lain yang dinilai relevan oleh Dewan Direksi.

Kebijakan dividen Perseroan saat ini adalah sebagai berikut:

1. Dalam menentukan rasio pembayaran dividen untuk tahun fiskal tertentu, maka Perseroan akan mempertimbangkan tujuan dalam menjaga serta meningkatkan pembayaran dividen untuk memaksimalkan nilai bagi para pemegang saham untuk jangka panjang;
2. Untuk dividen yang dibayarkan dalam tahun fiskal tertentu, maka dividen tersebut diumumkan pada kuartal kedua, dan dibayarkan pada kuartal ketiga pada tahun fiskal berikutnya; dan
3. Dalam memformulasikan rekomendasi mengenai jumlah dividen yang harus dibayarkan, Direksi ikut mempertimbangkan beberapa faktor berikut ini:
 - a. Total nilai kas, *gearing*, *return on equity* (ROE) dan saldo laba yang dimiliki Perseroan saat ini;
 - b. Perkiraan kinerja keuangan Perseroan;
 - c. Perkiraan tingkat pengeluaran modal Perseroan untuk tahun tersebut, termasuk rencana-rencana investasi lainnya;
 - d. Tingkat dividen, jika dapat diterapkan, yaitu dividen yang diterima Perseroan dan anak perusahaannya;
 - e. Hasil dividen yang dibayarkan oleh perusahaan sejenis dengan perusahaan-perusahaan perkapalan lain yang sebanding di negara lain.

Dalam hal pembayaran dividen, Perseroan dapat membagikan dividen yang disepakati oleh pemegang saham pada rapat umum, namun tidak diijinkan membayar dividen melebihi jumlah yang direkomendasikan oleh Dewan Direksi. Dewan Direksi Perseroan juga dapat mengumumkan dividen sementara dengan persetujuan rapat Dewan Komisaris, dengan ketentuan bahwa dividen sementara tersebut akan diperhitungkan dengan dividen yang akan dibagikan berdasarkan keputusan RUPS berikutnya. Perseroan harus membayar semua dividen dari keuntungan Perseroan dikurangi dengan dana cadangan yang dibutuhkan. Perseroan dalam membagikan dividen, Perseroan mengantisipasi pembagian dividen dinyatakan dalam Rupiah.

Dewan Direksi Perseroan, atas kebijaksanaannya sendiri, dapat mengubah atau mencabut kebijakan dividen Perseroan. Dewan Direksi Perseroan dapat menurunkan tingkat dividen yang disebutkan dalam kebijakan dividen atau menghentikan pembayaran dividen sepenuhnya. Dividen di masa yang akan datang, jika ada, akan bergantung pada, antara lain, hasil operasi Perseroan, saldo laba, kebutuhan kas, kondisi keuangan, ketentuan hukum yang berlaku dan faktor lain yang dinilai relevan oleh Dewan Direksi Perseroan.



Sejak tahun buku yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2011 manajemen Perseroan merencanakan rasio pembayaran dividen kas, di tahun-tahun mendatang sebesar 0% sampai dengan 30% atas laba bersih setelah pajak (diluar porsi non-kas dari biaya dan pendapatan lain-lain). Kebijakan tersebut ditetapkan dengan pertimbangan, tingkat kesehatan keuangan Perseroan, pertimbangan nilai kas, tingkat hutang, tingkat pengembalian modal (*return on equity*), dan laba ditahan (*retained earning*) serta kebutuhan dana Perseroan untuk ekspansi usaha lebih lanjut dan tanpa mengurangi hak dari Rapat Umum Pemegang Saham Perseroan untuk menentukan lain sesuai dengan ketentuan Anggaran Dasar Perseroan.

XIII. PERPAJAKAN

Pajak Penghasilan atas dividen saham dikenakan sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia No. 7 Tahun 1983 sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang No. 36 Tahun 2008 (berlaku Efektif 1 Januari 2009), penerima dividen atau pembagian keuntungan yang diterima oleh Perseroan Terbatas sebagai wajib pajak dalam negeri, koperasi, yayasan atau organisasi yang sejenis atau Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah, dari penyertaan modal pada badan usaha yang didirikan dan bertempat kedudukan di Indonesia juga tidak termasuk sebagai Objek Pajak Penghasilan sepanjang seluruh syarat-syarat dibawah ini terpenuhi:

1. Dividen berasal dari cadangan laba yang ditahan; dan
2. Bagi Perseroan Terbatas, Badan Usaha Milik Negara dan Badan Usaha Milik Daerah yang menerima dividen, kepemilikan saham pada badan yang memberikan dividen paling rendah 25% dari jumlah modal yang disetor dan harus mempunyai usaha aktif di luar kepemilikan saham tersebut.

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 14 Tahun 1997 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1994 tentang Pajak Penghasilan atas Penghasilan dari Transaksi Penjualan Saham di Bursa Efek dan Surat Edaran Direktorat Jenderal Pajak No. SE-07/PJ.42/1995 tanggal 21 Februari 1995, perihal Pengenaan Pajak Penghasilan atas Penghasilan Transaksi Penjualan Saham di Bursa Efek (seri PPh Umum Nomor 3 *juncto* SE-06/PJ.4/1997 tanggal 20 Juni 1997 perihal Pelaksanaan Pemungutan Pajak

Penghasilan atas Penghasilan dari Transaksi Penjualan Saham di Bursa Efek), ditetapkan sebagai berikut:

1. Atas penghasilan yang diterima atau diperoleh oleh Wajib Pajak Orang Pribadi dan Wajib Pajak Badan dari transaksi penjualan saham di BEI dikenakan Pajak Penghasilan sebesar 0,1% (satu per seribu) dari jumlah bruto nilai transaksi penjualan dan bersifat final. Penyetoran Pajak Penghasilan yang terhutang dilakukan dengan cara pemotongan oleh penyelenggara BEI melalui perantara pedagang efek pada saat pelunasan transaksi penjualan saham;
2. Pemilik saham pendiri dikenakan tambahan Pajak Penghasilan yang bersifat final sebesar 0,5% (lima per seribu) dari nilai seluruh saham pendiri yang dimilikinya pada saat Penawaran Umum.
3. Pemilik Saham Pendiri diberikan kemudahan untuk memenuhi kewajiban pajaknya berdasarkan perhitungan sendiri sesuai ketentuan diatas. Dalam hal ini, pemilik saham pendiri untuk kepentingan perpajakan dapat menghitung final atas dasar anggapan sendiri bahwa sudah ada penghasilan. Penyetoran tambahan Pajak Penghasilan dapat dilakukan oleh Perseroan atas nama pemilik saham pendiri dalam jangka waktu selambat-lambatnya 1 bulan setelah diperdagangkan di Bursa Efek. Namun apabila pemilik saham tidak menggunakan kemudahan tersebut, maka penghitungan Pajak Penghasilannya dilakukan berdasarkan tarif Pajak Penghasilan yang berlaku umum sesuai dengan Pasal 17 Undang-Undang No. 7 Tahun 1983 sebagaimana telah diubah terakhir dengan undang-Undang No. 36 Tahun 2008 tentang Pajak Penghasilan.

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 19 Tahun 2009 tentang Pajak Penghasilan Atas Dividen uang Diterima Atau Diperoleh Wajib Pajak Orang Pribadi Dalam Negeri, Penghasilan berupa Dividen yang diterima atau diperoleh Wajib Pajak Orang Pribadi Dalam Negeri dikenai Pajak Penghasilan sebesar 10% dari Jumlah Bruto dan bersifat Final.

Dividen yang dibayarkan kepada Wajib Pajak Dalam Negeri Bentuk Usaha Tetap dipotong PPh Pasal 23 sebesar 15% dari jumlah bruto sebagaimana diatur dalam Pasal 23 ayat 1 dan 1(a) Undang-Undang No.7 Tahun 1983 sebagaimana telah diubah terakhir dengan undang-Undang No. 36 Tahun 2008 tentang Pajak Penghasilan, dan apabila Wajib Pajak tersebut tidak memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP), besarnya tarif pemotongan adalah lebih tinggi 100% atau sebesar 30% dari penerimaan bruto dan bersifat final.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Keuangan No. PMK 234/PMK.03/2009 tanggal 29 Desember 2009 tentang Bidang Penanaman Modal Tertentu Yang Memberikan Penghasilan Kepada Dana Pensiun Dikecualikan Sebagai Objek Pajak Penghasilan, maka penghasilan Yayasan, Dana Pensiun yang disetujui



Menteri Keuangan RI, tidak termasuk Objek Pajak dari PPh, apabila Penghasilan tersebut diterima atau diperoleh dari Penanaman Antara lain dalam Efek yang diperdagangkan pada Bursa Efek di Indonesia. Dividen yang dibayar kepada Wajib Pajak Luar Negeri dikenakan tarif sebesar 20% (dua puluh persen) atau tarif yang lebih rendah dalam hal pembayaran dilakukan kepada mereka yang merupakan penduduk dari suatu negara yang telah menandatangani suatu Perjanjian Penghindaran Pajak Berganda (P3B) dengan Indonesia, dengan memenuhi Pasal 26 Undang-Undang Republik Indonesia No. 7 Tahun 1983 sebagaimana telah diubah terakhir dengan undang-Undang No. 36 Tahun 2008 tentang Pajak Penghasilan.

Agar Wajib Pajak Luar Negeri tersebut dapat menikmati tarif sesuai P3B, maka sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Pajak No. PER-24/PJ/2010 tanggal 30 April 2010 tentang Perubahan Atas Peraturan Direktur Jenderal Pajak No. PER-61/PJ/2009 tentang Tata Cara Penerapan Persetujuan Penghindaran Pajak Berganda, Wajib Pajak Luar Negeri diwajibkan melampirkan Surat Keterangan Domisili/*Certificate of Domicile of Non Resident for Indonesia Tax Withholding* yaitu:

1. Form DGT 1 untuk selain WPLN nomor 2;
2. Form DGT 2 untuk bank dan WPLN yang menerima atau memperoleh penghasilan melalui custodian atau dilaporkan di Pasar Modal di Indonesia selain bunga dan dividen serta WPLN yang berbentuk dana pensiun yang pendiriannya sesuai dengan ketentuan perundang-undangan di negara mitra dan merupakan subjek pajak di negara mitra;
3. Form SKD yang Lazim diterbitkan oleh negara mitra dalam hal Competent Authority di negara mitra tidak berkenan menandatangani Form DGT 1/DGT 2.

Form SKD tersebut diterbitkan menggunakan Bahasa Inggris. Form DGT 1/DGT 2 cukup ditandatangani WPLN yang merupakan lampiran Form SKD Negara Mitra.

Disamping persyaratan Form DGT 1/DGT 2 atau Form SKD Negara Mitra maka sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Pajak No. PER-25/PJ/2010 tanggal 30 April 2010 tentang Perubahan Atas Peraturan Direktur Jenderal Pajak No. PER-62/PJ/2009 tentang Penyalahgunaan Persetujuan Penghindaran Pajak Berganda maka WPLN wajib memenuhi persyaratan *Beneficial Owner*.

CALON PEMBELI SAHAM DALAM PENAWARAN UMUM INI DIHARAPKAN UNTUK BERKONSULTASI DENGAN KONSULTAN PAJAK MASING-MASING MENGENAI AKIBAT PERPAJAKAN YANG TIMBUL DARI PEMBELIAN, PEMILIKAN MAUPUN PENJUALAN SAHAM YANG DIBELI MELALUI PENAWARAN UMUM INI.

XIV. PENJAMINAN EMISI EFEK

1. KETERANGAN TENTANG PENJAMINAN EMISI EFEK

Berdasarkan persyaratan serta ketentuan yang tercantum dalam Akta Perjanjian Penjaminan Emisi Efek Dalam Rangka Penawaran Umum Perdana Saham PT Buana Listya Tama Tbk No. 38 Tanggal 9 Februari 2011, sebagaimana diubah berturut-turut dengan (i) Akta Addendum Perjanjian Penjaminan Emisi Efek Dalam Rangka Penawaran Umum Perdana Saham PT Buana Listya Tama Tbk. No. 161 Tanggal 1 Maret 2011, (ii) Akta Addendum Kedua Perjanjian Penjaminan Emisi Efek Dalam Rangka Penawaran Umum Perdana Saham PT Buana Listya Tama Tbk. No 262 tanggal 28 Maret 2011, serta (iii) Akta Addendum Ketiga Perjanjian Emisi Efek Dalam Rangka Penawaran Umum Perdana Saham PT Buana Listya Tama Tbk. No. 16 tanggal 4 Mei 2011, yang keempatnya dibuat di hadapan Humbert Lie, S.H., S.E., M.Kn, Notaris di Jakarta, Penjamin Pelaksana Emisi Efek dan para Penjamin Emisi Efek yang namanya tercantum di bawah ini, secara bersama-sama maupun sendiri-sendiri menyetujui sepenuhnya untuk menawarkan dan menjual Saham Perseroan kepada Masyarakat sebesar bagian penjaminannya masing-masing dengan kesanggupan penuh (*full commitment*) sebesar 100% (seratus persen) dari emisi saham yang berjumlah sebanyak 6.650.000.000 (enam miliar enam ratus lima puluh juta) saham sehingga mengikat untuk membeli dengan harga perdana, sisa saham yang tidak habis terjual pada tanggal penutupan Masa Penawaran.

Perjanjian Emisi Efek ini menghapuskan perikatan sejenis tertulis maupun tidak tertulis yang telah ada sebelumnya maupun yang akan ada di kemudian hari antara Emiten dengan Perjanjian Emisi Efek. Perjanjian tersebut di atas merupakan perjanjian lengkap, yang menggantikan semua persetujuan yang mungkin telah dibuat sebelumnya mengenai perihal yang dimuat dalam Perjanjian yang dibuat oleh para pihak yang isinya bertentangan dengan Perjanjian tersebut.

Selanjutnya para Penjamin Emisi Efek yang ikut dalam Penjaminan Emisi Saham Perseroan telah sepakat untuk melaksanakan tugasnya masing-masing sesuai dengan Keputusan Ketua Badan Pengawas Pasar Modal No. KEP-45/PM/2000 tanggal 27 Oktober 2000, Peraturan No. IX.A.7 tentang Tanggung Jawab Manajer Penjatahan dalam Rangka Pemesanan dan Penjatahan Efek dalam Penawaran Umum.

Adapun susunan dan jumlah porsi penjaminan serta persentase dari anggota sindikasi penjaminan emisi dalam Penawaran Umum Perseroan adalah sebagai berikut:

Nama Penjamin Emisi Efek	Porsi Penjaminan (<i>Full Commitment</i>)		
	Saham	%	Nominal (Rp)
<i>Penjamin Pelaksana Emisi Efek</i>			
PT DANATAMA MAKMUR	3.946.451.500	59,345%	611.699.982.500
<i>Para Penjamin Emisi Efek</i>			
1. PT Amantara Securities	155.000	0,002%	24.025.000
2. PT Andalan Artha Advisindo Sekuritas	400.000	0,006%	62.000.000
3. PT Asjaya Indosurya Securities	155.000	0,002%	24.025.000
4. PT Buana Capital	155.000	0,002%	24.025.000
5. PT Bumiputera Capital Indonesia	125.000	0,002%	19.375.000
6. PT Ciptadana Securities	14.000.000	0,211%	2.170.000.000
7. PT Citi Pacific Securities	12.000	0,000%	1.860.000
8. PT Danasakti Securities	210.000	0,003%	32.550.000
9. PT Dhanawibawa Arthacemerlang	125.000	0,002%	19.375.000
10. PT Dinamika Usaha Jaya	3.040.000	0,046%	471.200.000
11. PT e-Capital Securities	1.500.000	0,023%	232.500.000
12. PT Equity Securities Indonesia	260.000	0,004%	40.300.000
13. PT Erdhika Elit Sekuritas	2.690.000	0,040%	416.950.000
14. PT Evergreen Capital	65.000	0,001%	10.075.000
15. PT HD Capital Tbk	900.000	0,014%	139.500.000
16. PT Henan Putihrai	2.290.000	0,034%	354.950.000
17. PT Inti Fikasa Securindo	620.000	0,009%	96.100.000
18. PT Investo Nusantara Sekuritas	6.340.000	0,095%	982.700.000
19. PT JP Morgan Indonesia	2.625.551.500	39,482%	406.960.482.500
20. PT Kresna Graha Sekurindo Tbk.	310.000	0,005%	48.050.000



21.	PT Lautandhana Securindo	4.160.000	0,063%	644.800.000
22.	PT Makindo Securities	500.000	0,008%	77.500.000
23.	PT Makinta Securities	155.000	0,002%	24.025.000
24.	PT Masindo Artha Securities	450.000	0,007%	69.750.000
25.	PT Mega Capital Indonesia	2.800.000	0,042%	434.000.000
26.	PT Minna Padi Investama	155.000	0,002%	24.025.000
27.	PT NC Securities	125.000	0,002%	19.375.000
28.	PT NISP Sekuritas	155.000	0,002%	24.025.000
29.	PT Onix Capital Tbk	95.000	0,001%	14.725.000
30.	PT OSK Nusadana Securities Indonesia	16.060.000	0,242%	2.489.300.000
31.	PT Overseas Securities	400.000	0,006%	62.000.000
32.	PT Pacific Capital	280.000	0,004%	43.400.000
33.	PT Panca Global Securities	2.390.000	0,036%	370.450.000
34.	PT Panin Sekuritas	2.450.000	0,037%	379.750.000
35.	PT Phillip Securities Indonesia	1.340.000	0,020%	207.700.000
36.	PT Pratama Capital Indonesia	85.000	0,001%	13.175.000
37.	PT Reliance Securities	6.750.000	0,102%	1.046.250.000
38.	PT Semesta Indovest	700.000	0,011%	108.500.000
39.	PT Sinarmas Sekuritas	760.000	0,011%	117.800.000
40.	PT Transasia Securities	155.000	0,002%	24.025.000
41.	PT Universal Broker Indonesia	3.040.000	0,046%	471.200.000
42.	PT Valbury Asia Securities	610.000	0,009%	94.550.000
43.	PT Victoria Sekuritas	305.000	0,005%	47.275.000
44.	PT Wanteg Securindo	155.000	0,002%	24.025.000
45.	PT Yulie Securindo Tbk.	570.000	0,009%	88.350.000
Total		6.650.000.000*	100,00%	1.030.750.000.000

*Nilai nominal per saham adalah Rp 100,-

Penjamin Pelaksana Emisi Efek dan para Penjamin Emisi Efek seperti tersebut diatas, menyatakan dengan tegas tidak terafiliasi sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang No. 8 Tahun 1995 tanggal 10 November 1995 tentang Pasar Modal.

Berdasarkan Undang-Undang No. 8 Tahun 1995, tanggal 10 November 1995 Tentang Pasar Modal dan Peraturan Pelaksananya, yang dimaksudkan dengan pihak yang mempunyai hubungan afiliasi adalah sebagai berikut:

1. Hubungan keluarga karena perkawinan dan keturunan sampai derajat kedua, baik secara horisontal maupun vertikal;
2. Hubungan antara para pihak dengan pegawai, direktur atau komisaris dari pihak tersebut;
3. Hubungan antara 2 (dua) perusahaan di mana terdapat satu atau lebih anggota direksi atau dewan komisaris yang sama;
4. Hubungan antara perusahaan dengan pihak, baik langsung maupun tidak langsung, mengendalikan atau dikendalikan oleh perusahaan tersebut;
5. Hubungan antara 2 (dua) perusahaan yang dikendalikan, baik langsung maupun tidak langsung, oleh pihak yang sama; atau
6. Hubungan antara perusahaan dan pemegang saham utama.

2. PENENTUAN HARGA SAHAM YANG DITAWARKAN PADA PASAR PERDANA

Harga penawaran ini ditentukan berdasarkan harga kesepakatan dan negosiasi Perseroan dan Penjamin Emisi. Penentuan harga sebesar Rp 155,- (seratus lima puluh lima Rupiah) dimana harga penawaran tertinggi sebesar Rp 175,- (seratus tujuh puluh lima Rupiah) dan harga penawaran terendah sebesar Rp 105,- (seratus lima Rupiah). Hal ini setelah mempertimbangkan hasil *bookbuilding* yang telah dilakukan oleh para Penjamin Emisi Efek dengan melakukan kegiatan penjajakan kepada investor di pasar domestik dan pasar internasional serta dengan mempertimbangkan berbagai faktor seperti:

1. Kondisi pasar pada saat *bookbuilding* dilakukan;
2. Permintaan (*demand*) dari investor domestik dan internasional;
3. Permintaan dari calon investor yang berkualitas (*Quality Institutional Buyer/QIB*);
4. Kinerja Keuangan Perseroan;
5. Data dan informasi mengenai Perseroan, kinerja, sejarah, prospek usaha Perseroan serta industri pertambangan pada umumnya dan pertambangan mineral pada khususnya;

6. Penilaian terhadap direksi dan manajemen, operasi atau kinerja Perseroan, serta prospek pendapatan Perseroan di masa mendatang;
7. Status dari perkembangan terakhir Perseroan;
8. faktor-faktor di atas dalam kaitannya dengan penentuan nilai pasar dan berbagai metode penilaian untuk beberapa perusahaan yang bergerak di bidang sejenis dengan Perseroan; dan
9. mempertimbangkan kinerja saham di Pasar Sekunder.

Tidak dapat dijamin atau dipastikan, bahwa setelah Penawaran Umum ini, harga saham Perseroan akan terus berada di atas Harga Penawaran atau perdagangan saham Perseroan akan terus berkembang secara aktif di Bursa Efek.



XV. LEMBAGA DAN PROFESI PENUNJANG PASAR MODAL

Lembaga dan Profesi Penunjang Pasar Modal yang berperan dalam Penawaran Umum Perdana Saham ini adalah sebagai berikut:

Akuntan Publik:

Osman Bing Satrio dan Rekan

Anggota dari Delloitte, Touche, Tomatsu
Wisma Antara Lt.12
Jl. Medan Merdeka Selatan No.17
Jakarta Pusat - Indonesia
Telp: +62 (21) 231 2381
Faks: +62 (21) 381 0649

Tugas dan Kewajiban Pokok:

Fungsi utama Akuntan Publik dalam rangka Penawaran Umum Saham ini adalah untuk melaksanakan audit berdasarkan standar auditing yang ditetapkan oleh Institut Akuntan Publik Indonesia. Standar tersebut mengharuskan Akuntan Publik merencanakan dan melaksanakan audit untuk memperoleh keyakinan yang memadai bahwa laporan keuangan bebas dari salah saji yang material dan bertanggung jawab atas pendapat yang diberikan terhadap laporan keuangan berdasarkan audit yang dilakukan.

Tugas Akuntan Publik meliputi pemeriksaan, atas dasar pengujian, bukti-bukti yang mendukung jumlah-jumlah dan pengungkapan dalam laporan keuangan. Audit juga meliputi penilaian atas dasar prinsip akuntansi yang digunakan dan estimasi signifikan yang dibuat oleh manajemen, serta penilaian terhadap penyajian laporan keuangan secara keseluruhan.

Perseroan menunjuk Osman Bing Satrio & Rekan berdasarkan Surat No. 419/IV/10/GA/660 tanggal 28 April 2010.

Surat Tanda Terdaftar Profesi Penunjang Pasar Modal No. STTD: 305/PM/STTD-AP/2002 dan sebagai anggota Institut Akuntan Publik Indonesia (IAP) No. 1010

Konsultan Hukum:

WECOLAW Office

Jl. Blora No. 31, Menteng
Jakarta 10310, Indonesia
Telp: +62 (21) 3917 228
Faks: +62 (21) 3917 440

Tugas dan Kewajiban Pokok:

Melakukan pemeriksaan dari segi hukum atas fakta yang ada mengenai Perseroan dan keterangan lain yang berkaitan dengan Perseroan sebagaimana disampaikan oleh Perseroan. Hasil pemeriksaan tersebut telah dimuat dalam Laporan Uji Tuntas yang menjadi dasar dari Pendapat Hukum yang diberikan secara obyektif dan mandiri, sesuai dengan kode etik, standar profesi, dan peraturan di bidang pasar modal yang berlaku.

Perseroan menunjuk WECOLAW Office berdasarkan Surat Penunjukan No. 040/BLT/LI/2010 tanggal 15 Oktober 2010.

Surat Tanda Terdaftar Profesi Penunjang Pasar Modal No. 361/PM/STTD-KH/2001 tanggal 6 April 2001, anggota Himpunan Konsultan Hukum Pasar Modal No. 200125 dan Perhimpunan Advokat Indonesia No. G.01.10271 atas nama Teddy A. Wardhana, S.H.,LL.M.



Surat Tanda Terdaftar Profesi Penunjang Pasar Modal No. 363/PM/STTD-KH/2001 tanggal 6 April 2001, anggota Himpunan Konsultan Hukum Pasar Modal No. 200126 dan Perhimpunan Advokat Indonesia No. G.01.10258 atas nama Imran S. Kristanto, S.H.,LL.M.

Notaris:

Humberg Lie, S.H., S.E., M.Kn

Raya Pluit Selatan 103, Pluit

Jakarta 14450

Indonesia

Telp: +62 (21) 6669 7171/7272

Faks: +62 (21) 667 8527

Tugas dan Kewajiban Pokok:

Menyiapkan dan membuatkan akta-akta Berita Acara RUPS Perseroan dan Perjanjian-Perjanjian sehubungan dengan Penawaran Umum, sesuai dengan Peraturan Jabatan Notaris dan Kode Etik Notaris. Perseroan menunjuk Humberg Lie, S.H., S.E., M.Kn berdasarkan Surat Penunjukan No. 062/BLT/LI/II/2010 tanggal 15 Oktober 2010.

Surat Tanda Terdaftar Profesi Penunjang Pasar Modal No. 04/BL/STTD-N/2006 dan sebagai anggota Ikatan Notaris Indonesia (INI) No. 21/PD.Jkt-Utr/VI/2010.

Biro Administrasi Efek:

PT Ficomindo Buana Registrar

Mayapada Tower Lt.10 Suite 2b

Jln. Jenderal Sudirman Kav. 28

Jakarta – 12920, Indonesia

Telp: +62 (21) 521 2316/17

Faks: +62 (21) 521 2320

Tugas dan Kewajiban Pokok:

Bertanggung jawab atas penerimaan pemesanan saham berupa Daftar Pemesanan Pembelian Saham (DPPS) dan Formulir Pemesanan Pembelian Saham (FPPS) yang telah dilengkapi dengan dokumen sebagaimana diisyaratkan dalam pemesanan pembelian saham dan telah mendapat persetujuan dari Penjamin Pelaksana Emisi sebagai pemesanan yang diajukan untuk diberikan penjatahan saham serta melakukan administrasi pemesanan pembelian saham sesuai dengan aplikasi yang tersedia pada BAE. Bersama-sama dengan Penjamin Pelaksana Emisi, BAE mempunyai hak untuk menolak pemesanan pembelian saham yang tidak memenuhi persyaratan pemesanan dengan memperhatikan peraturan yang berlaku.

Perseroan menunjuk PT Ficomindo Buana Registrar berdasarkan Surat Penunjukan No. 411/BLT/CS/FCM/III/11 tanggal 16 Oktober 2010.

No. izin usaha PT Ficomindo Buana Registrar: Kep-02/PM/BAE/2000 tanggal 18 Agustus 2000.

Para Lembaga dan Profesi Penunjang Pasar Modal dengan ini menyatakan bahwa tidak mempunyai hubungan afiliasi dengan Perseroan, baik secara langsung maupun tidak langsung sebagaimana ditentukan dalam Undang-Undang Pasar Modal.

Halaman ini sengaja dikosongkan



XVI. PENDAPAT DARI SEGI HUKUM

Berikut ini adalah salinan Pendapat dari Segi Hukum mengenai Perseroan, sehubungan dengan Penawaran Umum ini, yang telah disusun oleh WECOLAW Office.

Halaman ini sengaja dikosongkan

Ref. No. : 161/WECO/ISK-TAW-FF/V/2011

Jakarta, 4 Mei 2011

Kepada,
PT Buana Listya Tama
Wisma BSG Lantai 10
Jalan Abdul Muis No. 40
Jakarta Pusat

U.p. Direksi

Hal : **PENDAPAT HUKUM SEHUBUNGAN DENGAN PENAWARAN UMUM PERDANA
PT BUANA LISTYA TAMA**

Dengan hormat,

Yang bertandatangan di bawah ini, **Imran S. Kristanto, S.H., LL.M.** dan **Teddy A. Wardhana, S.H., LL.M.** dan rekan (*partner*) dari Kantor Konsultan Hukum (*Law Office*) **Wecolaw Office**, berkantor di Jl. Blora No. 31, Menteng, Jakarta 10310, yang terdaftar sebagai Lembaga Profesi Penunjang Pasar Modal pada Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan (selanjutnya disebut "**BAPEPAM-LK**") di bawah pendaftaran nomor 363/PM/STTD-KH/2001 dan 361/PM/STTD-KH/2001 keduanya tertanggal 6 April 2001, serta terdaftar sebagai Anggota Himpunan Konsultan Hukum Pasar Modal ("**HKHPM**") berturut-turut dibawah No. 200125 dan No. 200126, dan telah ditunjuk oleh **PT BUANA LISTYA TAMA**, suatu perseroan terbatas berkedudukan di Jakarta Pusat (selanjutnya disebut sebagai "**Emiten**"), sesuai dengan surat penunjukan Direksi Emiten No. 040/BLT/2011 tanggal 15 Oktober 2011, untuk melakukan uji tuntas aspek hukum (*legal due diligence*) (selanjutnya disebut sebagai "**Uji Tuntas Aspek Hukum**") dan memberikan laporan hasil uji tuntas aspek hukum terhadap Emiten (selanjutnya disebut sebagai "**Laporan Uji Tuntas Aspek Hukum**") serta untuk memberikan pendapat dari segi hukum (selanjutnya disebut sebagai "**Pendapat Hukum**") sebagaimana disyaratkan oleh ketentuan yang berlaku di bidang pasar modal sehubungan dengan rencana Emiten untuk melakukan Penawaran Umum Perdana kepada masyarakat melalui penawaran umum saham dengan jumlah sebanyak 6.650.000.000 (enam milyar enam ratus lima puluh juta) Saham baru atas nama yang dikeluarkan dari portepel, dengan nilai nominal masing-masing saham Rp.100,00 (seratus Rupiah), yang mana atas saham-saham tersebut akan ditawarkan kepada Masyarakat melalui Penawaran Umum (selanjutnya disebut "**Penawaran Umum Saham Perdana PT Buana Listya Tama**") dengan harga penawaran sebesar Rp. 155,- (seratus lima puluh lima Rupiah) per lembar saham dan dengan disertai penerbitan Waran Seri I yang menyertai saham biasa atas nama yang akan ditawarkan melalui penawaran umum (selanjutnya disebut "**Penerbitan Waran I**") dimana setiap pemegang saham yang namanya tercatat dalam Daftar Pemegang Saham Perseroan pada Tanggal Penjataan ("**DPS**

Penjataan”) secara cuma-cuma dengan ketentuan bahwa setiap pemegang 2 (dua) saham yang namanya tercatat dalam DPS Penjataan akan memperoleh 1 (satu) Waran Seri I dengan Harga Pelaksanaan Rp. 170,- (seratus tujuh puluh Rupiah).

Dalam rangka Penawaran Umum Saham Perdana PT Buana Listya Tama, Emiten dan PT. Danatama Makmur (selanjutnya disebut **“Penjamin Pelaksana Emisi Efek”**), serta PT Amantara Securities, PT Andalan Artha Advisindo Sekuritas, PT Asjaya Indosurya Securities, PT Buana Capital, PT Bumiputera Capital Indonesia, PT Ciptadana Securities, PT Citi Pasific Securities, PT Danasakti Sekuritas, PT Danawibawa Atrhacemerlang, PT Dinamika Usaha Jaya, PT E-Capital Securities, PT Equity Securities Indonesia, PT Erdikha Elit Sekuritas, PT Evergreen Capital, PT HD Capital Tbk, PT Henan Putihrai, PT Inti Fikasa Securindo, PT Investindo Nusantara Sekuritas, PT Kresna Graha Sekurindo Tbk, PT Lautandhana Securindo, PT Makindo Securities, PT Makinta Securities, PT Masindo Artha Securities, PT Mega Capital Indonesia, PT Minna Padi Investama, PT NC Securities, PT NISP Sekuritas, PT Onix Capital Tbk, PT OSK Nusadana Securities Indonesia, PT Overseas Securities, PT Pacific Capital, PT Panin Sekuritas, PT Phillip Securities Indonesia, PT Pratama Capital Indonesia, PT Reliance Securities, PT Semesta Indovest, PT Sinarmas Sekuritas, PT Transasia Securities, PT Universal Broker Indonesia, PT Valbury Asia Securities, PT Victoria Sekuritas, PT Wanteg Securindo, PT Yulie Sekurindo Tbk dan PT JP Morgan Securities (selanjutnya disebut **“Para Penjamin Emisi Efek”**) telah menandatangani Perjanjian Penjaminan Emisi Efek sebagaimana tertuang dalam Akta Perjanjian Penjaminan Emisi Efek PT Buana Listya Tama Tbk No. 38 tanggal 9 Februari 2011 dan telah di addendum berturut-turut dengan Akta Addendum dan Pernyataan Kembali Akta Perjanjian Penjaminan Emisi Efek PT Buana Listya Tama Tbk No. 161 tanggal 11 Maret 2011 dan Addendum kedua dan Pernyataan Kembali Akta Perjanjian Penjaminan Emisi Efek PT Buana Listya Tama Tbk No. 262 tanggal 28 Maret 2011 dan dan terakhir dengan Akta Addendum Ketiga dan Pernyataan Kembali Perjanjian Penjaminan Emisi Efek Penawaran Umum Saham Perdana PT Buana Listya Tama Tbk No. 16 tanggal 4 Mei 2011, yang kesemuanya dibuat di hadapan Humberg Lie, S.H, S.E, M.kn., Notaris di Jakarta Utara (selanjutnya disebut **“Perjanjian Penjaminan Emisi Efek”**). Sesuai dengan Perjanjian Penjaminan Emisi Efek, Penjamin Pelaksana Emisi Efek sekaligus sebagai Penjamin Emisi, berjanji dan mengikatkan diri atas dasar kesanggupan penuh (*“full commitment”*) untuk membeli sendiri sisa Saham Yang Ditawarkan yang tidak habis terjual dengan Harga Penawaran pada penutupan Masa Penawaran sesuai dengan Bagian Penjaminannya dan Emiten telah membentuk sindikasi Penjamin Emisi Efek dengan Para Penjamin Emisi Efek dengan jumlah porsi penjaminan atas masing-masing Para Penjamin Emisi Efek adalah sebagai berikut:

Nama Penjamin Emisi Efek		Porsi Penjaminan (Jumlah Lembar Saham)
Penjamin Pelaksana Emisi Efek		
1	PT DANATAMA MAKMUR	3.946.451.500
Para Penjamin Emisi Efek		
1	PT AMANTARA SECURITIES	155.000
2	PT ANDALAN ARTHA ADVISINDO SEKURITAS	400.000
3	PT ASJAYA INDOSURYA SECURITIES	155.000
4	PT BUANA CAPITAL	155.000
5	PT BUMIPUTERA CAPITAL INDONESIA	125.000

Nama Penjamin Emisi Efek		Porsi Penjaminan (Jumlah Lembar Saham)
6	PT CIPTADANA SECURITIES	14.000.000
7	PT CITI PACIFIC SECURITIES	12.000
8	PT DANASAKTI SECURITIES	210.000
9	PT DHANAWIBAWA ARTHACEMERLANG	125.000
10	PT DINAMIKA USAHAJAYA	3.040.000
11	PT e-CAPITAL SECURITIES	1.500.000
12	PT EQUITY SECURITIES INDONESIA	260.000
13	PT ERDIKHA ELIT SEKURITAS	2.690.000
14	PT EVERGREEN CAPITAL	65.000
15	PT HD CAPITAL Tbk.	900.000
16	PT HENAN PUTIHRAI	2.290.000
17	PT INTI FIKASA SECURINDO	620.000
18	PT INVESTINDO NUSANTARA SEKURITAS	6.340.000
19	PT JP MORGAN SECURITIES INDONESIA	2.625.551.500
20	PT KRESNA GRAHA SEKURINDO Tbk	310.000
21	PT LAUTANDHANA SECURINDO	4.160.000
22	PT MAKINDO SECURITIES	500.000
23	PT MAKINTA SECURITIES	155.000
24	PT MASINDO ARTHA SECURITIES	450.000
25	PT MEGA CAPITAL INDONESIA	2.800.000
26	PT MINNA PADI INVESTAMA	155.000
27	PT NC SECURITIES	125.000
28	PT NISP SEKURITAS	155.000
29	PT ONIX CAPITAL Tbk.	95.000
30	PT OSK NUSADANA SECURITIES INDONESIA	16.060.000
31	PT OVERSEAS SECURITIES	400.000
32	PT PACIFIC CAPITAL	280.000
33	PT PANCA GLOBAL SECURITIES	2.390.000
34	PT PANIN SEKURITAS	2.450.000
35	PT PHILLIP SECURITIES INDONESIA	1.340.000
36	PT PRATAMA CAPITAL INDONESIA	85.000
37	PT RELIANCE SECURITIES	6.750.000
38	PT SEMESTA INDOVEST	700.000
39	PT SINARMAS SEKURITAS	760.000
40	PT TRANSASIA SECURITIES	155.000
41	PT UNIVERSAL BROKER INDONESIA	3.040.000
42	PT VALBURY ASIA SECURITIES	610.000
43	PT VICTORIA SEKURITAS	305.000
44	PT WANTEG SECURINDO	155.000
45	PT YULIE SEKURINDO Tbk.	570.000
Jumlah Total		6.650.000.000

Dalam rangka Penerbitan Waran I, Emiten telah menandatangani Pernyataan Penerbitan Waran I sebagaimana tertuang dalam Akta Pernyataan Penerbitan Waran Seri I Penawaran Umum PT Buana Listya Tama sebagaimana tertuang dalam Akta Pernyataan Penerbitan Waran Seri I Penawaran Umum PT Buana Listya Tama Tbk No. 39 tanggal 9 Februari 2011 dan telah di addendum dengan dan telah di addendum dengan Akta Addendum Pernyataan Penerbitan Waran Seri I Penawaran Umum PT Buana Listya Tama No. 15 tanggal 4 Mei 2011, yang keduanya dibuat di hadapan Humbert Lie, S.H, S.E, M.kn., Notaris di Jakarta Utara (selanjutnya disebut **"Pernyataan Penerbitan Waran I"**). Sesuai dengan Pernyataan Penerbitan Waran Seri I, Emiten akan melakukan Penawaran Umum disertai dengan Penerbitan Waran Seri I yang ditawarkan kepada masyarakat melalui penawaran dimana setiap pemegang 1 (satu) Waran Seri I berhak untuk membeli 1 (satu) saham Perseroan. Pemegang Waran Seri I tidak mempunyai hak sebagai pemegang saham, termasuk hak atas dividen selama Waran Seri I tersebut belum dilaksanakan menjadi saham.

Untuk memenuhi ketentuan anggaran dasar Emiten sehubungan dengan rencana Penawaran Umum Saham Perdana PT Buana Listya Tama, Emiten telah memperoleh persetujuan Rapat Umum Pemegang Saham, yang telah dituangkan pada Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham Nomor 123, tanggal 14 Desember 2010 yang dibuat di hadapan Humbert Lie, S.H, S.E, M.kn., Notaris di Jakarta Utara, dan telah memperoleh persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia sesuai dengan Surat Keputusan No. AHU.59449.AH.01.02.Tahun 2010 tanggal 21 Desember 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan dibawah No. AHU-0092094.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 21 Desember 2010.

Sesuai dengan ketentuan-ketentuan hukum dan peraturan pasar modal yang berlaku, agar Pernyataan Pendaftaran dalam rangka Penawaran Umum Efek dapat menjadi efektif, Emiten sudah harus menerima pemberitahuan dari BAPEPAM-LK mengenai efektifnya pernyataan pendaftaran dalam rangka Penawaran Umum Efek (selanjutnya disebut sebagai **"Pernyataan Pendaftaran"**) dengan jangka waktu atau lewatnya jangka waktu 45 (empat puluh lima) hari sejak tanggal diajukannya Pernyataan Pendaftaran tanpa adanya keberatan apapun dari BAPEPAM-LK. Sehubungan dengan hal tersebut, Emiten akan mengajukan Pernyataan Pendaftaran kepada BAPEPAM-LK pada tanggal 9 Februari 2011.

DASAR DAN RUANG LINGKUP PENDAPAT HUKUM

1. Pendapat Hukum ini diberikan dalam kerangka hukum Negara Republik Indonesia, sehingga karenanya Pendapat Hukum ini tidak dimaksudkan untuk berlaku atau dapat ditafsirkan menurut hukum atau yurisdiksi lain.
2. Dalam memberikan Pendapat Hukum ini, kami telah meneliti dan memeriksa:
 - (i) ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku di Indonesia terutama yang menyangkut ketentuan hukum perusahaan pelayaran dan penawaran umum melalui Bursa Efek di Indonesia serta pasar modal;
 - (ii) dokumen-dokumen Emiten baik asli maupun dalam bentuk fotokopi atau salinan lain yang kemudian dicocokkan dengan aslinya, yang mana menurut keterangan dan/atau pernyataan Emiten dokumen-dokumen tersebut ini adalah benar-benar asli maupun

apabila dalam bentuk fotokopi adalah benar dan akurat sesuai aslinya, yang diserahkan kepada kami untuk keperluan Pendapat Hukum.

3. Dalam memberikan Pendapat Hukum ini kami mendasarkan pada dokumentasi dan fakta berupa anggaran dasar beserta perubahannya, saham dan permodalan, perijinan dan pendaftaran, harta kekayaan, asuransi, ketenagakerjaan, perjanjian-perjanjian material yang mengikat Perseroan, pemeriksaan atas perkara yang melibatkan Perseroan yang terjadi untuk periode terhitung sejak tanggal diterbitkannya Laporan Uji Tuntas Aspek Hukum Penawaran Umum Perdana sesuai dengan surat kami No. 160/WECO/ISK-TAW-FF/V/2011 tanggal 4 Mei 2011 (untuk selanjutnya disebut **Laporan Uji Tuntas Aspek Hukum Penawaran Umum Perdana**) sampai dengan tanggal Pendapat Hukum ini.

Selain itu, kami juga telah melakukan uji tuntas aspek hukum terhadap dokumen-dokumen hukum atas penyertaan/kepemilikan Perseroan terhadap anak-anak perusahaan (selanjutnya disebut sebagai "**Anak Perusahaan**"), dimana laporan keuangan Anak Perusahaan tersebut dikonsolidasikan kedalam laporan keuangan Perseroan dan/atau kepemilikan Perseroan sebesar 50% (lima puluh persen) atau lebih.

4. Selanjutnya kami juga telah melakukan uji tuntas setempat atas beberapa fasilitas-fasilitas usaha Emiten guna mendapatkan gambaran nyata secara fisik tentang usaha dan kegiatan Emiten serta fasilitas usaha yang dimiliki dan/atau dikuasai Emiten. Uji tuntas demikian, kecuali dinyatakan secara tegas dalam Laporan Uji Tuntas Aspek Hukum ini, tidak berarti bahwa kami memberikan pendapat atau dapat diartikan bahwa Emiten secara hukum memiliki dan/atau menguasai fasilitas usaha tersebut.
5. Pendapat Hukum dan Laporan Uji Tuntas Aspek Hukum yang kami lakukan tidak hanya didasarkan kepada pemeriksaan dan penafsiran atas apa yang tertulis dalam dokumen-dokumen yang diberikan kepada kami, tetapi juga didasarkan kepada substansi dari dokumen-dokumen tersebut, dan jika tidak tersedia dokumen yang mendukung suatu transaksi hukum yang secara nyata melibatkan Emiten, kami mendasarkannya pada fakta-fakta yang mendukung hubungan-hubungan hukum yang nyata sesuai dengan konsep-konsep, praktek-praktek dan kebiasaan-kebiasaan hukum yang nyata sesuai dengan konsep-konsep, praktek-praktek dan kebiasaan-kebiasaan hukum yang berlaku di Indonesia untuk transaksi atau hubungan hukum termaksud.
6. Pendapat Hukum ini dibuat dan dilakukan sesuai dengan standar profesi Konsultan Hukum Pasar Modal sebagaimana dimaksudkan dalam Keputusan Himpunan Konsultan Hukum Pasar Modal ("HKHPM") No. 01/HKHPM/2005 tanggal 18 Februari 2005.

ASUMSI, PEMBATASAN DAN KUALIFIKASI

Pendapat Hukum Penawaran Umum Perdana ini diberikan dengan mengingat dan mendasarkannya pada asumsi, pembatasan dan kualifikasi sebagai berikut:

1. Bahwa cap dan/atau tanda tangan atas semua dokumen asli yang diberikan atau ditunjukkan oleh Perseroan dan pihak ketiga kepada kami dalam rangka Uji Tuntas Aspek Hukum Penawaran Umum Perdana adalah asli dan dokumen-dokumen asli yang diberikan atau ditunjukkan kepada

kami adalah otentik, dan bahwa dokumen-dokumen yang diberikan kepada kami dalam bentuk fotokopi adalah sesuai dengan aslinya.

2. Bahwa dokumen-dokumen, pernyataan-pernyataan dan keterangan-keterangan yang diberikan oleh Perseroan dan pihak ketiga kepada kami untuk tujuan Uji Tuntas Penawaran Umum Perdana adalah benar, akurat, lengkap dan sesuai dengan keadaan yang sebenarnya, serta tidak mengalami perubahan sampai dengan tanggal Laporan Uji Tuntas Aspek Hukum Penawaran Umum Perdana ini.
3. Bahwa kami juga secara terpisah dan mandiri, sepanjang dimungkinkan oleh ketentuan dan praktek hukum yang berlaku, telah melakukan pemeriksaan dan meminta langsung kepada pihak ketiga yang kami anggap relevan, termasuk badan-badan eksekutif dan yudikatif untuk memberikan pernyataan, pemeriksaan dan penegasan tertentu, baik lisan maupun tertulis, sehubungan dengan beberapa aspek hukum yang menurut pendapat kami penting dan berhubungan erat dengan Emiten adalah benar dan sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku, karenanya kami tidak melakukan uji tuntas bandingan atas kebenaran dari keterangan atau pernyataan pihak ketiga tersebut.
4. Bahwa Pendapat Hukum ini didasarkan dan dilaksanakan sesuai kerangka hukum negara Republik Indonesia sehingga dan karenanya tidak dimaksudkan untuk dapat ditafsirkan menurut hukum atau yurisdiksi lain.
5. Bahwa Pendapat Hukum ini hanya menyangkut aspek yuridis dan tidak mencakup aspek lain seperti pemeriksaan kebenaran data finansial, teknis atau kewajaran komersial suatu transaksi. Aspek yuridis terbatas pada aspek yuridis material yang kebenarannya berdasarkan dokumen yang telah kami peroleh. Kami tidak memberikan penilaian atas kewajaran nilai komersial atau finansial dari suatu transaksi dimana Emiten menjadi pihak atau mempunyai kepentingan di dalamnya atau harta kekayaannya terkait.
6. Bahwa Pendapat Hukum ini diberikan dengan pembatasan bahwa kecuali dinyatakan lain secara tegas dalam Pendapat Hukum ini, maka Pendapat Hukum ini meliputi Aspek Hukum Emiten terhitung sejak tanggal pendirian Emiten sampai dengan tanggal Pendapat Hukum ini.
7. Bahwa Pendapat Hukum ini dan Laporan Uji Tuntas Aspek Hukum kami lakukan tidak hanya didasarkan kepada pemeriksaan dan penafsiran atas apa yang tertulis dalam dokumen-dokumen yang diberikan kepada kami, tetapi juga didasarkan kepada substansi dari dokumen-dokumen tersebut, dan jika tidak tersedia dokumen yang mendukung suatu transaksi hukum yang secara nyata melibatkan Emiten, kami mendasarkannya pada fakta-fakta yang mendukung hubungan-hubungan hukum yang nyata sesuai dengan konsep-konsep, praktek-praktek dan kebiasaan-kebiasaan hukum yang berlaku di Indonesia untuk transaksi atau hubungan hukum termaksud.

PENDAPAT HUKUM

Setelah memeriksa dan meneliti dokumen-dokumen dan atas dasar pernyataan-pernyataan dan keterangan-keterangan yang diberikan oleh Emiten dan pihak ketiga kepada kami serta menunjuk pada Laporan Uji Tuntas Aspek Hukum, maka kami berpendapat sebagai berikut :

1. Emiten adalah suatu badan hukum yang telah didirikan secara sah berdasarkan hukum negara Republik Indonesia, berkedudukan di Jakarta dan merupakan suatu badan usaha yang berdiri sendiri yang dapat menggugat atau digugat serta memiliki kewenangan untuk memiliki harta kekayaan dan menjalankan usahanya sesuai ketentuan anggaran dasarnya dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, khususnya peraturan di bidang Pelayaran, Perseroan Terbatas dan Pasar Modal.
2. Anggaran Dasar Emiten telah beberapa kali diubah dan setiap perubahan anggaran dasar Emiten telah sesuai dengan ketentuan anggaran dasar dan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, khususnya di bidang Perseroan Terbatas kecuali atas kewajiban pemenuhan Undang-Undang Wajib Daftar Perusahaan yang mana saat ini sedang dalam proses pemenuhan tersebut dan atas belum dipenuhinya kewajiban tersebut Emiten terancam dengan pidana kurungan selama-lamanya 2 (dua) bulan atau pidana denda setinggi-tingginya Rp.1.000.000,- (satu juta Rupiah) sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan, anggaran dasar Emiten yang terakhir telah sesuai dengan Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas dan Anggaran Dasar Emiten saat ini telah disesuaikan berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham PT Buana Listya Tama No. 123 tanggal 14 Desember 2010, yang dibuat dihadapan Humberg Lie, S.H., S.E., M.Kn., Notaris di Jakarta dan telah memperoleh persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia No. AHU-59449.AH.01.02.Tahun 2010 tanggal 14 Desember 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0092094.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 21 Desember 2010 dan telah sesuai dengan Peraturan Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan (Bapepam-LK) No. IX.J.1 tentang Pokok-Pokok Anggaran Dasar Perseroan Yang Melakukan Penawaran Umum Efek Bersifat Ekuitas dan Perusahaan Publik.
3. Sesuai dengan ketentuan Pasal 3 anggaran dasar Emiten, maksud dan tujuan Emiten adalah berusaha dalam bidang pelayaran. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut, Emiten dapat melaksanakan kegiatan usaha sebagai berikut:
 - a. Maksud dan tujuan Emiten ialah berusaha dalam bidang pelayaran;
 - b. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut diatas Emiten dapat melaksanakan kegiatan usaha sebagai berikut :
 1. Kegiatan Usaha Emiten:
 - a. Melakukan usaha dalam bidang pengapalan dalam dan luar negeri dengan menggunakan kapal, termasuk tapi tidak terbatas pada kapal tanker, tongkang dan kapal tunda (tug boat);
 - b. Menjalankan usaha pengangkutan dan/atau logistic dengan melalui berbagai jenis alat angkut yang diperoleh dengan cara membeli, menyewa, menyewabelikan, membangun, atau dengan cara lain menguasai kapal dan tongkang dan mengoperasikannya untuk mengangkut penumpang, barang bawaan dan semua jenis barang antar semua pelabuhan di dunia yang dianggap menguntungkan bagi Perseroan;

- c. Melakukan pembelian dan penjualan alat-alat transportasi dan/atau logistic termasuk suku cadangnya, termasuk tapi tidak terbatas pada kapal tanker, tongkang dan kapal tunda (tug boat);
 - d. Menjalankan usaha pelayaran dan juga bertindak sebagai agen pelayaran, agen forwarding, agen penumpang, agen awak kapal laut, penyedia bahan bakar, bongkar muat, tank farm (tangi timbun), angkutan tongkang serta kapal tunda dan ship management;
 - e. Melakukan jasa penyediaan awak kapal laut dan menyalurkan baik bagi kapal laut milik sendiri maupun milik pihak lain baik didalam maupun di luar negeri;
 - f. Melakukan usaha floating storage ship ataupun platform atau utility boat juga termasuk pengoperasian jenis kapal yang belum disebutkan diatas dalam artian seluas-luasnya;
 - g. Melakukan kegiatan usaha penyimpanan dan pergudangan, pengangkutan dan penyaluran berbagai jenis barang dan usaha lain yang diperlukan untuk kepentingan penyimpanan, pergudangan, pengangkutan dan penyaluran barang-barang tersebut;
 - h. Memperdagangkan, membeli, menjual, memproses (termasuk proses pencampuran dan pengolahan), memproduksi bahan kimia cair, produk kimia cair, gas, minyak bumi dan olahannya, minyak nabati dan produk turunannya, produk olahan kimia cair dan produk mineral non logam serta barang olahan dari semua bahan tersebut diatas;
2. Kegiatan Penunjang Emiten:
- a. Melakukan usaha pembuatan dan perbaikan kapal dan alat transportasi lainnya dan penyediaan suku cadang untuk kapal dan alat transportasi lainnya;
 - b. Melakukan usaha konsultasi yang berkaitan dengan bidang pelayaran dan menjadi penasihat dalam pengembangan usaha dan sistem atau proses yang berkaitan dengan pelayaran.

Pada tanggal Pendapat Hukum ini, sesuai uji tuntas aspek hukum kami, Emiten telah menjalankan dan telah melingkupi semua kegiatan usaha utama sesuai dengan maksud dan tujuan sebagaimana dimaksud dalam Anggaran Dasar Emiten serta tidak menjalankan kegiatan usaha selain sebagaimana dimaksud dalam Anggaran Dasar Emiten.

4. Emiten telah memenuhi perizinan yang diperlukan serta berhak dan dapat menjalankan usaha-usaha dan aktivitas-aktivitasnya terutama di bidang pelayaran, sebagaimana tertuang dalam Anggaran Dasar Emiten dan izin-izin operasional yang dimiliki Emiten untuk menjalankan kegiatan usahanya sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku termasuk tetapi tidak terbatas pada izin-izin operasional dan/atau perizinan pendukung lainnya yang hingga tanggal Pendapat Hukum ini masih sesuai untuk menjalankan kegiatan usahanya serta telah memenuhi ketentuan dan peraturan hukum yang berlaku di Indonesia.

Khusus dalam rangka melaksanakan kegiatan usahanya di bidang pelayaran, Emiten telah memperoleh Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) No. No. BXXXIV-370/AT.54 tertanggal 15 Agustus 2006, yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut dan berlaku

untuk seluruh wilayah Negara Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkan selama Emiten menjalankan kegiatan usahanya.

5. Sehubungan dengan rencana Penawaran Umum Perdana PT Buana Listya Tama, Emiten telah memperoleh persetujuan para pemegang saham berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham PT Buana Listya Tama No. 123 tanggal 14 Desember 2010, yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H., S.E., M.Kn., Notaris di Jakarta dan telah memperoleh persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia No. AHU-59449.AH.01.02.Tahun 2010 tanggal 14 Desember 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0092094.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 21 Desember 2010.
6. Pada tanggal Pendapat Hukum ini, sesuai Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham No. 75 tanggal 17 Januari 2011 yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H., S.E. M.kn., Notaris di Jakarta Utara, akta mana telah memperoleh persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia sesuai dengan bukti Surat Keputusan No. AHU-04137.AH.01.02.Tahun 2011 tanggal 26 Januari 2011 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0006819.AH.01.09 tanggal 26 Januari 2011, struktur permodalan Emiten adalah sebagai berikut:

Modal Dasar : Rp.4.400.000.000.000,00 (empat triliun empat ratus juta Rupiah) yang terbagi atas 44.000.000.000 (empat puluh empat milyar) saham dengan nilai nominal masing-masing saham sebesar Rp.100,- (seratus Rupiah).

Modal Ditempatkan/
Disetor Penuh : Rp.1.100.000.000.000,00 (satu triliun seratus milyar Rupiah) yang terbagi atas 11.000.000.000 (sebelas milyar) saham dengan nilai nominal masing-masing saham sebesar Rp.100,00 (seratus Rupiah).

Pada tanggal Pendapat Hukum ini, struktur permodalan Emiten yang terdiri dari Modal Dasar, Modal Ditempatkan yang telah disetor penuh adalah benar dan sah serta berkesinambungan sebagaimana disyaratkan oleh ketentuan hukum yang berlaku serta telah sesuai dengan anggaran dasar. Seluruh modal yang ditempatkan dan diambil bagian tersebut, telah disetor secara penuh oleh para pemegang saham Emiten

7. Pada tanggal Pendapat Hukum ini, sesuai Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham No. 297 tanggal 28 Desember 2010 yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H., S.E. M.kn., Notaris di Jakarta Utara, akta mana telah di beritahukan kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia sesuai dengan bukti Surat Penerimaan Pemberitahuan No. AHU-AH.01.10-33515 tanggal 29 Desember 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0094091.AH.01.09 tanggal 29 Desember 2010, susunan pemegang saham Emiten berdasarkan struktur permodalan tersebut di atas adalah sebagai berikut:

Pemegang Saham	Jumlah Saham	Nilai Nominal Saham (Rp)	Prosentase (%)
PT Berlian Laju Tanker Tbk	10.999.497.145	1.099.949.714.500	99,993

Pemegang Saham	Jumlah Saham	Nilai Nominal Saham (Rp)	Prosentase (%)
PT Banyu Laju Shipping	502.855	50.285.500	0,007
Total	11.000.000.000	1.100.000.000.000	100

Bahwa atas perubahan kepemilikan saham dan/atau pengalihan-pengalihan saham sejak pendirian sampai dengan tanggal Pendapat Hukum ini adalah telah sesuai dan sah, sebagaimana disyaratkan oleh ketentuan hukum yang berlaku serta anggaran dasar.

Pada tanggal Pendapat Hukum ini, Emiten beserta Anak Perusahaan dimana Emiten memiliki penyertaan secara langsung telah melaksanakan kewajibannya untuk mencatat setiap perubahan kepemilikan saham dalam Daftar Pemegang Saham dan Daftar Khusus sebagaimana dimaksud dalam ketentuan Pasal 50 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas.

8. Pada tanggal Pendapat Hukum ini, susunan Dewan Komisaris dan Dewan Direksi Emiten adalah sebagai berikut :

Komisaris

Komisaris Utama : Widihardja Tanudjaja
 Komisaris : Michael Murni Gunawan
 Komisaris Independen : Hie Vivi Junaedi

DIREKSI

Direktur Utama : Henrianto Kuswendi
 Direktur : Wong Kevin
 Direktur : Siana Anggraeni Surya
 Direktur Tidak Terafiliasi : Rizal

Anggota Direksi dan Dewan Komisaris tersebut telah diangkat masing-masing untuk masa jabatan sampai dengan 5 tahun kedepan pengangkatan mana dilakukan dalam suatu Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa yang diselenggarakan secara sah dan telah mengambil keputusan yang sah sebagaimana dituangkan dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 123 tanggal 14 Desember 2010, yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H.,S.E. M.kn., Notaris di Jakarta Utara, akta mana telah memperoleh Persetujuan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, sesuai dengan Surat Keputusan No. AHU-59449.AH.01.02.Tahun 2010 tanggal 21 Desember 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0092094.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 21 Desember 2010

Bahwa pada tanggal Pendapat Hukum ini, anggota Dewan Komisaris dan Direksi Emiten telah memenuhi ketentuan sebagaimana diatur dalam Keputusan Ketua Bapepam No. Kep-45/PM/2004 tanggal 29 November 2004 Peraturan No. IX.I.6 tentang Direksi dan Komisaris Emiten dan Perusahaan Publik.

Bahwa pada tanggal Pendapat Hukum ini, Emiten telah menunjuk Direktur Tidak Terafiliasi sesuai dengan ketentuan Keputusan Direksi PT Bursa Efek Jakarta No. Kep-305/BEJ/07-2004 tentang Peraturan No.I-A tentang Pencatatan Saham Yang Diterbitkan Oleh Perusahaan Tercatat.

Bahwa pada tanggal Pendapat Hukum ini, Emiten telah menunjuk Wong Kevin untuk bertindak selaku Sekretaris Perusahaan Emiten sesuai dengan Surat Keputusan Direksi Emiten tertanggal 20 Desember 2010.

Bahwa Emiten telah memiliki Unit Audit Internal dan Piagam Audit Internal sebagaimana diatur dalam Peraturan Bapepam-LK No. IX.I.7 tentang Pembentukan dan Pedoman Penyusunan Piagam Unit Audit Internal yang telah ditetapkan oleh Direksi Emiten sesuai dengan Surat keputusan Direksi No. 001/IA-BLT/PF/I/11 tanggal 1 Januari 2011.

Bahwa sesuai dengan Surat keputusan Direksi tanggal 063/SK-PJ/PMD/BUA/I/2011 dan 064/SK-PJ/PMD/BUA/I/2011 yang keduanya tertanggal 1 Januari 2011 yang mengangkat Jeany Sri Redjeki W sebagai Ketua Internal Audit dan Gunawan Kuria sebagai Internal Auditor

Bahwa pada tanggal Pendapat Hukum ini, Emiten belum membentuk Komite Audit dan wajib membentuk Komite Audit paling lambat 6 bulan setelah dimulainya pencatatan saham di Bursa Efek Indonesia sebagaimana diatur dalam Keputusan Direksi PT Bursa Efek Jakarta No. Kep-305/BEJ/07-2004 tentang Peraturan No.I-A tentang Pencatatan Saham Yang Diterbitkan Oleh Perusahaan Tercatat, oleh dan karenanya sesuai dengan Surat Pernyataan Direksi tertanggal 20 Desember 2010, Emiten menyatakan akan membentuk Komite Audit selambat-lambatnya 6 bulan setelah dimulainya pencatatan dan perdagangan saham Emiten.

9. Pada tanggal Pendapat Hukum ini, berdasarkan uji tuntas aspek hukum kami, Emiten telah memenuhi kewajibannya sesuai dengan ketentuan hukum dan perundang-undangan mengenai ketenagakerjaan yang berlaku di Indonesia baik tenaga kerja darat maupun tenaga kerja laut, khususnya antara lain sebagai berikut:
 - a. Emiten telah membuat dan menerapkan Peraturan Perusahaan untuk para karyawan sebagaimana telah disahkan oleh Kepala Kantor Wilayah Departemen Tenaga Kerja DKI Jakarta.
 - b. Emiten telah melaksanakan kewajibannya atas persyaratan pembayaran upah minimum yang berlaku untuk daerah-daerah wilayah Negara Republik Indonesia dimana Emiten memiliki dan menguasai fasilitas-fasilitas usaha.
 - c. Emiten telah melaksanakan kewajibannya atas pelaporan ketenagakerjaan untuk para karyawan dimana Emiten memiliki dan menguasai fasilitas-fasilitas usaha.
 - d. Emiten telah mengikutsertakan seluruh pekerjanya dalam program jaminan sosial tenaga kerja (Jamsostek) pada PT Jamsostek (Persero) dan telah mengikutsertakan karyawan lautnya pada asuransi yang dikelola oleh P&I.
10. Pada tanggal Pendapat Hukum ini, Emiten dan anak-anak perusahaan Emiten memiliki tenaga kerja asing yaitu Choy Ngee Sheng dan Etsuo Nomori yang bekerja pada PT Gemilang Bina Lintas Tirta ("GBLT") yang merupakan anak perusahaan dari Emiten dan atas perizinan mempekerjakan tenaga kerja asing tersebut GBLT telah memiliki izin-izin yang diperlukan sesuai dengan peraturan yang berlaku, kecuali atas izin-izin Diederik Christiaan De Boer dan Nicholas Murray Gleeson

yang merupakan anggota Direksi dari BLT MEO dan tidak menetap di Indonesia selain itu BLT MEO saat ini juga belum menjalankan kegiatan usahanya oleh dan karenanya BLT MEO belum memerlukan izin-izin atas tenaga kerja asing.

11. Pada tanggal Pendapat Hukum ini, pemilikan dan penguasaan oleh Emiten dan Anak Perusahaan, atas harta kekayaannya termasuk namun tidak terbatas pada harta kekayaan berupa kapal adalah sah dan dilindungi oleh dokumen-dokumen pemilikan dan penguasaan yang sah serta perizinan dan/atau pendaftaran kapal saat ini masih berlaku, terkecuali atas beberapa perizinan kapal yang telah habis masa berlakunya dan saat ini masih dalam proses pengurusan perpanjangan, perizinan mana tidak mempengaruhi jalannya kegiatan operasional atas kapal-kapal tersebut.
12. Pada tanggal Pendapat Hukum ini, pemilikan dan penguasaan oleh Emiten dan Anak Perusahaan, atas harta kekayaannya berupa kapal yang dimiliki Emiten maupun Anak Perusahaan tidak sedang berada dalam status penyitaan dalam bentuk apapun maupun terlibat dalam suatu sengketa/perkara dan terhadap beberapa kapal saat ini sedang dijaminan kepada kreditur-kreditur PT Berlian Laju Tanker Tbk selaku pemegang saham Emiten dan Anak Perusahaan yang telah diikat dengan perjanjian penjaminan tersendiri, atas penjaminan tersebut adalah benar dan sah serta telah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan Anggaran Dasar Emiten dan Anak Perusahaan dan sesuai dengan Surat Pernyataan PT Berlian Laju Tanker, Tbk tanggal 31 Maret 2011 bahwa PT Berlian Laju Tanker, Tbk akan melunasi kredit-kredit yang jaminannya merupakan kapal-kapal Emiten dan Anak Perusahaan dengan dana hasil Penawaran Umum Saham Perdana Emiten serta akan melepaskan jaminan atas kapal-kapal Emiten dan Anak Perusahaan tersebut. Hal mana telah diungkapkan di dalam prospektus.
13. Pada tanggal Pendapat Hukum ini, harta kekayaan yang dimiliki oleh Emiten dan Anak Perusahaan yang penting telah dilindungi oleh asuransi-asuransi untuk resiko-resiko yang penting dan dalam jumlah yang memadai, serta atas harta kekayaan tersebut tidak sedang terkait dalam suatu perkara apapun serta tidak sedang berada dalam status penyitaan dalam bentuk apapun.
14. Emiten memiliki penyertaan baik langsung maupun tidak langsung pada perusahaan-perusahaan sebagai berikut:
 - 1) **PT Karya Bakti Adil**, suatu perseroan terbatas yang didirikan dan dijalankan berdasarkan hukum negara Republik Indonesia dan berkedudukan di Jakarta ("**KBA**"), sejumlah 5.940 (lima ribu sembilan ratus empat puluh) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.2.970.000.000,00 (dua milyar sembilan ratus tujuh puluh juta Rupiah) atau merupakan 99% (Sembilan puluh sembilan persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh **KBA**.
 - 2) **PT Anjasmoro Maritime**, suatu perseroan terbatas yang didirikan dan dijalankan berdasarkan hukum negara Republik Indonesia dan berkedudukan di Jakarta ("**AM**"), sejumlah 247.500 (dua ratus empat puluh tujuh ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.247.500.000,00 (dua ratus empat puluh tujuh juta lima ratus ribu Rupiah) atau merupakan 99% (sembilan puluh sembilan persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh **AM**.

AM mempunyai investasi berupa penyertaan saham yang sah secara langsung pada perusahaan dibawah ini, yaitu :

- **PT Bayu Lestari Tanaya**, suatu perseroan terbatas yang didirikan dan dijalankan berdasarkan hukum negara Republik Indonesia dan berkedudukan di Jakarta ("**BYLT**"), sejumlah 2.500 (dua ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar sebesar Rp.2.500.000,00 (dua juta lima ratus ribu Rupiah) atau merupakan 1% (satu persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh BYLT.
- 3) **PT Pearl Maritime**, suatu perseroan terbatas yang didirikan dan dijalankan berdasarkan hukum negara Republik Indonesia dan berkedudukan di Jakarta ("**PM**"), sejumlah 247.500 (dua ratus empat puluh tujuh ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.247.500.000,00 (dua ratus empat puluh tujuh juta lima ratus ribu Rupiah) atau merupakan 99% (sembilan puluh sembilan persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh PM.
- 4) **PT Ruby Maritime**, suatu perseroan terbatas yang didirikan dan dijalankan berdasarkan hukum negara Republik Indonesia dan berkedudukan di Jakarta ("**RM**"), sejumlah 247.500 (dua ratus empat puluh tujuh ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.247.500.000,00 (dua ratus empat puluh tujuh juta lima ratus ribu Rupiah) atau merupakan 99% (sembilan puluh sembilan persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh RM.
- 5) **PT Sapphire Maritime**, suatu perseroan terbatas yang didirikan dan dijalankan berdasarkan hukum negara Republik Indonesia dan berkedudukan di Jakarta ("**SM**"), sejumlah 247.500 (dua ratus empat puluh tujuh ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.247.500.000,00 (dua ratus empat puluh tujuh juta lima ratus ribu Rupiah) atau merupakan 99% (sembilan puluh sembilan persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh SM.
- 6) **PT Citrine Maritime**, suatu perseroan terbatas yang didirikan dan dijalankan berdasarkan hukum negara Republik Indonesia dan berkedudukan di Jakarta ("**CM**"), sejumlah 132.828.514 (seratus tiga puluh dua juta delapan ratus dua puluh delapan ribu lima ratus empat belas) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.132.828.514.000,00 (seratus tiga puluh dua milyar delapan ratus dua puluh delapan juta lima ratus empat belas ribu Rupiah) atau merupakan 99,992% (sembilan puluh sembilan koma sembilan ratus sembilan puluh dua persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh CM

CM mempunyai investasi berupa penyertaan saham yang sah secara langsung pada perusahaan dibawah ini, yaitu :

- **PT Anjasmoro Maritime**, suatu perseroan terbatas yang didirikan dan dijalankan berdasarkan hukum negara Republik Indonesia dan berkedudukan di Jakarta ("**AM**"), sejumlah 2.500 (dua ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.2.500.000,00 (dua juta lima ratus Rupiah) atau merupakan 1% (satu persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh AM.

- 7) **PT Diamond Maritime**, suatu perseroan terbatas yang didirikan dan dijalankan berdasarkan hukum negara Republik Indonesia dan berkedudukan di Jakarta ("**DM**"), sejumlah 169.291.960 (seratus enam puluh sembilan juta dua ratus sembilan puluh satu ribu sembilan ratus enam puluh) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.169.291.960.000,00 (seratus enam puluh sembilan milyar dua ratus sembilan puluh satu juta sembilan ratus enam puluh ribu Rupiah) atau merupakan 99,992% (sembilan puluh sembilan koma sembilan ratus sembilan puluh dua persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh DM.
- 8) **PT Emerald Maritime**, suatu perseroan terbatas yang didirikan dan dijalankan berdasarkan hukum negara Republik Indonesia dan berkedudukan di Jakarta ("**EM**"), sejumlah 394.315.000 (tiga ratus sembilan puluh empat juta tiga ratus lima belas ribu) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.394.315.000.000,00 (tiga ratus sembilan puluh empat milyar tiga ratus lima belas juta Rupiah) atau merupakan 99,992% (sembilan puluh sembilan koma sembilan ratus sembilan puluh dua persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh EM.
- 9) **PT Berlian Dumai Logistic**, suatu perseroan terbatas yang didirikan dan dijalankan berdasarkan hukum negara Republik Indonesia dan berkedudukan di Jakarta ("**BDL**"), sejumlah 2.500 (dua ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.2.500.000,00 (dua juta lima ratus ribu Rupiah) atau merupakan 1 % (satu persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh BDL.
- 10) **PT BLT Internasional Group**, sejumlah 247.500 (dua ratus empat puluh tujuh ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya Rp.247.500.000,00 (dua ratus empat puluh tujuh juta lima ratus ribu Rupiah) atau merupakan 99% (sembilan puluh sembilan) persen dari seluruh saham yang dikeluarkan oleh PT BLT Internasional Group.
- 11) **PT Gemilang Bina Lintas Tirta**, suatu perseroan terbatas yang didirikan dan dijalankan berdasarkan hukum negara Republik Indonesia dan berkedudukan di Jakarta ("**GBLT**"), sejumlah 247.500 (dua ratus empat puluh tujuh ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.247.500.000,00 (dua ratus empat puluh tujuh juta lima ratus ribu Rupiah) atau merupakan 99% (sembilan puluh sembilan persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh GBLT.
- 12) **PT Jade Maritime**, suatu perseroan terbatas yang didirikan dan dijalankan berdasarkan hukum negara Republik Indonesia dan berkedudukan di Jakarta ("**JM**"), sejumlah 247.500 (dua ratus empat puluh tujuh ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.247.500.000,00 (dua ratus empat puluh tujuh juta lima ratus ribu Rupiah) atau merupakan 99% (sembilan puluh sembilan persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh JM.
- 13) **PT Onyx Maritime**, suatu perseroan terbatas yang didirikan dan dijalankan berdasarkan hukum negara Republik Indonesia dan berkedudukan di Jakarta ("**OM**"), sejumlah 247.500 (dua ratus empat puluh tujuh ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.247.500.000,00 (dua ratus empat puluh tujuh juta lima ratus ribu Rupiah) atau

merupakan 99% (sembilan puluh sembilan persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh OM.

- 14) **PT Topaz Maritime** suatu perseroan terbatas yang didirikan dan dijalankan berdasarkan hukum negara Republik Indonesia dan berkedudukan di Jakarta ("**TM**"), sejumlah 247.500 (dua ratus empat puluh tujuh ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.247.500.000,00 (dua ratus empat puluh tujuh juta lima ratus ribu Rupiah) atau merupakan 99% (sembilan puluh sembilan persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh TM.
- 15) **PT Bayu Lestari Tanaya**, suatu perseroan terbatas yang didirikan dan dijalankan berdasarkan hukum negara Republik Indonesia dan berkedudukan di Jakarta ("**BYLT**"), sejumlah 247.500 (dua ratus empat puluh tujuh ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya Rp.247.500.000,00 (dua ratus empat puluh tujuh juta lima ratus ribu Rupiah) atau merupakan 99% (sembilan puluh sembilan) persen dari seluruh saham yang dikeluarkan oleh BYLT.

BYLT mempunyai investasi berupa penyertaan saham yang sah secara langsung pada perusahaan dibawah ini, yaitu :

- a. **KBA**, sejumlah 60 (enam puluh) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.30.000.000,00 (tiga puluh juta Rupiah) atau merupakan 1% (satu persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh **KBA**.
- b. **GBLT**, sebanyak 2.500 (dua ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.2.500.000,00 (dua juta lima ratus ribu Rupiah) yang merupakan 1% (satu persen) dari seluruh saham yang telah ditempatkan oleh **GBLT**.
- c. **PM**, sejumlah 2.500 (dua ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.2.500.000,00 (dua juta lima ratus ribu Rupiah) atau merupakan 1% (satu persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh PM.
- d. **RM**, sejumlah 2.500 (dua ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.2.500.000,00 (dua juta lima ratus ribu Rupiah) atau merupakan 1% (satu persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh RM.
- e. **SM**, sejumlah 2.500 (dua ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.2.500.000,00 (dua juta lima ratus ribu Rupiah) atau merupakan 1% (satu persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh SM.
- f. **CM**, sejumlah 30.000 (tiga puluh ribu) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.30.000.000,00 (tiga puluh juta Rupiah) atau merupakan 0,008% (nol koma nol nol delapan persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh CM.
- g. **DM**, sejumlah 30.000 (tiga puluh ribu) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.30.000.000,00 (tiga puluh juta Rupiah) atau merupakan 0,008% (nol koma nol nol delapan persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh DM.
- h. **EM**, sejumlah 2.500 (dua ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.2.500.000,00 (dua juta lima ratus Rupiah) atau merupakan 0,008% (nol koma nol nol delapan persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh EM.
- i. **BDL**, sejumlah 247.500 (dua ratus empat puluh tujuh ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.247.500.000,00 (dua ratus empat puluh tujuh

- juta lima ratus ribu rupiah) atau merupakan 99 % (sembilan puluh sembilan persen) dari seluruh saham yang telah dikeluarkan oleh BDL.
- j. **JM**, sejumlah 2.500 (dua ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.2.500.000,00 (dua juta lima ratus ribu Rupiah) atau merupakan 1 % (satu persen) dari seluruh saham yang dikeluarkan oleh JM.
 - k. **OM**, sejumlah 2.500 (dua ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.2.500.000,00 (dua juta lima ratus ribu Rupiah) atau merupakan 1 % (satu persen) dari seluruh saham yang dikeluarkan oleh OM.
 - l. **PT BLT Internasional Group** sejumlah 2.500 (dua ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.2.500.000,00 (dua juta lima ratus ribu Rupiah) atau merupakan 1 % (satu persen) dari seluruh saham yang dikeluarkan oleh PT BLT Internasional Group.
 - m. **TM**, sejumlah 2.500 (dua ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.2.500.000,00 (dua juta lima ratus ribu Rupiah) atau merupakan 1 % (satu persen) dari seluruh saham yang dikeluarkan oleh TM.
 - n. **PT Brotojoyo Maritime**, suatu perseroan terbatas yang didirikan dan dijalankan berdasarkan hukum negara Republik Indonesia dan berkedudukan di Jakarta ("**BM**"), sejumlah 2.500 (dua ribu lima ratus) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp.2.500.000,00 (dua juta lima ratus ribu Rupiah) atau merupakan 1 % (satu persen) dari seluruh saham yang dikeluarkan oleh BM.
- 16) **PT BLT MEO**, suatu perseroan terbatas yang didirikan dan dijalankan berdasarkan hukum negara Republik Indonesia dan berkedudukan di Jakarta ("**BLT MEO**"), sejumlah 6.250 (enam ribu dua ratus lima puluh) saham dengan nilai nominal seluruhnya Rp.6.250.000,00 (enam juta dua ratus lima puluh Rupiah) atau merupakan 50% (lima puluh) persen dari seluruh saham yang dikeluarkan oleh BLT MEO.
15. Pada tanggal Pendapat Hukum ini, sesuai uji tuntas aspek hukum kami, penyertaan oleh Emiten baik langsung maupun tidak langsung pada anak-anak perusahaan sebagaimana diuraikan diatas adalah sah dan benar serta didukung oleh dokumen kepemilikan yang sah serta telah dilakukan secara sah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku serta telah sesuai dengan Anggaran Dasar Emiten dan Anggaran Dasar masing masing anak-anak perusahaan Emiten tersebut dan saham-saham yang dimiliki Emiten maupun Anak Perusahaan tidak sedang dalam penjaminan dan terkait dalam suatu perkara apapun serta tidak sedang berada dalam status penyitaan apapun.
16. Pada tanggal Pendapat Hukum ini, masing-masing Anak Perusahaan serta perusahaan-perusahaan dimana Anak Perusahaan tersebut memiliki penyertaan, adalah suatu badan hukum yang telah sah berdiri dan dapat melakukan kegiatan usahanya sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku dan sesuai uji tuntas aspek hukum kami, masing-masing Anak Perusahaan serta perusahaan-perusahaan dimana Anak Perusahaan tersebut memiliki penyertaan telah melaksanakan kewajibannya menurut ketentuan hukum yang berlaku termasuk permodalan, pengurus, perizinan dan pendaftaran, ketenagakerjaan, harta kekayaan, terkecuali belum dilakukannya pendaftaran pada Daftar Perusahaan dan pengumuman dalam Berita Negara Republik Indonesia atas Akta Pendirian PT Anjasmoro Maritime, oleh dan karenanya perihal belum dilakukannya kewajiban pendaftaran dalam daftar perusahaan maka Anak-anak Perusahaan yang belum melakukan kewajiban tersebut terancam dengan pidana

kurungan selama-lamanya 2 (dua) bulan atau pidana denda setinggi-tingginya Rp.1.000.000,- (satu juta Rupiah) dan perihal belum dilakukannya pengumuman dalam Berita Negara Republik Indonesia maka Direksi secara tanggung renteng bertanggung jawab atas segala perbuatan hukum yang dilakukan oleh perusahaan tersebut. Atas kontrak-kontrak dan/atau perjanjian atau perikatan yang melibatkan masing-masing Anak Perusahaan serta perusahaan-perusahaan dimana Anak Perusahaan tersebut memiliki penyertaan tersebut berdomisili telah mengikat masing-masing anak perusahaan serta perusahaan-perusahaan dimana anak perusahaan memiliki penyertaan menurut ketentuan peraturan perundangan yang berlaku.

17. Berdasarkan pemeriksaan kami dan juga atas dasar keterangan dari Emiten, perusahaan-perusahaan seperti, PT Anjasmoro Maritime, PT Bayu Lestari Tanaya, PT BLT MEO, PT Berlian Dumai Logistics, PT BLT Internasional Group, PT Jade Maritime, PT Onyx Maritime dan PT Topaz Maritime, sampai saat diterbitkannya Pendapat Hukum belum menjalankan kegiatan usahanya (beroperasi), oleh dan karenanya belum wajib memperoleh perizinan untuk beroperasi.
18. Perjanjian-perjanjian yang dianggap penting dan/atau materiil yaitu perjanjian-perjanjian yang mengandung informasi atau fakta material yang relevan mengenai peristiwa, kejadian atau fakta yang dapat mempengaruhi harga efek pada bursa efek atau keputusan pemodal, calon pemodal atau pihak lain yang berkepentingan atas informasi atau fakta tersebut serta dapat mempengaruhi operasional dan kelangsungan usaha Emiten adalah sah dan mengikat para pihak dan tidak bertentangan dengan Anggaran Dasar Emiten serta telah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
19. Emiten berhak untuk membuat, menandatangani dan melaksanakan perjanjian-perjanjian dimana Emiten menjadi pihak di dalamnya. Sesuai dengan uji tuntas aspek hukum kami, pembuatan dan pelaksanaan perjanjian-perjanjian tersebut tidak melanggar anggaran dasar Emiten, serta ketentuan-ketentuan hukum dan peraturan perundang-undangan yang berlaku terhadap Emiten dan perjanjian-perjanjian lain dimana Emiten menjadi pihak didalamnya adalah sah dan mengikat pihak-pihak didalamnya serta tidak terdapat lagi pembatasan-pembatasan yang merugikan hak pemegang saham. Sesuai dengan ketentuan dalam perjanjian-perjanjian dimana Emiten menjadi pihak didalamnya tersebut, Penawaran Umum Perdana yang dilakukan Emiten tidak bertentangan dengan ketentuan dalam perjanjian-perjanjian tersebut dan karenanya untuk maksud Penawaran Umum Perdana ini, Emiten tidak memerlukan persetujuan terlebih dahulu dari pihak lain dalam perjanjian-perjanjian tersebut.
20. Sehubungan dengan Penawaran Umum Perdana ini, Emiten telah membuat dan menandatangani perjanjian-perjanjian sebagai berikut:
 - a. Akta Perjanjian Pengelolaan Administrasi Saham Penawaran Umum PT Buana Listya Tama Tbk No. 40 tanggal 9 Februari 2011, yang mana telah di addendum dengan Akta Addendum Perjanjian Pengelolaan Administrasi Saham Penawaran Umum PT Buana Listya Tama Tbk No.17 tanggal 4 Mei 2011, yang keduanya dibuat di hadapan Humbert Lie, S.H. S.E., M.Kn., Notaris di Jakarta Utara, oleh dan antara Emiten dengan PT Ficomindo Buana Registrar selaku Biro Administrasi Efek ("BAE");
 - b. Akta Perjanjian Penjaminan Emisi Efek PT. Buana Listya Tama Tbk No. 38 tanggal 9 Februari 2011 dan telah di addendum dengan Akta Addendum dan Pernyataan Kembali

Perjanjian Penjaminan Emisi Efek PT. Buana Listya Tama Tbk No. 161 tanggal 11 Maret 2011 dan Addendum kedua dan Pernyataan Kembali Perjanjian Penjaminan Emisi Efek PT. Buana Listya Tama Tbk No. 262 tanggal 28 Maret 2011, dan terakhir dengan Akta Addendum Ketiga dan Pernyataan Kembali Perjanjian Penjaminan Emisi Efek Penawaran Umum Saham Perdana PT Buana Listya Tama Tbk No. 16 tanggal 4 Mei 2011, yang kesemuanya dibuat di hadapan Humbert Lie, S.H. S.E., M.Kn., Notaris di Jakarta Utara, oleh dan antara Emiten dengan PT Danatama Makmur, PT Deutsche Securities Indonesia dan PT JP Morgan Securities Indonesia;

- c. Akta Pernyataan Penerbitan Waran Seri I Penawaran Umum PT Buana Listya Tama Tbk, Tbk No. 39 tanggal 9 Februari 2011, dan telah di addendum dengan Akta Addendum Pernyataan Penerbitan Waran Seri I Penawaran Umum PT Buana Listya Tama No.15 tanggal 4 Mei 2011, yang keduanya dibuat di hadapan Humbert Lie, S.H. S.E., M.Kn., Notaris di Jakarta Utara;
- d. Akta Perjanjian Pengelolaan Administrasi Waran Seri I Penawaran Umum PT Buana Listya Tama Tbk No. 41 tanggal 9 Februari 2011, dimana telah di addendum dengan Akta Addendum Perjanjian Pengelolaan Administrasi Waran Seri I No.18 tanggal 4 Mei 2011, yang keduanya dibuat di hadapan Humbert Lie, S.H. S.E., M.Kn., Notaris di Jakarta Utara, oleh dan antara Emiten dengan PT Ficomindo Buana Registrar selaku Biro Administrasi Efek ("BAE");
- e. Perjanjian pendaftaran Pencatatan Efek No. SP-0002/PE/KSEI/0111 tertanggal 12 Januari 2011 yang dibuat dibawah tangan oleh dan antara Emiten dengan PT Kustodian Sentral Efek Indonesia;
- f. Perjanjian Pendahuluan Pencatatan Efek tertanggal 9 Februari 2011 yang dibuat di bawah tangan oleh dan antara Emiten dengan PT Bursa Efek Indonesia.

Perjanjian-perjanjian dan Pernyataan yang dibuat oleh Emiten dalam rangka Penawaran Umum dan Penerbitan Waran Seri I tersebut di atas adalah sah dan mengikat Emiten dan para pihak di dalam perjanjian-perjanjian tersebut, serta memuat persyaratan, termasuk persyaratan Penawaran Umum dan Penerbitan Waran Seri I serta ketentuan yang lazim dan wajar untuk perjanjian-perjanjian dalam rangka suatu Penawaran Umum dan Penerbitan Waran Seri I di Indonesia, serta telah sesuai dengan anggaran dasar Emiten serta peraturan perundangan yang berlaku khususnya di bidang pasar modal, serta kemudian dalam penawaran umum ini Emiten tidak memiliki hubungan afiliasi dengan seluruh Lembaga dan Profesi Penunjang Pasar Modal termasuk tidak terbatas dengan Penjamin Emisi Efek yang mana turut serta sebagai penjamin dalam Penawaran Umum ini, baik secara langsung maupun tidak langsung sebagaimana didefinisikan dalam Undang-undang No. 8 Tahun 1995 tentang Pasar Modal.

21. Sesuai dengan Perjanjian Penjaminan Emisi Efek sebagaimana tertuang dalam Akta Perjanjian Penjaminan Emisi Efek PT. Buana Listya Tama Tbk No. 38 tanggal 9 Februari 2011 dan telah diaddendum dengan Akta Addendum dan Pernyataan Kembali Perjanjian Penjaminan Emisi Efek PT. Buana Listya Tama Tbk No. 161 tanggal 11 Maret 2011 yang keduanya dibuat di hadapan Humbert Lie, S.H. S.E., M.Kn., Notaris di Jakarta Utara, bahwa saham yang ditawarkan dan dijual melalui Penawaran Umum Perdana dan akan dicatatkan pada Bursa Efek adalah sebanyak-banyaknya 7.260.000.000 (tujuh milyar dua ratus enam puluh juta) Saham baru atas nama yang

dikeluarkan dari portepel, dengan nilai nominal masing-masing saham Rp.100,00 (seratus Rupiah), dengan disertai penerbitan sebanyak-banyaknya 3.600.000.000 (tiga miliar enam ratus juta) Waran Seri I dengan memperhatikan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku termasuk peraturan Pasar Modal dan Peraturan Bursa Efek yang berlaku dimana saham-saham Perseroan dicatatkan. Perjanjian ini dapat diakhiri setiap waktu sampai dengan berakhirnya Masa Penawaran, atau Penawaran Umum dapat ditunda sesuai dengan peraturan Bapepam & LK yang berlaku, oleh Penjamin Pelaksana Emisi Efek atau Emiten dengan pemberitahuan tertulis terlebih dahulu kepada Bapepam & LK dan pihak lain yang berwenang mengenai diakhirinya Perjanjian ini atau ditundanya Penawaran Umum, apabila:

- i. indeks harga saham gabungan di Bursa Efek turun melebihi 10% (sepuluh persen) selama 3 (tiga) Hari Bursa berturut-turut;
- ii. Bencana alam, perang, huru-hara, kebakaran, pemogokan yang berpengaruh secara signifikan terhadap kelangsungan Emiten; dan/atau
- iii. Peristiwa lain yang berpengaruh secara signifikan terhadap kelangsungan usaha Emiten yang ditetapkan oleh Bapepam dan LK berdasarkan Formulir sebagaimana ditentukan dalam Peraturan IX.A.2;

22. Bahwa sebagaimana dinyatakan dalam Prospektus Emiten, seluruh dana hasil Penawaran Umum Perdana setelah dikurangi biaya-biaya yang berhubungan dengan Penawaran Umum Perdana ini akan dipergunakan sebagai berikut:

- a. Sekitar 52,1% akan digunakan untuk pengembangan usaha ke depan oleh Perseroan dan/atau anak perusahaan, baik yang ada sekarang ini maupun yang akan dibentuk di kemudian hari. Jika dana tersebut akan digunakan oleh anak perusahaan maka dana tersebut akan disalurkan dalam bentuk penyertaan modal (ekuitas).
- b. Sekitar 9,2% akan dipergunakan untuk modal kerja (*working capital*) oleh Perseroan dan/atau anak perusahaan dalam bentuk penyertaan modal (ekuitas), yang antara lain meliputi pembiayaan pembelian bahan bakar, biaya sandar, biaya perawatan kapal, biaya suku cadang kapal dan biaya-biaya lainnya. Jika dana tersebut akan digunakan oleh anak perusahaan maka dana tersebut akan disalurkan dalam bentuk penyertaan modal (ekuitas).
- c. Sekitar 38,7% akan digunakan untuk membayar seluruh hutang kepada pemegang saham. Adapun *term & condition* hutang tersebut adalah sebagai berikut:

Pemberi Hutang	:	PT Berlian Laju Tanker, Tbk
Penggunaan Hutang	:	Pembelian kapal MT Kunti, FPSO Brotojoyo, MT Anjani, MT Badraini, MT Barawati, MT Gandini, MT Ontari, MT Pergiwo, FSO Pradapa, MT Gas Bali dan MT Gas Natuna
Tingkat Suku Bunga Hutang	:	0%
Jangka Waktu	:	tidak ditentukan; pelunasan akan dilakukan paling lambat 12 bulan sejak 31 Desember 2010
Saldo Hutang per 31 Desember 2010	:	Rp.677.102.000.000,- (enam ratus tujuh puluh tujuh milyar seratus dua juta Rupiah)

23. Bahwa sesuai dengan Pasal 2 ayat 1 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2010 Tentang Daftar Bidang Usaha Yang Tertutup Dan Bidang Usaha Yang Terbuka Dengan Persyaratan Di Bidang Penanaman Modal ("Perpres 36") dalam kegiatan usaha di bidang pelayaran terdapat pembatasan kepemilikan modal asing sebesar maksimal 49% (empat puluh sembilan perseratus), akan tetapi sesuai dengan Pasal 4 Perpres 36 ketentuan tersebut menjadi tidak berlaku untuk penanaman modal tidak langsung atau portopolio yang transaksinya dilakukan melalui pasar modal dalam negeri. Oleh dan karenanya kepemilikan modal asing dildalam Emiten dapat melebihi 49% (empat puluh sembilan perseratus) dengan ketentuan penanaman modal tersebut dilakukan tidak langsung atau portopolio yang transaksinya dilakukan melalui pasar modal dalam negeri.
24. Pada tanggal Pendapat Hukum ini, aspek-aspek hukum yang diungkapkan dalam prospektus selain yang terdapat dalam Pendapat Hukum ini adalah benar dan telah sesuai dengan keadaan sebenarnya.
25. Bahwa berdasarkan pemeriksaan kami dan sesuai dengan pernyataan-pernyataan serta keterangan-keterangan yang diberikan kepada kami, sampai dengan tanggal Pendapat Hukum ini, Emiten dan/atau anak perusahaan Emiten dan/atau anggota Komisaris dan Direksi Emiten maupun pemegang saham Emiten tidak sedang dalam keadaan di somasi dan/atau diberikan peringatan dan/atau dalam keadaan sengketa apapun yang mana atas hal tersebut dapat mempengaruhi secara material kelangsungan usaha Perseroan dikemudian hari.
26. Pada tanggal Pendapat Hukum ini, berdasarkan pemeriksaan kami dan sesuai dengan pernyataan-pernyataan dan keterangan-keterangan yang diberikan kepada kami serta hasil pemeriksaan dari badan peradilan, arbitrase dan instansi-instansi dan/ atau otoritas-otoritas yang berwenang, tidak terdapat perkara-perkara perdata, pidana dan hubungan industrial, perkara administrasi dan perpajakan serta perkara-perkara lain, baik yang melibatkan Emiten dan/atau anak perusahaan dan/atau anggota Komisaris dan Direksi Emiten, maupun yang melibatkan pemegang saham Emiten.
27. Pada tanggal Pendapat Hukum ini, berdasarkan pemeriksaan kami dan sesuai dengan pernyataan-pernyataan dan keterangan-keterangan yang diberikan kepada kami, serta hasil pemeriksaan dari badan peradilan, tidak terdapat pendaftaran atau masalah-masalah yang menyangkut kepailitan sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang No. 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang, dan tidak terdapat perkara, permohonan likuidasi dan pembubaran atas Emiten dan anak perusahaan, serta tidak terdapat pemeriksaan atau investigasi sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas.

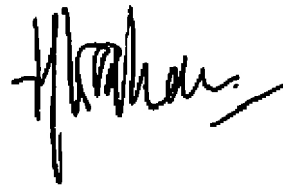
Demikianlah Pendapat Hukum ini kami berikan dengan obyektif dan bertanggung jawab sebagai Konsultan Hukum yang mandiri sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 80 Undang-undang Republik Indonesia No. 8 Tahun 1995 tentang Pasar Modal dan peraturan-peraturan pelaksanaannya.

Diberikan di Jakarta pada tanggal sebagaimana telah disebutkan pada bagian awal Pendapat Hukum ini.

Hormat kami,
WECOLAW OFFICE



Imran S. Kristanto, S.H., LL.M.
No. 363/PM/STTD-KH/2001



Teddy A. Wardhana, SH, LL.M.
No. 361/PM/STTD-KH/2001

Tembusan:

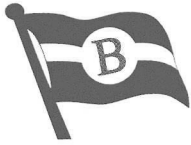
1. Yang terhormat Ketua Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan.
2. Yang terhormat Kepala Biro Penilaian Perusahaan Sektor Jasa Perhubungan dan Transportasi Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan

Halaman ini sengaja dikosongkan

XVII. LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN DAN LAPORAN KEUANGAN PERSEROAN

Berikut ini adalah laporan keuangan konsolidasian Perseroan dan Anak Perusahaan tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2010 dan 2009 yang telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (anggota dari Deloitte Touche Tohmatsu Limited) dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian, Laporan Keuangan Konsolidasi Perseroan dan Anak Perusahaan untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dan 2007 sebelum disajikan kembali telah diaudit oleh Bismar, Muntalib & Yunus dan oleh Bismar, Salmon & Rekan dengan Pendapat Wajar Tanpa Pengecualian. Perseroan telah menyajikan kembali Laporan Keuangan Konsolidasi tahun 2007, 2008 dan 2009 untuk memberikan pengaruh retrospektif sehubungan dengan akuisisi BYU, KBA, GLT dan BIT yang merupakan transaksi restrukturisasi entitas sepengendali sehingga dilakukan dengan cara yang sama dengan metode penyatuan kepemilikan (pooling of interests). Penyesuaian yang digunakan untuk menyajikan kembali Laporan Keuangan Konsolidasi tahun 2009, 2008 dan 2007 telah diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (OBS), dimana menurut pendapatnya, penyesuaian tersebut wajar dan telah diterapkan dengan semestinya. OBS tidak melakukan audit, review atau prosedur lainnya atas Laporan Keuangan Konsolidasi tahun 2008 dan 2007 selain penyesuaian tersebut, dan berdasarkan hal tersebut OBS tidak memberikan pendapat atau suatu bentuk keyakinan lain atas laporan keuangan konsolidasi tahun 2008 dan 2007 secara keseluruhan.

Halaman ini sengaja dikosongkan



PT BUANA LISTYA TAMA Tbk

**SURAT PERNYATAAN DIREKSI
TENTANG
TANGGUNG JAWAB ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI UNTUK
TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008**

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN

Kami yang bertanda tangan dibawah ini:

1. Nama	:	Henrianto Kuswendi
Alamat kantor	:	Wisma BSG Lantai 10 Jalan Abdul Muis No. 40 Jakarta 10160
Nomor Telepon	:	62 – 21 – 30485700
Jabatan	:	Direktur Utama
2. Nama	:	Wong Kevin
Alamat kantor	:	Wisma BSG Lantai 10 Jalan Abdul Muis No. 40 Jakarta 10160
Nomor Telepon	:	62 – 21 – 30485700
Jabatan	:	Direktur

menyatakan bahwa:

1. Bertanggung jawab atas penyusunan dan penyajian laporan keuangan konsolidasi;
2. Laporan keuangan konsolidasi telah disusun dan disajikan sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku umum;
3. a. Semua informasi dalam laporan keuangan konsolidasi telah dimuat secara lengkap dan benar;
b. Laporan keuangan konsolidasi tidak mengandung informasi atau fakta material yang tidak benar, dan tidak menghilangkan informasi atau fakta material;
4. Bertanggung jawab atas sistem pengendalian intern dalam Perusahaan dan anak perusahaan.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya.

Jakarta, 25 Maret 2011

Direktur Utama

Direktur

(Henrianto Kuswendi)

(Wong Kevin)

Halaman ini sengaja dikosongkan

Laporan Auditor Independen

No. GAR111 0255 BUA IBH

Pemegang Saham, Dewan Komisaris dan Direksi
PT. Buana Listya Tama Tbk

Kami telah mengaudit neraca konsolidasi PT. Buana Listya Tama Tbk dan anak perusahaan tanggal 31 Desember 2010 dan 2009, serta laporan laba rugi, perubahan ekuitas dan arus kas konsolidasi untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal tersebut. Laporan keuangan adalah tanggung jawab manajemen Perusahaan. Tanggung jawab kami terletak pada pernyataan pendapat atas laporan keuangan berdasarkan audit kami. Laporan keuangan konsolidasi PT. Buana Listya Tama Tbk dan anak perusahaan untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2008, sebelum disajikan kembali sebagaimana dijelaskan dalam Catatan 4 atas laporan keuangan konsolidasi, diaudit oleh auditor independen lain yang dalam laporannya tertanggal 18 Maret 2009 menyatakan pendapat wajar tanpa pengecualian atas laporan keuangan tersebut.

Kami melaksanakan audit berdasarkan standar auditing yang ditetapkan Institut Akuntan Publik Indonesia. Standar tersebut mengharuskan kami merencanakan dan melaksanakan audit agar kami memperoleh keyakinan memadai bahwa laporan keuangan bebas dari salah saji material. Suatu audit meliputi pemeriksaan, atas dasar pengujian, bukti-bukti yang mendukung jumlah-jumlah dan pengungkapan dalam laporan keuangan. Audit juga meliputi penilaian atas prinsip akuntansi yang digunakan dan estimasi signifikan yang dibuat oleh manajemen, serta penilaian terhadap penyajian laporan keuangan secara keseluruhan. Kami yakin bahwa audit kami memberikan dasar memadai untuk menyatakan pendapat.

Menurut pendapat kami, laporan keuangan konsolidasi yang kami sebut di atas menyajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, posisi keuangan PT. Buana Listya Tama Tbk dan anak perusahaan tanggal 31 Desember 2010 dan 2009, dan hasil usaha, serta arus kas untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal tersebut sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia.

Kami juga mengaudit penyesuaian yang dijelaskan dalam Catatan 4 yang digunakan untuk menyajikan kembali laporan keuangan konsolidasi tahun yang berakhir 31 Desember 2008 untuk memberikan pengaruh retrospektif sehubungan dengan akuisisi Perusahaan atas saham PT Bayu Lestari Tanaya, PT Gemilang Bina Lintas Tirta, PT Karya Bakti Adil dan PT BLT International Group yang dilakukan dengan cara yang sama dengan metode penyatuan kepemilikan. Dalam menerapkan metode penyatuan kepemilikan tersebut, laporan keuangan konsolidasi tahun 2009 dan 2008 telah disajikan kembali untuk mencerminkan akuisisi tersebut seolah-olah anak perusahaan telah dimiliki oleh Perusahaan sejak permulaan tahun 2008. Menurut pendapat kami, penyesuaian tersebut wajar dan telah diterapkan dengan semestinya.

Osman Bing Satrio & Rekan

Sebelum laporan ini, kami telah menerbitkan laporan No. GA111 0111 BUA IBH tanggal 9 Maret 2011 atas laporan keuangan konsolidasi PT Buana Listya Tama Tbk dan anak perusahaan untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2010 dan 2009 dengan pendapat wajar tanpa pengecualian. Dalam rangka Penawaran Umum Perdana Saham, Perusahaan telah menerbitkan kembali laporan keuangan konsolidasi tersebut untuk disesuaikan dengan peraturan pasar modal yang berlaku. Tidak terdapat perbedaan material antara laporan keuangan konsolidasi terdahulu dengan laporan keuangan konsolidasi yang diterbitkan kembali, kecuali yang dijelaskan dalam Catatan 31 atas laporan keuangan konsolidasi.

OSMAN BING SATRIO & REKAN



Bing Harianto, SE
Izin No. 01.1.0793

25 Maret 2011

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
NERACA KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008

	Catatan	2010 Rp'000	Disajikan kembali - Catatan 4	
			2009 Rp'000	2008 Rp'000
<u>ASET</u>				
ASET LANCAR				
Kas dan setara kas	3i,5	13.530.573	7.714.794	1.403.484
Piutang usaha	3f,6			
Pihak hubungan istimewa	3e,23	5.450.344	631.131	-
Pihak ketiga		90.752.421	42.565.151	46.025.012
Piutang lain-lain kepada pihak ketiga	3f	5.737.538	13.109.809	8.866.339
Persediaan	3j,7	20.834.541	10.938.493	151.557
Pajak dibayar dimuka	12	109.195	10.454	261.423
Biaya dibayar dimuka	3k,8	13.348.583	8.654.003	6.104.564
Jumlah Aset Lancar		149.763.195	83.623.835	62.812.379
ASET TIDAK LANCAR				
Piutang lain-lain kepada pihak hubungan istimewa	3e,3f,9a,23	2.237.112	8.668.837	286.968.158
Aset pajak tangguhan - bersih	3g,12	269.842	-	-
Aset tetap - setelah dikurangi akumulasi penyusutan sebesar Rp 649.073.961 ribu tahun 2010 Rp 405.741.741 ribu tahun 2009 dan Rp 449.690.450 ribu tahun 2008	3l,3m,10,23	2.690.580.469	1.530.034.219	681.159.664
Jumlah Aset Tidak Lancar		2.693.087.423	1.538.703.056	968.127.822
JUMLAH ASET		2.842.850.618	1.622.326.891	1.030.940.201

Lihat catatan atas laporan keuangan konsolidasi yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasi.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
NERACA KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 (Lanjutan)

	Catatan	2010 Rp'000	Disajikan kembali - Catatan 4 2009 Rp'000		2008 Rp'000
<u>KEWAJIBAN DAN EKUITAS</u>					
KEWAJIBAN LANCAR					
Hutang usaha	3g,11				
Pihak hubungan istimewa	3e,23	4.842.709	5.169.542		656.209
Pihak ketiga		116.936.510	38.225.993		13.705.376
Hutang lain-lain kepada pihak hubungan istimewa	3e,3g,9b,23	677.102.102	-		-
Hutang pajak	3q,12	8.925.066	2.586.050		3.994.639
Biaya yang masih harus dibayar	13	58.536.335	59.913.687		32.153.849
Hutang lembaga keuangan jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun	3g,14	22.880.521	13.068.160		-
Jumlah Kewajiban Lancar		889.223.243	118.963.432		50.510.073
KEWAJIBAN TIDAK LANCAR					
Hutang lain-lain kepada pihak hubungan istimewa	3e,3g,9c,23	-	386.898.523		173.375.609
Hutang lembaga keuangan jangka panjang - setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun	3g,14	373.241.714	80.275.840		-
Kewajiban imbalan pasca kerja	3p	1.079.366	-		-
Jumlah Kewajiban Tidak Lancar		374.321.080	467.174.363		173.375.609
Jumlah Kewajiban		1.263.544.323	586.137.795		223.885.682
EKUITAS					
Modal saham - nilai nominal Rp 100 per saham tahun 2010 dan Rp 1.000 per saham tahun 2009 dan 2008					
Modal dasar - 20.000.000.000 saham tahun 2010 dan 2.000.000.000 saham tahun 2009 dan 2008					
Modal ditempatkan dan disetor - 11.000.000.000 saham tahun 2010 dan 696.025.474 saham tahun 2009 dan 2008					
	15	1.100.000.000	696.025.474		696.025.474
Ekuitas anak perusahaan yang berasal dari penyajian kembali laporan keuangan	4	-	(20.396.405)		(19.786.582)
Surplus revaluasi	2,3l,10,16	527.230.542	420.326.463		-
Selisih nilai transaksi restrukturisasi entitas sepengendali	3e,3n,17,23	(15.335.299)	-		-
Saldo laba yang belum ditentukan penggunaannya (Defisit)		(32.588.948)	(59.766.436)		130.815.627
Jumlah Ekuitas		1.579.306.295	1.036.189.096		807.054.519
JUMLAH KEWAJIBAN DAN EKUITAS		2.842.850.618	1.622.326.891		1.030.940.201

Lihat catatan atas laporan keuangan konsolidasi yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasi.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
LAPORAN LABA RUGI KONSOLIDASI
UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008

	Catatan	2010 Rp'000	Disajikan kembali - Catatan 4	
			2009 Rp'000	2008 Rp'000
PENDAPATAN USAHA	30,18,23	566.995.026	247.686.087	288.133.068
BEBAN LANGSUNG	30,19,23	511.416.202	273.987.055	201.258.634
LABA (RUGI) KOTOR		55.578.824	(26.300.968)	86.874.434
BEBAN UMUM DAN ADMINISTRASI	30,20	24.547.507	13.191.623	12.617.363
LABA (RUGI) USAHA		31.031.317	(39.492.591)	74.257.071
PENGHASILAN (BEBAN) LAIN-LAIN	30			
Peningkatan (penurunan) revaluasi	2,3l,10	13.533.651	(164.256.262)	-
Keuntungan (kerugian) kurs mata uang asing - bersih	3d	(6.980.348)	(5.019.604)	5.517.051
Beban keuangan	21	(22.667.664)	(789.535)	-
Kerugian penurunan nilai aset	3m,10	-	-	(23.337.185)
Lain-lain - bersih		(1.838.966)	(1.882.245)	(2.316.720)
Beban Lain-lain - Bersih		(17.953.327)	(171.947.646)	(20.136.854)
LABA (RUGI) SEBELUM PAJAK		13.077.990	(211.440.237)	54.120.217
MANFAAT (BEBAN) PAJAK	3q,12			
Pajak penghasilan final		(6.730.510)	(2.797.476)	(3.360.416)
Pajak tangguhan		269.842	-	-
Jumlah Beban Pajak - Bersih		(6.460.668)	(2.797.476)	(3.360.416)
LABA (RUGI) BERSIH		6.617.322	(214.237.713)	50.759.801
LABA (RUGI) BERSIH PER SAHAM DASAR (dalam Rupiah Penuh)	3r,22	0,95	(30,78)	7,29

Lihat catatan atas laporan keuangan konsolidasi yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasi.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
LAPORAN PERUBAHAN EKUITAS KONSOLIDASI
UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008

	Catatan	Modal disetor Rp'000	Ekuitas anak perusahaan yang berasal dari penyajian kembali laporan keuangan Rp'000	Surplus revaluasi Rp'000	Selisih nilai transaksi restrukturisasi entitas sepengendali Rp'000	Saldo Laba yang belum ditentukan penggunaannya (Defisit) Rp'000	Jumlah ekuitas Rp'000
Saldo per 1 Januari 2008		696.025.474	(16.759.155)	-	-	77.030.899	756.297.218
Laba bersih tahun berjalan		-	-	-	-	50.759.801	50.759.801
Ekuitas anak perusahaan yang berasal dari penyajian kembali laporan keuangan	4	-	(3.027.427)	-	-	3.024.927	(2.500)
Saldo per 31 Desember 2008		696.025.474	(19.786.582)	-	-	130.815.627	807.054.519
Surplus revaluasi bersih selama tahun berjalan	2,3l,10,16	-	-	443.124.790	-	-	443.124.790
Transfer ke saldo laba	2,3l,10,16	-	-	(22.798.327)	-	22.798.327	-
Rugi bersih tahun berjalan						(214.237.713)	(214.237.713)
Ekuitas anak perusahaan yang berasal dari penyajian kembali laporan keuangan	4	-	(609.823)	-	-	857.323	247.500
Saldo per 31 Desember 2009		696.025.474	(20.396.405)	420.326.463	-	(59.766.436)	1.036.189.096
Penambahan modal disetor	15	403.974.526	-	-	-	-	403.974.526
Surplus revaluasi bersih selama tahun berjalan	2,3l,10,16	-	-	128.017.027	-	-	128.017.027
Transfer ke saldo laba	2,3l,10,16	-	-	(21.112.948)	-	21.112.948	-
Selisih nilai transaksi restrukturisasi entitas sepengendali	3e,3m,17	-	-	-	(15.335.299)	-	(15.335.299)
Laba bersih tahun berjalan		-	-	-	-	6.617.322	6.617.322
Ekuitas anak perusahaan yang berasal dari penyajian kembali laporan keuangan		-	20.396.405	-	-	(552.782)	19.843.623
Saldo per 31 Desember 2010		1.100.000.000	-	527.230.542	(15.335.299)	(32.588.948)	1.579.306.295

Lihat catatan atas laporan keuangan konsolidasi yang merupakan bagian
yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasi.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
LAPORAN ARUS KAS KONSOLIDASI
UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008

	2010	Disajikan kembali - Catatan 4	
	Rp'000	2009	2008
		Rp'000	Rp'000
ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI			
Penerimaan kas dari pelanggan	513.988.543	250.514.817	273.271.620
Pembayaran pada karyawan	(9.988.510)	(8.613.443)	(8.227.964)
Pembayaran pada pemasok	(211.779.946)	(147.654.120)	(99.776.200)
Kas dihasilkan dari operasi	292.220.087	94.247.254	165.267.456
Pembayaran pajak penghasilan	(6.592.062)	(2.555.118)	(3.258.600)
Pembayaran beban bunga dan keuangan	(17.969.873)	-	-
Kas Bersih Diperoleh Dari Aktivitas Operasi	267.658.152	91.692.136	162.008.856
ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI			
Penerimaan bunga	33.624	33.353	29.638
Perolehan aset tetap	(22.059.085)	-	-
Kas Bersih Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Investasi	(22.025.461)	33.353	29.638
ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN			
Perubahan piutang kepada pihak hubungan istimewa - bersih	6.431.725	(392.528.596)	139.491.566
Perubahan hutang kepada pihak hubungan istimewa	(628.613.998)	213.770.417	(301.507.055)
Penambahan hutang lembaga keuangan jangka panjang	-	93.344.000	-
Pembayaran hutang lembaga keuangan jangka panjang	(21.609.165)	-	-
Penambahan modal disetor	403.974.526	-	-
Kas Bersih Digunakan untuk Aktivitas Pendanaan	(239.816.912)	(85.414.179)	(162.015.489)
KENAIKAN BERSIH KAS DAN SETARA KAS	5.815.779	6.311.310	23.005
KAS DAN SETARA KAS AWAL TAHUN	7.714.794	1.403.484	1.380.479
KAS DAN SETARA KAS AKHIR TAHUN	13.530.573	7.714.794	1.403.484
PENGUNGKAPAN TAMBAHAN			
Aktivitas investasi yang tidak mempengaruhi kas:			
Penambahan aset tetap melalui hutang pihak hubungan istimewa dan biaya yang masih harus dibayar (Catatan 9 dan 10)	1.332.098.820	702.927.815	458.804
Penambahan aset dari revaluasi (Catatan 10)	49.720.565	103.050.238	-
Penambahan hutang lembaga keuangan jangka panjang melalui pihak hubungan istimewa (Catatan 14)	324.387.400	-	-
Saling hapus piutang dan hutang kepada pihak hubungan istimewa (Catatan 9)	-	930.763.626	-

Lihat catatan atas laporan keuangan konsolidasi yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasi.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT

1. UMUM

a. Pendirian dan Informasi Umum

PT. Buana Listya Tama (Perusahaan) didirikan berdasarkan akta No. 27 tanggal 12 Mei 2005 dari Ny. Lilik Kristiwati, S.H., notaris di Jakarta. Akta pendirian tersebut disahkan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dalam Surat Keputusannya No. C-26012.HT.01.01.TH.2005 tanggal 21 September 2005 serta diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 79 tanggal 3 Oktober 2006, Tambahan 10555. Anggaran Dasar Perusahaan telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir dengan akta No. 297 tanggal 28 Desember 2010 dari Humbert Lie S.H., S.E., M.kn., notaris di Jakarta, dalam rangka peningkatan modal ditempatkan dan disetor dan perubahan status Perusahaan menjadi perusahaan terbuka. Akta perubahan ini telah mendapat persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Surat Keputusannya No. AHU-AH.01.10-33515. Tahun 2010 tanggal 29 Desember 2010.

Perusahaan berdomisili di Jakarta dengan kantor pusat beralamat di Wisma Bina Surya Group (BSG), lantai 10, Jl. Abdul Muis No.40, Jakarta.

Sesuai dengan pasal 3 anggaran dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan Perusahaan meliputi usaha dalam bidang perkapalan dalam dan luar negeri dengan menggunakan kapal-kapal, termasuk tetapi tidak terbatas pada kapal tanker, tongkang, dan kapal tunda (tugboat). Perusahaan mulai beroperasi secara komersial sejak 2005. Jumlah karyawan Perusahaan dan anak perusahaan sebanyak 85, 81, dan 75 karyawan masing-masing pada tanggal 31 Desember 2010, 2009 dan 2008 (tidak diaudit).

Susunan pengurus Perusahaan pada tanggal 31 Desember 2008 dan 2009 berdasarkan akta No. 27 tanggal 12 Mei 2005 dari Ny. Lilik Kristiwati, S.H., notaris di Jakarta sedangkan pada tanggal 31 Desember 2010 berdasarkan akta No. 123 tanggal 14 Desember 2010 dari Humbert Lie, S.H., S.E., M.Kn., notaris di Jakarta adalah sebagai berikut:

	2010	2009 dan 2008
Komisaris Utama :	Widihardja Tanudjaja	Widihardja Tanudjaja
Komisaris :	Michael Murni Gunawan	Siana Anggraeni Surya
Komisaris Independen :	Hie Vivi Junaedi	
Direktur Utama :	Henrianto Kuswendi	Michael Murni Gunawan
Direktur :	Wong Kevin	Wong Kevin
Direktur :	Siana Anggraeni Surya	
Direktur Tidak Terafiliasi :	Rizal	
Sekretaris Perusahaan (Corporate secretary) :	Wong Kevin	

b. Anak Perusahaan

Pada tahun 2010, Perusahaan memiliki, baik langsung maupun tidak langsung, lebih dari 50% saham anak perusahaan yang berdomisili di Indonesia sebagai berikut:

Anak Perusahaan	Persentase Pemilikan	Tahun Operasi Komersial	Jumlah Aset Sebelum Eliminasi		
			2010	2009	2008
			Rp'juta	Rp'juta	Rp'juta
Pengoperasian & pemilikan kapal					
PT. Pearl Maritime		2006	227.413	42.430	26.586
Langsung	99,00%				
Tidak langsung**)	1,00%				
PT. Ruby Maritime		2009	391.820	385.447	202
Langsung	99,00%				
Tidak langsung**)	1,00%				
PT. Sapphire Maritime		2009	549.080	127.783	202
Langsung	99,00%				
Tidak langsung**)	1,00%				
PT. Citrine Maritime		2006	227.724	207.020	205.742
Langsung	99,98%				
Tidak langsung**)	0,02%				

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

Anak Perusahaan	Persentase Pemilikan	Tahun Operasi Komersial	Jumlah Aset Sebelum Eliminasi		
			2010	2009	2008
			Rp'juta	Rp'juta	Rp'juta
Pengoperasian & pemilikan kapal					
PT. Diamond Maritime Langsung Tidak langsung**)	99,98% 0,02%	2006	273.786	248.514	251.144
PT. Emerald Maritime Langsung Tidak langsung**)	99,99% 0,01%	2006	673.413	574.700	493.723
PT. Anjasmoro Maritime Langsung Tidak langsung*)	99,00% 1,00%	Belum beroperasi	84	188	203
PT. Jade Maritime Langsung Tidak langsung**)	99,00% 1,00%	Belum beroperasi	142	243	-
PT. Onyx Maritime Langsung Tidak langsung**)	99,00% 1,00%	Belum beroperasi	142	243	-
PT. Topaz Maritime Langsung Tidak langsung**)	99,00% 1,00%	Belum beroperasi	142	243	-
PT BLT Meo	50%	Belum beroperasi	13	-	-
Perusahaan investasi					
PT. BLT International Group (BIT) Langsung Tidak langsung**)	99,00% 1,00%	Belum beroperasi	146	250	-
Agen perkapalan					
PT. Bayu Lestari Tanaya (BYU) Langsung Tidak langsung***)	99,00% 1,00%	Belum beroperasi	141	377	381
PT. Gemilang Bina Lintas Tirta (GLT) Langsung Tidak langsung**)	99,00% 1,00%	2004	14.938	3.099	19.164
Perdagangan umum					
PT. Berlian Dumai Logistics Langsung Tidak langsung**)	1,00% 99,00%	Belum beroperasi	197	9.384	9.397
Jasa penyediaan tenaga kerja kepada pemilik kapal					
PT. Karya Bakti Adil (KBA) Langsung Tidak langsung**)	99,00% 1,00%	2004	6.625	12.188	227.431

*) Pemilikan tidak langsung melalui PT. Citrine Maritime

**) Pemilikan tidak langsung melalui PT. Bayu Lestari Tanaya

*** Pemilikan tidak langsung melalui PT. Anjasmoro Maritime

Pada tanggal 19 Mei 2009, Perusahaan dan BYU mendirikan PT. Jade Maritime, PT. Onyx Maritime dan PT. Topaz Maritime.

Pada tanggal 1 Maret 2010, saham KBA sebesar 99% kepemilikan dibeli oleh Perusahaan dari GLT dengan harga sebesar Rp 2.970.000 ribu dan 1% kepemilikan dibeli BYU dari PT. Brotojoyo Maritime, pihak hubungan istimewa, dengan harga sebesar Rp 30.000 ribu.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

Pada tanggal 1 Maret 2010, saham GLT sebesar 99% kepemilikan dibeli oleh Perusahaan dari PT. Brotojoyo Maritime, pihak hubungan istimewa, dengan harga sebesar Rp 247.500 ribu dan 1% kepemilikan dibeli BYU dari PT. Banyu Laju Shipping, pihak hubungan istimewa, dengan harga sebesar Rp 2.500 ribu.

Pada tanggal 1 Maret 2010, saham BYU sebesar 99% kepemilikan dibeli oleh Perusahaan dari PT. Berlian Laju Tanker Tbk, pemegang saham, dengan harga sebesar Rp 247.500 ribu dan 1% kepemilikan dibeli PT. Anjasmoro Maritime dari PT. Banyu Laju Shipping, pihak hubungan istimewa, dengan harga sebesar Rp 2.500 ribu.

Pada tanggal 1 Maret 2010, saham BIT sebesar 99% kepemilikan dibeli oleh Perusahaan dari PT. Berlian Laju Tanker Tbk, pemegang saham, dengan harga sebesar Rp 247.500 ribu.

Pada tanggal 20 Juli 2010, Perusahaan dan PT. Melrose mendirikan PT. BLT Meo.

2. PERUBAHAN KEBIJAKAN AKUNTANSI – PENGUKURAN ASET TETAP

Agar penyajian posisi keuangan, kinerja keuangan atau arus kas Perusahaan dan anak perusahaan lebih relevan dan andal (*reliable*), Perusahaan dan anak perusahaan melakukan perubahan kebijakan akuntansi pengukuran aset tetap.

Efektif 1 Januari 2009, Perusahaan dan anak perusahaan mengubah pengukuran aset tetap - kapal dari model biaya ke model revaluasi. Perubahan kebijakan akuntansi ini diperlakukan secara prospektif. Sebagai akibat dari perubahan kebijakan akuntansi ini, pada tanggal 1 Januari 2009, Perusahaan dan anak perusahaan mencatat saldo Surplus Revaluasi sebesar Rp 210.971.022 ribu dalam ekuitas dan Penurunan Revaluasi sebesar Rp 35.152.732 ribu dalam laporan laba rugi konsolidasi, serta mencatat peningkatan nilai tercatat aset tetap - kapal sebesar Rp 175.818.290 ribu.

3. KEBIJAKAN AKUNTANSI

a. Penyajian Laporan Keuangan Konsolidasi

Laporan keuangan konsolidasi disusun dengan menggunakan prinsip dan praktek akuntansi yang berlaku umum di Indonesia, yaitu Standar Akuntansi Keuangan dan Peraturan No. VIII.G.7 tentang Pedoman Penyajian Laporan Keuangan yang merupakan lampiran Keputusan Ketua Bapepam No. KEP-06/PM/2000 tanggal 13 Maret 2000 dan Surat Edaran Ketua Bapepam No. SE-02/PM/2002 tanggal 27 Desember 2002 tentang Pedoman Penyajian dan Pengungkapan Laporan Keuangan Emiten atau Perusahaan Publik Industri Transportasi.

Dasar penyusunan laporan keuangan konsolidasi kecuali untuk laporan arus kas, adalah dasar akrual. Mata uang pelaporan yang digunakan untuk penyusunan laporan keuangan konsolidasi adalah mata uang Rupiah. Laporan keuangan konsolidasi disusun berdasarkan nilai historis, kecuali beberapa akun tertentu disusun berdasarkan pengukuran lain sebagaimana diuraikan dalam kebijakan akuntansi masing-masing akun tersebut.

Laporan arus kas konsolidasi disusun dengan menggunakan metode langsung dengan mengelompokkan arus kas dalam aktivitas operasi, investasi dan pendanaan.

b. Prinsip Konsolidasi

Laporan keuangan konsolidasi menggabungkan laporan keuangan Perusahaan dan entitas yang dikendalikan oleh Perusahaan (anak perusahaan). Pengendalian dianggap ada apabila Perusahaan mempunyai hak untuk mengatur dan menentukan kebijakan finansial dan operasional dari investee untuk memperoleh manfaat dari aktivitasnya. Pengendalian juga dianggap ada apabila induk perusahaan memiliki baik secara langsung atau tidak langsung melalui anak perusahaan lebih dari 50% hak suara.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

Hak pemegang saham minoritas dinyatakan sebesar bagian minoritas dari biaya perolehan historis aset bersih. Hak minoritas akan disesuaikan untuk bagian minoritas dari perubahan ekuitas. Kerugian yang menjadi bagian minoritas melebihi hak minoritas dialokasikan kepada bagian induk perusahaan.

Hasil dari anak perusahaan yang diakuisisi atau dijual selama tahun berjalan dari tanggal efektif akuisisi atau sampai dengan tanggal efektif penjualan termasuk dalam laporan laba rugi konsolidasi, kecuali akuisisi yang dilakukan dalam rangka transaksi restrukturisasi antara entitas sepengendali. Hasil anak perusahaan yang diakuisisi dalam rangka restrukturisasi antara entitas sepengendali termasuk dalam laporan laba rugi konsolidasi dari awal tahun penyajian untuk mencerminkan akuisisi tersebut seolah-olah anak perusahaan telah dimiliki sejak awal tahun penyajian (metode penyatuan kepemilikan).

Penyesuaian dapat dilakukan terhadap laporan keuangan anak perusahaan agar kebijakan akuntansi yang digunakan sesuai dengan kebijakan akuntansi yang digunakan oleh Perusahaan.

Seluruh transaksi antar perusahaan, saldo, penghasilan dan beban dieliminasi pada saat konsolidasi.

c. Penggabungan usaha

Akuisisi anak perusahaan dari pihak ketiga dicatat dengan menggunakan metode pembelian (purchase method). Biaya penggabungan usaha adalah keseluruhan nilai wajar (pada tanggal pertukaran) dari aset yang diperoleh, kewajiban yang terjadi atau yang ditanggung dan instrumen ekuitas yang diterbitkan sebagai penggantian atas pengendalian yang diperoleh ditambah biaya-biaya lain yang secara langsung dapat diatribusikan pada penggabungan usaha tersebut.

Pada saat akuisisi, aset dan kewajiban anak perusahaan diukur sebesar nilai wajarnya pada tanggal akuisisi. Selisih lebih antara biaya perolehan dan bagian Perusahaan atas nilai wajar aset dan kewajiban yang dapat diidentifikasi diakui sebagai goodwill. Jika biaya perolehan lebih rendah dari bagian Perusahaan atas nilai wajar aset dan kewajiban yang dapat diidentifikasi yang diakui pada tanggal akuisisi (diskon atas akuisisi), maka nilai wajar aset non-moneter yang diakuisisi harus diturunkan secara proporsional, sampai seluruh selisih tersebut tereliminasi.

Akuisisi dalam rangka transaksi restrukturisasi antara entitas sepengendali dibukukan dengan cara yang sama dengan metode penyatuan kepemilikan.

Hak pemegang saham minoritas dinyatakan sebesar bagian minoritas dari biaya perolehan historis aset bersih.

d. Transaksi dan Saldo Dalam Mata Uang Asing

Pembukuan Perusahaan dan anak perusahaan diselenggarakan dalam mata uang Rupiah. Transaksi-transaksi selama periode berjalan dalam mata uang asing dicatat dengan kurs yang berlaku pada saat terjadinya transaksi. Pada tanggal neraca, aset dan kewajiban moneter dalam mata uang asing disesuaikan untuk mencerminkan kurs yang berlaku pada tanggal tersebut. Keuntungan atau kerugian kurs yang timbul dikreditkan atau dibebankan dalam laporan laba rugi periode yang bersangkutan.

e. Transaksi Hubungan Istimewa

Pihak-pihak yang mempunyai hubungan istimewa adalah:

- 1) perusahaan baik langsung maupun melalui satu atau lebih perantara, mengendalikan, atau dikendalikan oleh, atau berada di bawah pengendalian bersama, dengan Perusahaan (termasuk *holding companies, subsidiaries dan fellow subsidiaries*);
- 2) perusahaan asosiasi;

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

- 3) perorangan yang memiliki, baik secara langsung maupun tidak langsung, suatu kepentingan hak suara di Perusahaan yang berpengaruh secara signifikan, dan anggota keluarga dekat dari perorangan tersebut (yang dimaksudkan dengan anggota keluarga dekat adalah mereka yang dapat diharapkan mempengaruhi atau dipengaruhi perorangan tersebut dalam transaksinya dengan Perusahaan);
- 4) karyawan kunci, yaitu orang-orang yang mempunyai wewenang dan tanggung jawab untuk merencanakan, memimpin dan mengendalikan kegiatan Perusahaan, yang meliputi anggota dewan komisaris, direksi dan manajer dari Perusahaan serta anggota keluarga dekat orang-orang tersebut; dan
- 5) perusahaan di mana suatu kepentingan substansial dalam hak suara dimiliki baik secara langsung maupun tidak langsung oleh setiap orang yang diuraikan dalam butir (3) atau (4), atau setiap orang tersebut mempunyai pengaruh signifikan atas perusahaan tersebut. Ini mencakup perusahaan-perusahaan yang dimiliki anggota dewan komisaris, direksi atau pemegang saham utama dari Perusahaan dan perusahaan-perusahaan yang mempunyai anggota manajemen kunci yang sama dengan Perusahaan.

Semua transaksi dengan pihak-pihak yang mempunyai hubungan istimewa, baik yang dilakukan dengan atau tidak dengan tingkat bunga atau harga, persyaratan dan kondisi yang sama sebagaimana dilakukan dengan pihak ketiga, diungkapkan dalam laporan keuangan konsolidasi.

f. Aset Keuangan

Seluruh aset keuangan diakui dan dihentikan pengakuannya pada tanggal diperdagangkan dimana pembelian dan penjualan aset keuangan berdasarkan kontrak yang mensyaratkan penyerahan aset keuangan dalam kurun waktu yang ditetapkan oleh kebiasaan pasar yang berlaku, dan awalnya diukur sebesar nilai wajar ditambah biaya transaksi, kecuali untuk aset keuangan yang diukur pada nilai wajar melalui laporan laba rugi, yang awalnya diukur sebesar nilai wajar.

Aset keuangan Perusahaan dan anak perusahaan hanya diklasifikasikan sebagai pinjaman yang diberikan dan piutang.

Pinjaman yang diberikan dan piutang

Piutang pelanggan dan piutang lain-lain dengan pembayaran tetap atau telah ditentukan dan tidak mempunyai kuotasi di pasar aktif diklasifikasi sebagai "pinjaman yang diberikan dan piutang", yang diukur pada biaya perolehan diamortisasi dengan menggunakan metode suku bunga efektif dikurangi penurunan nilai. Bunga diakui dengan menggunakan metode suku bunga efektif, kecuali piutang jangka pendek dimana pengakuan bunga tidak material.

Metode suku bunga efektif

Metode suku bunga efektif adalah metode yang digunakan untuk menghitung biaya perolehan diamortisasi dari instrumen keuangan dan metode untuk mengalokasikan pendapatan bunga selama periode yang relevan. Suku bunga efektif adalah suku bunga yang secara tepat mendiskontokan estimasi penerimaan kas di masa datang (mencakup seluruh komisi dan bentuk lain yang dibayarkan dan diterima oleh para pihak dalam kontrak yang merupakan bagian yang tak terpisahkan dari suku bunga efektif, biaya transaksi dan premium dan diskonto lainnya) selama perkiraan umur instrumen keuangan, atau, jika lebih tepat, digunakan periode yang lebih singkat untuk memperoleh nilai tercatat bersih dari aset keuangan pada saat pengakuan awal.

Penurunan nilai aset keuangan

Hutang dan piutang dievaluasi terhadap indikator penurunan nilai pada setiap tanggal neraca dan dipertimbangkan untuk diturunkan nilainya bila terdapat bukti objektif, sebagai akibat dari satu atau lebih peristiwa yang terjadi setelah pengakuan awal aset keuangan, dan peristiwa yang merugikan tersebut berdampak pada estimasi arus kas masa depan atas aset keuangan yang dapat diestimasi secara handal.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

Bukti obyektif penurunan nilai termasuk sebagai berikut:

- kesulitan keuangan signifikan yang dialami penerbit atau pihak peminjam; atau
- pelanggaran kontrak, seperti terjadinya wanprestasi atau tunggakan pembayaran pokok atau bunga; atau
- terdapat kemungkinan bahwa pihak peminjam akan dinyatakan pailit atau melakukan reorganisasi keuangan.

Hutang dan piutang yang dinilai tidak akan diturunkan secara individual tetapi penurunan secara kolektif. Bukti obyektif dari penurunan nilai portofolio piutang dapat termasuk pengalaman Perusahaan dan anak perusahaan atas tertagihnya piutang di masa lalu, peningkatan keterlambatan penerimaan pembayaran piutang dari rata-rata periode kredit, dan juga pengamatan atas perubahan kondisi ekonomi nasional atau lokal yang berkorelasi dengan default atas piutang.

Jumlah kerugian penurunan nilai merupakan selisih antara nilai tercatat aset keuangan dengan nilai kini dari estimasi arus kas masa datang yang didiskontokan menggunakan tingkat suku bunga efektif awal dari aset keuangan konsolidasi.

Nilai tercatat hutang dan piutang tersebut dikurangi dengan kerugian penurunan melalui penggunaan akun penyisihan piutang. Jika piutang tidak tertagih, piutang tersebut dihapuskan melalui akun penyisihan piutang. Pemulihan kemudian dari jumlah yang sebelumnya telah dihapuskan dikreditkan terhadap akun penyisihan. Perubahan nilai tercatat akun penyisihan piutang diakui dalam laporan laba rugi konsolidasi.

Penghentian pengakuan aset keuangan

Perusahaan dan anak perusahaan menghentikan pengakuan aset keuangan jika dan hanya jika hak kontraktual atas arus kas yang berasal dari aset berakhir, atau Perusahaan dan anak perusahaan mentransfer aset keuangan dan secara substansial mentransfer seluruh risiko dan manfaat atas kepemilikan aset kepada entitas lain. Jika Perusahaan dan anak perusahaan tidak mentransfer serta tidak memiliki secara substansial atas seluruh risiko dan manfaat kepemilikan serta masih mengendalikan aset yang ditransfer, maka Perusahaan dan anak perusahaan mengakui keterlibatan berkelanjutan atas aset yang ditransfer dan kewajiban terkait sebesar jumlah yang mungkin harus dibayar. Jika Perusahaan dan anak perusahaan memiliki secara substansial seluruh risiko dan manfaat kepemilikan aset keuangan yang ditransfer, Perusahaan dan anak perusahaan masih mengakui aset keuangan dan juga mengakui pinjaman yang dijamin sebesar pinjaman yang diterima.

g. Kewajiban Keuangan dan Instrumen Ekuitas

Klasifikasi sebagai kewajiban atau ekuitas

Kewajiban keuangan dan instrumen ekuitas yang diterbitkan oleh Perusahaan dan anak perusahaan diklasifikasi sesuai dengan substansi perjanjian kontraktual dan definisi kewajiban keuangan dan instrumen ekuitas.

Instrumen ekuitas

Instrumen ekuitas adalah setiap kontrak yang memberikan hak residual atas aset Perusahaan dan anak perusahaan setelah dikurangi dengan seluruh kewajibannya. Instrumen ekuitas dicatat sebesar hasil penerimaan bersih setelah dikurangi biaya penerbitan langsung.

Kewajiban keuangan

Hutang usaha dan hutang lain-lain, obligasi dan wesel bayar serta pinjaman lainnya pada awalnya diukur pada nilai wajar, setelah dikurangi biaya transaksi, dan selanjutnya diukur pada biaya perolehan yang diamortisasi dengan menggunakan metode suku bunga efektif, dengan beban bunga diakui berdasarkan metode suku bunga efektif.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

Selisih antara hasil emisi (setelah dikurangi biaya transaksi) dan penyelesaian atau pelunasan pinjaman diakui selama jangka waktu pinjaman.

Penghentian pengakuan kewajiban keuangan

Perusahaan dan anak perusahaan menghentikan pengakuan kewajiban keuangan, jika dan hanya jika, kewajiban Perusahaan dan anak perusahaan telah dilepaskan, dibatalkan atau kadaluarsa.

h. Penggunaan Estimasi

Penyusunan laporan keuangan konsolidasi sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku umum mengharuskan manajemen membuat estimasi dan asumsi yang mempengaruhi jumlah aset dan kewajiban yang dilaporkan dan pengungkapan aset dan kewajiban kontijensi pada tanggal laporan keuangan konsolidasi serta jumlah pendapatan dan beban selama periode pelaporan. Realisasi dapat berbeda dengan jumlah yang diestimasi.

i. Kas dan Setara Kas

Kas dan setara kas terdiri dari kas, bank dan semua investasi yang jatuh tempo dalam waktu tiga bulan atau kurang dari tanggal perolehannya dan yang tidak dijaminakan serta tidak dibatasi penggunaannya.

j. Persediaan

Persediaan dinyatakan berdasarkan biaya perolehan atau nilai realisasi bersih, mana yang lebih rendah. Biaya perolehan ditentukan dengan metode “masuk pertama keluar pertama” (FIFO).

k. Biaya Dibayar Dimuka

Biaya dibayar dimuka diamortisasi selama masa manfaat masing-masing biaya dengan menggunakan metode garis lurus.

l. Aset Tetap – Pemilikan Langsung

Kapal

Sejak tahun 2009, kapal dicatat pada jumlah revaluasi, yaitu nilai wajar pada tanggal revaluasi dikurangi akumulasi penyusutan dan akumulasi rugi penurunan nilai yang terjadi setelah tanggal revaluasi. Revaluasi dilakukan dengan keteraturan yang cukup reguler untuk memastikan bahwa jumlah tercatat tidak berbeda secara material dari jumlah yang ditentukan dengan menggunakan nilai wajar pada tanggal neraca. Penyusutan kapal dihitung dengan menggunakan metode garis lurus berdasarkan taksiran masa manfaat ekonomis dari kapal yaitu 5 - 25 tahun.

Kenaikan yang berasal dari revaluasi kapal tersebut langsung dikreditkan ke surplus revaluasi pada bagian ekuitas, kecuali sebelumnya penurunan revaluasi atas aset yang sama pernah diakui dalam laporan laba rugi, dalam hal ini, kenaikan revaluasi hingga sebesar penurunan nilai aset akibat revaluasi tersebut, dikreditkan dalam laporan laba rugi. Penurunan jumlah tercatat yang berasal dari revaluasi kapal dibebankan dalam laporan laba rugi apabila penurunan tersebut melebihi saldo akun surplus revaluasi kapal yang berasal dari revaluasi sebelumnya, jika ada.

Penyusutan atas nilai revaluasi kapal dibebankan ke laporan laba rugi. Sejalan dengan penggunaan kapal oleh Perusahaan dan anak perusahaan, surplus revaluasi kapal dipindahkan ke saldo laba sebesar perbedaan jumlah penyusutan berdasarkan nilai revaluasi kapal dengan jumlah penyusutan berdasarkan biaya perolehan kapal. Bila kemudian kapal yang telah direvaluasi dijual atau dihentikan penggunaannya, saldo surplus revaluasi tersisa dipindahkan langsung ke saldo laba.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

Sebelumnya, kapal dinyatakan berdasarkan biaya perolehan, dikurangi akumulasi penyusutan dan akumulasi rugi penurunan nilai. Perubahan kebijakan akuntansi dari model biaya ke model revaluasi dalam pengakuan kapal diterapkan secara prospektif.

Kapal dalam pembangunan dicatat sebesar biaya perolehan dikurangi penurunan nilai yang ada. Biaya perolehan termasuk biaya profesional, yang timbul selama masa pembangunan dikapitalisasi sesuai dengan kebijakan akuntansi Perusahaan dan anak perusahaan. Penyusutan kapal dimulai sejak kapal siap untuk digunakan.

Masa manfaat ekonomis, nilai residu dan metode penyusutan direview setiap akhir tahun buku dan pengaruh dari setiap perubahan tersebut diperlakukan prospektif.

Keuntungan dan kerugian yang timbul dari penjualan atau penghentian kapal ditentukan sebesar perbedaan antara jumlah neto hasil penjualan dan jumlah tercatat dari kapal tersebut dan dicatat dalam laporan laba rugi.

Biaya Docking

Sebelum tahun 2009, nilai kapal, termasuk biaya *docking* yang dikapitalisasi pada saat terjadinya dan diamortisasi berdasarkan metode garis lurus sampai dengan *docking* berikutnya.

Aset Tetap Lainnya

Aset tetap lainnya dinyatakan berdasarkan biaya perolehan setelah dikurangi akumulasi penyusutan dan akumulasi kerugian penurunan nilai. Penyusutan dihitung dengan menggunakan metode garis lurus berdasarkan taksiran masa manfaat ekonomis aset tetap sebagai berikut:

	<u>Tahun</u>
Kendaraan	4
Peralatan	4 - 16

Masa manfaat ekonomis, nilai residu dan metode penyusutan direview setiap akhir tahun dan pengaruh dari setiap perubahan estimasi tersebut berlaku prospektif.

Beban pemeliharaan dan perbaikan dibebankan pada laporan laba rugi konsolidasi pada saat terjadinya. Biaya-biaya lain yang terjadi selanjutnya yang timbul untuk menambah, mengganti atau memperbaiki aset tetap dicatat sebagai biaya perolehan aset jika dan hanya jika besar kemungkinan manfaat ekonomis di masa depan berkenaan dengan aset tersebut akan mengalir ke entitas dan biaya perolehan aset dapat diukur secara andal. Aset tetap yang sudah tidak digunakan lagi atau yang dijual dikeluarkan dari kelompok aset tetap berikut akumulasi penyusutannya. Keuntungan atau kerugian dari penjualan aset tetap tersebut dibukukan dalam laporan laba rugi konsolidasi pada periode yang bersangkutan.

Aset dalam penyelesaian dinyatakan sebesar biaya perolehan. Akumulasi biaya perolehan akan dipindahkan ke masing-masing aset tetap yang bersangkutan pada saat selesai dan siap digunakan.

m. Penurunan Nilai Aset Non Keuangan

Pada setiap tanggal neraca, Perusahaan dan anak perusahaan mereview nilai tercatat aset non-keuangan untuk menentukan ada atau tidaknya indikasi penurunan nilai aset. Jika terdapat indikasi penurunan nilai aset, jumlah yang dapat diperoleh kembali dari aset tersebut diestimasi untuk menentukan besarnya jumlah penurunan nilai aset, jika ada. Jika estimasi jumlah yang dapat diperoleh kembali tidak dapat dilakukan secara individual, Perusahaan dan anak perusahaan melakukan estimasi jumlah yang dapat diperoleh kembali dari unit penghasil kas dimana aset tersebut berada.

Perkiraan jumlah yang dapat diperoleh kembali adalah nilai tertinggi antara harga jual neto atau nilai pakai. Dalam menentukan nilai pakai, taksiran arus kas masa depan didiskontokan ke nilai sekarang menggunakan tarif diskonto sebelum pajak yang menunjukkan taksiran sekarang mengenai nilai waktu uang dan risiko spesifik yang terkait dengan aset yang bersangkutan.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

Jika suatu nilai yang dapat diperoleh kembali dari suatu aset ditaksir lebih kecil dari nilai tercatatnya, nilai tercatat aset tersebut atau unit penghasil kasnya harus diturunkan menjadi sebesar nilai yang dapat diperoleh kembali. Rugi penurunan nilai aset segera diakui sebagai beban pada laporan laba rugi konsolidasi, kecuali aset tersebut dicatat dengan metode revaluasi, maka rugi penurunan nilai diperlakukan sebagai penurunan revaluasi (Catatan 3l).

Jika rugi penurunan nilai kemudian dipulihkan, nilai tercatat dari aset dinaikkan ke perubahan taksiran dari nilai yang dapat diperoleh kembali, untuk itu kenaikan nilai yang dapat diperoleh kembali tidak boleh melebihi nilai tercatat yang seharusnya diakui seandainya pada tahun sebelumnya tidak ada pengakuan rugi penurunan nilai. Pemulihan rugi penurunan nilai segera diakui sebagai laba dalam laporan laba rugi, kecuali aset tersebut dicatat dengan metode revaluasi, maka pemulihan rugi penurunan nilai tersebut diperlakukan sebagai kenaikan revaluasi (Catatan 3l).

n. Selisih Nilai Transaksi Restrukturisasi Entitas Sepengendali

Selisih antara harga pengalihan yang timbul dari pengalihan aset, hutang, saham atau bentuk instrumen kepemilikan lainnya dengan nilai buku transaksi dalam rangka restrukturisasi antara entitas sepengendali diakui sebagai "Selisih nilai transaksi restrukturisasi entitas sepengendali" dan disajikan sebagai unsur ekuitas.

o. Pengakuan Pendapatan dan Beban

Pendapatan dari operasi uang tambang diakui berdasarkan proposional rute perjalanan yang telah diselesaikan pada tanggal neraca. Pendapatan diterima dimuka diakui sebagai kewajiban.

Pendapatan dari sewa berdasarkan waktu (*time charter*) diakui sesuai masa manfaatnya dari periode kontrak *charter* tersebut. Pendapatan berdasarkan rute perjalanan diakui selama jangka waktu perjalanan tersebut.

Pendapatan jasa perantara kapal dan jasa penyimpanan diakui pada saat jasa tersebut diserahkan kepada pelanggan.

Penghasilan bunga diakui sesuai manfaatnya pada periode yang bersangkutan (*accrual basis*).

Beban diakui pada saat terjadinya.

p. Imbalan Pasca Kerja

Anak perusahaan menghitung imbalan pasca kerja imbalan pasti untuk karyawan sesuai dengan Undang-Undang Ketenagakerjaan No. 13/2003. Tidak terdapat pendanaan yang disisihkan oleh anak perusahaan sehubungan dengan imbalan pasca kerja ini.

Perhitungan imbalan pasca kerja menggunakan metode Projected Unit Credit. Akumulasi keuntungan dan kerugian aktuarial bersih yang belum diakui yang melebihi 10% dari nilai kini kewajiban imbalan pasti diakui dengan metode garis lurus selama rata-rata sisa masa kerja yang diperkirakan dari para pekerja dalam program tersebut. Biaya jasa lalu dibebankan langsung apabila imbalan tersebut menjadi hak atau vested, dan sebaliknya akan diakui sebagai beban dengan metode garis lurus selama periode rata-rata sampai imbalan tersebut menjadi vested.

Jumlah yang diakui sebagai kewajiban imbalan pasti di neraca merupakan nilai kini kewajiban imbalan pasti disesuaikan dengan keuntungan dan kerugian aktuarial yang belum diakui dan biaya jasa lalu yang belum diakui.

q. Pajak Penghasilan

Atas pendapatan dari kapal yang dikenakan pajak penghasilan final, beban pajak diakui proporsional dengan jumlah pendapatan menurut akuntansi yang diakui pada periode berjalan. Selisih antara jumlah pajak penghasilan final terutang dengan jumlah yang dibebankan sebagai pajak kini pada perhitungan laba rugi diakui sebagai pajak dibayar dimuka atau hutang pajak. Akun pajak penghasilan final dibayar dimuka disajikan terpisah dari hutang pajak penghasilan final.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

Pajak tangguhan atas perbedaan nilai tercatat aset atau kewajiban yang berhubungan dengan pajak penghasilan final dengan dasar pengenaan pajaknya tidak diakui.

Atas pendapatan yang dikenakan pajak penghasilan tidak final, beban pajak kini ditentukan berdasarkan laba kena pajak dalam periode yang bersangkutan yang dihitung berdasarkan tarif pajak yang berlaku.

Aset dan kewajiban pajak tangguhan diakui atas konsekuensi pajak periode mendatang yang timbul dari perbedaan jumlah tercatat aset dan kewajiban menurut laporan keuangan dengan dasar pengenaan pajak aset dan kewajiban, kecuali perbedaan yang berhubungan dengan pajak penghasilan final. Kewajiban pajak tangguhan diakui untuk semua perbedaan temporer kena pajak dan aset pajak tangguhan diakui untuk perbedaan temporer yang boleh dikurangkan, sepanjang besar kemungkinan dapat dimanfaatkan untuk mengurangi laba kena pajak pada masa datang.

Pajak tangguhan diukur dengan menggunakan tarif pajak yang berlaku atau secara substansial telah berlaku pada tanggal neraca. Pajak tangguhan dibebankan atau dikreditkan dalam laporan laba rugi, kecuali pajak tangguhan yang dibebankan atau dikreditkan langsung ke ekuitas.

Aset dan kewajiban pajak tangguhan disajikan di neraca, kecuali aset dan kewajiban pajak tangguhan untuk entitas yang berbeda, atas dasar kompensasi sesuai dengan penyajian aset dan kewajiban pajak kini.

r. Laba (Rugi) Per Saham

Laba (rugi) per saham dasar dihitung dengan membagi laba (rugi) bersih residual dengan jumlah rata-rata tertimbang saham beredar pada tahun yang bersangkutan.

s. Informasi Segmen

Informasi segmen disusun sesuai dengan kebijakan akuntansi yang dianut dalam penyusunan dan penyajian laporan keuangan konsolidasi. Bentuk primer pelaporan segmen adalah segmen usaha sedangkan segmen sekunder adalah segmen geografis.

Segmen usaha adalah komponen Perusahaan yang dapat dibedakan dalam menghasilkan produk atau jasa (baik produk atau jasa individual maupun kelompok produk atau jasa terkait) dan komponen itu memiliki risiko dan imbalan yang berbeda dengan risiko dan imbalan segmen lain.

Segmen geografis adalah komponen perusahaan yang dapat dibedakan dalam menghasilkan produk atau jasa pada lingkungan (wilayah) ekonomi tertentu dan komponen itu memiliki risiko dan imbalan yang berbeda dengan risiko dan imbalan pada komponen yang beroperasi pada lingkungan (wilayah) ekonomi lain.

Aset dan kewajiban yang digunakan bersama dalam satu segmen atau lebih dialokasikan kepada setiap segmen jika, dan hanya jika, pendapatan dan beban yang terkait dengan aset tersebut juga dialokasikan kepada segmen-segmen tersebut.

4. PERBANDINGAN LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009 DAN 2008

Pada tanggal 1 Maret 2010, Perusahaan melakukan transaksi akuisisi atas saham perusahaan sebagai berikut:

- PT. Bayu Lestari Tanaya (BYU)
- PT. Karya Bakti Adil (KBA)
- PT. Gemilang Bina Lintas Tirta (GLT)
- PT. BLT International Group (BIT)

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

Akuisisi ini dilakukan antara entitas sepengendali dalam rangka restrukturisasi usaha sehingga diperlakukan dengan cara yang sama dengan metode penyatuan kepemilikan. Laporan keuangan konsolidasi tahun 2009 dan 2008 telah disajikan kembali untuk mencerminkan akuisisi tersebut seolah-olah seluruh anak perusahaan di atas telah dimiliki Perusahaan sejak 1 Januari 2008. Untuk tujuan penyajian, ekuitas anak perusahaan untuk tahun 2009 dan 2008 disajikan dalam akun "Ekuitas anak perusahaan yang berasal dari penyajian kembali laporan keuangan" dalam neraca.

Ikhtisar ringkas neraca dan laporan laba rugi konsolidasi untuk tahun 2009 dan 2008 sebelum dan sesudah pengaruh dari penggabungan adalah sebagai berikut:

	31 Desember 2009			
	Saldo sebelum	Anak perusahaan	Penyesuaian	Saldo setelah
	disajikan kembali	yang diakuisisi		disajikan kembali
	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000
Neraca Konsolidasi				
Aset				
Kas dan setara kas	6.840.528	874.266	-	7.714.794
Piutang usaha				
Pihak hubungan istimewa	-	631.131	-	631.131
Pihak ketiga	42.057.551	507.600	-	42.565.151
Piutang lain-lain kepada pihak ketiga	4.801.916	8.307.893	-	13.109.809
Persediaan	10.938.493	-	-	10.938.493
Pajak dibayar dimuka	-	10.454	-	10.454
Biaya dibayar dimuka	7.952.767	701.236	-	8.654.003
Investasi saham	2.500	157.500	(160.000)	-
Piutang lain-lain kepada pihak hubungan istimewa	273.138	18.029.498	(9.633.799)	8.668.837
Aset tetap - bersih	1.527.500.000	2.534.219	-	1.530.034.219
Kewajiban				
Hutang usaha				
Pihak hubungan istimewa	1.129.123	4.040.419	-	5.169.542
Pihak ketiga	20.807.929	17.418.064	-	38.225.993
Hutang pajak	2.380.694	205.356	-	2.586.050
Biaya yang masih harus dibayar	59.264.832	788.855	(140.000)	59.913.687
Hutang lembaga keuangan jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun	13.068.160	-	-	13.068.160
Hutang lain-lain kepada pihak hubungan istimewa	366.854.814	29.677.508	(9.633.799)	386.898.523
Hutang lembaga keuangan jangka panjang - setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun	80.275.840	-	-	80.275.840
Ekuitas				
Modal saham	696.025.474	750.000	(750.000)	696.025.474
Ekuitas anak perusahaan yang berasal dari penyajian kembali laporan keuangan	-	-	(20.396.405)	(20.396.405)
Surplus revaluasi	420.326.463	-	-	420.326.463
Defisit	(59.766.436)	(21.126.405)	21.126.405	(59.766.436)
Laporan Laba Rugi Konsolidasi				
Pendapatan usaha	238.996.779	10.516.563	(1.827.255)	247.686.087
Beban langsung	(275.814.310)	-	1.827.255	(273.987.055)
Beban umum dan administrasi	(246.918)	(12.944.705)	-	(13.191.623)
Beban keuangan	(789.535)	-	-	(789.535)
Keuntungan (kerugian) kurs mata uang asing - bersih	(7.573.732)	2.554.128	-	(5.019.604)
Penurunan revaluasi	(164.256.262)	-	-	(164.256.262)
Lain-lain - bersih	(898.936)	(983.309)	-	(1.882.245)
Beban pajak	(2.797.476)	-	-	(2.797.476)
Rugi bersih	(213.380.390)	(857.323)	-	(214.237.713)

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

	31 Desember 2008			
	Saldo sebelum	Anak perusahaan		Saldo setelah
	disajikan kembali	yang diakuisisi	Penyesuaian	disajikan kembali
	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000
<u>Neraca Konsolidasi</u>				
Aset				
Kas dan setara kas	734.562	668.922	-	1.403.484
Piutang usaha kepada pihak ketiga	46.025.012	-	-	46.025.012
Piutang lain-lain kepada pihak ketiga	5.859.700	3.006.639	-	8.866.339
Persediaan	151.557	-	-	151.557
Pajak dibayar dimuka	-	261.423	-	261.423
Biaya dibayar dimuka	4.313.710	1.790.854	-	6.104.564
Investasi saham	2.500	147.500	(150.000)	-
Piutang lain-lain kepada pihak hubungan istimewa	264.139.979	209.713.366	(186.885.187)	286.968.158
Aset tetap - bersih	678.281.710	2.877.954	-	681.159.664
Kewajiban				
Hutang usaha				
Pihak hubungan istimewa	370.605	285.604	-	656.209
Pihak ketiga	5.204.087	8.501.289	-	13.705.376
Hutang pajak	3.611.448	383.191	-	3.994.639
Biaya yang masih harus dibayar	31.363.539	922.810	(132.500)	32.153.849
Hutang lain-lain kepada pihak hubungan istimewa	132.117.950	228.142.846	(186.885.187)	173.375.609
Ekuitas				
Modal saham	696.025.474	500.000	(500.000)	696.025.474
Ekuitas anak perusahaan yang berasal dari penyajian kembali laporan keuangan	-	-	(19.786.582)	(19.786.582)
Saldo Laba (Defisit)	130.815.627	(20.269.082)	20.269.082	130.815.627
<u>Laporan Laba Rugi Konsolidasi</u>				
Pendapatan usaha	280.034.688	8.098.380	-	288.133.068
Beban langsung	(201.258.634)	-	-	(201.258.634)
Beban umum dan administrasi	(966.613)	(11.650.750)	-	(12.617.363)
Keuntungan kurs mata uang asing - bersih	5.020.209	496.842	-	5.517.051
Kerugian penurunan nilai aset	(23.337.185)	-	-	(23.337.185)
Lain-lain - bersih	(2.347.321)	30.601	-	(2.316.720)
Beban pajak	(3.360.416)	-	-	(3.360.416)
Laba (Rugi) bersih	53.784.728	(3.024.927)	-	50.759.801

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

5. KAS DAN SETARA KAS

	2010 Rp'000	Disajikan kembali - Catatan 4	
		2009 Rp'000	2008 Rp'000
Kas	639.971	106.778	730.259
Bank - pihak ketiga			
Rupiah			
Bank Syariah Mandiri	5.879.283	6.654.543	-
Citibank N.A, Jakarta	34.817	300.592	1.687
Lainnya (masing-masing dibawah Rp 125.000 ribu)	239.432	142.638	161.050
Dollar Amerika Serikat			
Deutsche Bank, Jakarta	5.934.172	-	-
Citibank N.A., Jakarta	235.177	-	-
Lainnya (masing-masing dibawah Rp 20.000 ribu)	67.721	10.243	-
Deposito berjangka - pihak ketiga			
Rupiah - Bank Negara Indonesia	500.000	500.000	510.488
Jumlah	<u>13.530.573</u>	<u>7.714.794</u>	<u>1.403.484</u>
Tingkat bunga deposito berjangka per tahun	6,16% - 6,6%	6,16% - 6,75%	6,5%

6. PIUTANG USAHA

	2010 Rp'000	Disajikan kembali - Catatan 4	
		2009 Rp'000	2008 Rp'000
a. Berdasarkan usaha			
Kapal yang dimiliki	94.201.159	40.741.624	45.522.104
Jasa perantara perkapalan	2.001.606	2.454.658	502.908
Jumlah	<u>96.202.765</u>	<u>43.196.282</u>	<u>46.025.012</u>
b. Berdasarkan pelanggan			
Pihak hubungan istimewa			
PT. Berlian Laju Tanker Tbk	4.441.554	-	-
Pan Union Shipping Pte., Ltd.	1.008.790	631.131	-
Subjumlah	<u>5.450.344</u>	<u>631.131</u>	<u>-</u>
Pihak ketiga			
Kapal yang dimiliki			
Kangean Energy Indonesia Ltd.	38.047.648	-	-
PT. Pelayaran Ekanuri Indra Pratama	13.284.301	29.979.174	-
PT. Trans Pacific Petrochemical Indotama	11.236.382	3.644.556	-
PT. Global Niaga Bersama	8.553.673	-	-
PT. Tirta Jaya Segara	6.548.339	-	-
PT. Pertamina Persero	2.706.051	1.893.954	20.358.497
PT. Sillo Maritime Perdana	-	-	22.855.750
Lainnya (masing-masing dibawah 5%)	9.383.211	5.223.940	2.307.857
	<u>89.759.605</u>	<u>40.741.624</u>	<u>45.522.104</u>
Jasa perantara perkapalan	<u>992.816</u>	<u>1.823.527</u>	<u>502.908</u>
Subjumlah	<u>90.752.421</u>	<u>42.565.151</u>	<u>46.025.012</u>
Jumlah	<u>96.202.765</u>	<u>43.196.282</u>	<u>46.025.012</u>

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

	2010 Rp'000	Disajikan kembali - Catatan 4	
		2009 Rp'000	2008 Rp'000
c. Berdasarkan umur (hari)			
Belum jatuh tempo	64.237.736	4.115.808	1.816.755
Lewat jatuh tempo			
1 - 60 hari	9.942.352	10.353.143	36.486.929
61 - 120 hari	9.289.831	2.368.059	2.089
121 - 180 hari	195.767	1.071.367	4.817
> 180 hari	12.537.079	25.287.905	7.714.422
Jumlah	<u>96.202.765</u>	<u>43.196.282</u>	<u>46.025.012</u>
d. Berdasarkan mata uang			
Dollar Amerika Serikat	94.248.724	41.347.975	46.025.012
Rupiah	1.954.041	1.812.604	-
Dollar Singapura	-	35.703	-
Jumlah	<u>96.202.765</u>	<u>43.196.282</u>	<u>46.025.012</u>

Berdasarkan penelaahan atas status masing-masing piutang pada akhir tahun, manajemen Perusahaan dan anak perusahaan memutuskan bahwa tidak terdapat perubahan signifikan terhadap kualitas kredit dan semua piutang usaha dapat tertagih sehingga tidak diadakan penyisihan piutang ragu-ragu.

7. PERSEDIAAN

Merupakan persediaan bahan bakar.

8. BIAYA DIBAYAR DIMUKA

	2010 Rp'000	Disajikan kembali - Catatan 4	
		2009 Rp'000	2008 Rp'000
Asuransi	7.075.370	5.568.183	4.254.581
Kredit fasilitas	-	1.927.554	-
Lainnya	6.273.213	1.158.266	1.849.983
Jumlah	<u>13.348.583</u>	<u>8.654.003</u>	<u>6.104.564</u>

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

9. PIUTANG DAN HUTANG LAIN-LAIN KEPADA PIHAK HUBUNGAN ISTIMEWA

a. Piutang

	Disajikan kembali - Catatan 4		
	2010	2009	2008
	Rp'000	Rp'000	Rp'000
Pan Union Shipping Pte., Ltd.	1.158.961	8.391.189	7.028.109
PT. Berlian Laju Tanker Tbk	-	-	138.633.561
Pradapa Maritime Pte., Ltd.	-	-	66.152.058
Ontari Maritime Pte., Ltd.	-	-	50.852.435
PT. Banyu Laju Shipping	-	-	14.027.954
Gagarmayang Maritime Pte., Ltd.	-	-	4.661.541
Gold Bridge Shipping Ltd.	-	-	2.450.368
Pergiwo Navigation Pte., Ltd.	-	-	2.199.038
Lainnya (masing-masing dibawah Rp 1 milyar)	1.078.151	277.648	963.094
Jumlah	2.237.112	8.668.837	286.968.158

b. Kewajiban Lancar

Merupakan hutang kepada PT. Berlian Laju Tanker Tbk. Pada tanggal 31 Desember 2010 hutang kepada PT. Berlian Laju Tanker sebesar Rp 677.102.102 ribu disajikan sebagai kewajiban lancar karena akan diselesaikan dalam jangka waktu kurang dari 12 bulan dengan menggunakan dana yang berasal dari penawaran umum saham yang akan dilakukan oleh Perusahaan.

c. Kewajiban Tidak Lancar

	Disajikan kembali - Catatan 4	
	2009	2008
	Rp'000	Rp'000
PT. Berlian Laju Tanker Tbk	386.898.523	-
GBLT Shipmanagement Pte., Ltd.	-	133.908.848
Berlian Laju Tanker Pte., Ltd	-	10.099.100
Anjasmoro Maritime Pte., Ltd.	-	9.162.500
Kunti Maritime Pte., Ltd.	-	6.122.756
Harsanadi Maritime Pte., Ltd	-	4.530.459
Quimera Maritime S.A.	-	2.686.108
Badraini Maritime Pte., Ltd.	-	2.252.132
Purwati Maritime Pte., Ltd.	-	1.833.671
Barawati Maritime Pte., Ltd.	-	1.076.918
Lainnya (masing-masing dibawah Rp 1 milyar)	-	1.703.117
Jumlah	386.898.523	173.375.609

Piutang dan hutang kepada pihak hubungan istimewa merupakan transaksi keuangan Perusahaan dan anak perusahaan yang termasuk antara lain, pinjaman, hutang pembelian kapal, penerimaan dari pelanggan, dan pembayaran kepada pemasok yang dilakukan melalui pihak hubungan istimewa (Catatan 23).

Sejak tanggal 31 Desember 2009, Perusahaan dan anak perusahaan melakukan transfer piutang dan hutang Berlian Laju Tanker Grup sehingga seluruhnya menjadi hutang kepada PT. Berlian Laju Tanker Tbk.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

10. ASET TETAP

	1 Januari 2010 (Disajikan kembali - Catatan 4)					31 Desember 2010	31 Desember 2010	
	Penambahan	Pengurangan	Revaluasi	Reklasifikasi		Biaya perolehan	Nilai revaluasi	
	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000	
Biaya perolehan/Nilai revaluasi								
Pemilikan langsung								
Kapal dan perlengkapan	1.932.270.145	1.087.704.502	-	49.720.565	266.368.475	3.336.063.687	-	3.336.063.687
Peralatan	3.489.015	84.928	-	-	-	3.573.943	3.573.943	-
Kendaraan	16.800	-	-	-	-	16.800	16.800	-
Kapal dalam penyelesaian	-	266.368.475	-	-	(266.368.475)	-	-	-
Jumlah	1.935.775.960	1.354.157.905	-	49.720.565	-	3.339.654.430	3.590.743	3.336.063.687
Akumulasi penyusutan								
Pemilikan langsung								
Kapal dan perlengkapan	404.770.145	242.984.542	-	-	-	647.754.687		
Peralatan	963.546	343.478	-	-	-	1.307.024		
Kendaraan	8.050	4.200	-	-	-	12.250		
Jumlah	405.741.741	243.332.220	-	-	-	649.073.961		
Jumlah tercatat	1.530.034.219					2.690.580.469		

	Disajikan kembali - Catatan 4						
						31 Desember 2009	
	1 Januari 2009	Penambahan	Pengurangan	Revaluasi	31 Desember 2009	Biaya perolehan	Nilai revaluasi
	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000
Biaya perolehan/Nilai revaluasi							
Pemilikan langsung							
Kapal dan perlengkapan	1.126.314.470	702.905.437	-	103.050.238	1.932.270.145	-	1.932.270.145
Peralatan	3.466.637	22.378	-	-	3.489.015	3.489.015	-
Kendaraan	16.800	-	-	-	16.800	16.800	-
Jumlah	1.129.797.907	702.927.815	-	103.050.238	1.935.775.960	3.505.815	1.932.270.145
Akumulasi penyusutan							
Pemilikan langsung							
Kapal dan perlengkapan	272.214.470	132.555.675	-	-	404.770.145		
Peralatan	601.633	361.913	-	-	963.546		
Kendaraan	3.850	4.200	-	-	8.050		
Jumlah	272.819.953	132.921.788	-	-	405.741.741		
Jumlah tercatat	856.977.954				1.530.034.219		

	Disajikan kembali - Catatan 4				
	1 Januari 2008	Penambahan	Pengurangan	Penurunan	31 Desember 2008
	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000
Biaya perolehan					
Pemilikan langsung					
Kapal dan perlengkapan	1.104.320.141	-	-	-	1.104.320.141
Peralatan	3.024.633	442.004	-	-	3.466.637
Kendaraan	-	16.800	-	-	16.800
Jumlah	1.107.344.774	458.804	-	-	1.107.803.578
Akumulasi penyusutan dan penurunan nilai					
Pemilikan langsung					
Kapal dan perlengkapan	322.553.641	103.194.141	-	23.337.185	449.084.967
Peralatan	284.780	316.853	-	-	601.633
Kendaraan	-	3.850	-	-	3.850
Jumlah	322.838.421	103.514.844	-	23.337.185	449.690.450
Jumlah Tercatat	784.506.353				658.113.128
Biaya Docking	13.008.057				23.046.536
Jumlah Tercatat	797.514.410				681.159.664

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

Beban penyusutan dialokasikan sebagai berikut:

	Disajikan kembali - Catatan 4		
	2010	2009	2008
	Rp'000	Rp'000	Rp'000
Beban langsung (Catatan 19)	242.984.542	132.555.675	103.194.141
Beban umum dan administrasi (Catatan 20)	347.678	366.113	320.703
Jumlah	243.332.220	132.921.788	103.514.844

Saldo 1 Januari 2009 kapal dan perlengkapan termasuk penambahan saldo awal yang berasal dari penambahan nilai revaluasi karena perubahan pengukuran aset kapal dari model biaya ke model revaluasi sebesar Rp 175.818.290 ribu (Catatan 2).

Kapal yang dicatat berdasarkan nilai revaluasi telah direview oleh manajemen dan didukung oleh laporan penilai independen profesional dari Suwendho Rinaldy dan rekan dan Compass Maritime Services masing-masing pada tanggal 31 Januari 2011 dan 15 Januari 2010.

Apabila kapal diukur berdasarkan dengan biaya perolehan dikurangi akumulasi penyusutan dan penurunan nilai maka nilai tercatat kapal sebesar Rp 2.334.636.283 ribu dan Rp 1.253.350.425 ribu masing-masing pada tanggal 31 Desember 2010 dan 2009.

Penambahan kapal pada tahun 2010 terdiri dari MT Gas Komodo, MT Gas Maluku, MT Badraini dan MT Gas Bali (Catatan 23e). Penambahan kapal MT Gas Bali menimbulkan peningkatan surplus revaluasi sebesar Rp 82.639.165 ribu (Catatan 16).

Penambahan kapal pada tahun 2009 terdiri dari MT Gas Natuna, MT Dewayani, MT Gandini, MT Dewi Sri, MT Barawati dan MT Pergiwo (Catatan 23e).

Pada tahun 2008, Perusahaan dan anak perusahaan melakukan perubahan estimasi nilai residu kapal berdasarkan penilai independen Compass Maritime Services. Perubahan ini menyebabkan beban penyusutan meningkat sebesar Rp 672.225 ribu.

Pada tanggal 31 Desember 2008, manajemen melakukan pengujian penurunan nilai aset tetap dan mengakui kerugian penurunan nilai aset tetap sebesar Rp 23.337.185 ribu.

Pada tanggal 31 Desember 2010, kapal MT Dewayani, MT Dewi Sri, MT Gas Komodo dan MT Gas Maluku digunakan sebagai jaminan atas hutang lembaga keuangan jangka panjang Perusahaan dan anak perusahaan (Catatan 14). MT Anjani, MT Ontari, MT Pradapa, MT Pergiwo, MT Gandini, FPSO Brotojoyo, MT Kunti, MT Badraini, MT Barawati, MT Gas Natuna dan MT Gas Bali digunakan sebagai jaminan atas hutang lembaga keuangan PT. Berlian Laju Tanker Tbk, pemegang saham Perusahaan (Catatan 24i).

Kapal dan perlengkapan Perusahaan dan anak perusahaan diasuransikan terhadap kerusakan lambung dan kerusakan kapal (*Hull and Machinery*) dan risiko perang, *Increased Value and Additional Owners Interest* (I.V & A.O.I.) dengan jumlah pertanggungan seluruhnya sebesar USD 325.800 ribu, USD 222.850 ribu dan USD 110.850 ribu masing-masing pada tanggal 31 Desember 2010, 2009 dan 2008 melalui LCH Insurance (s) Pte., Ltd (pihak ketiga).

Kapal dan perlengkapan Perusahaan dan anak perusahaan diasuransikan juga terhadap perlindungan dan penggantian terhadap pihak ketiga serta ganti rugi yang disebabkan karena pencemaran lingkungan sehubungan dengan pengoperasian kapal (*Protection & Indemnity* atau P & I). Polis penggantian terhadap pihak ketiga ini mencakup US\$ 5,6 milyar per kejadian dan polusi mencakup US\$ 1 milyar per kejadian. The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited, Gard P & I (Bermuda) Ltd. dan The North of England Protection & Indemnity Association Limited (pihak ketiga) menjamin polis perlindungan dan ganti rugi untuk semua kapal-kapal besar Perusahaan dan anak perusahaan, sementara The Shipowners Mutual Protection and Indemnity Association (pihak ketiga) menjamin kapal-kapal kecil Perusahaan dan anak perusahaan.

Kendaraan diasuransikan terhadap kebakaran, huru-hara dan risiko lainnya kepada Asuransi Allianz Utama Indonesia dengan jumlah pertanggungan seluruhnya sebesar Rp 14.000 ribu, Rp 14.280 ribu dan Rp 16.800 ribu masing-masing pada tanggal 31 Desember 2010, 2009 dan 2008.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

Manajemen berpendapat bahwa nilai pertanggungan tersebut cukup untuk menutupi kemungkinan kerugian atas aset yang dipertanggungkan.

11. HUTANG USAHA

	2010	Disajikan kembali - Catatan 4	
	Rp'000	2009	2008
		Rp'000	Rp'000
a. Berdasarkan pemasok			
Pihak hubungan istimewa			
Pan Union Agencies Pte., Ltd.	3.987.594	4.637.514	309.201
PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk	425.452	300.310	29.753
Thai Petra Transport Co., Ltd.	244.810	26.179	89.982
PT. Garuda Mahakam Pratama	184.853	205.539	227.273
Sub jumlah	4.842.709	5.169.542	656.209
Pihak ketiga			
Pemasok			
CSSC Jiangsu Xinrong Shipyard Co. Ltd.	25.216.800	-	-
PT. Franklin Offshore Indonesia Perkasa	12.438.869	-	-
LCH Insurance (s) Pte., Ltd	8.776.975	2.263.932	3.938.420
O.W. Bunker Far East (s) Pte., Ltd	6.541.201	-	-
BUT JOB Pertamina Petrochina Salawati	-	7.480.932	-
East Point	-	6.626.463	-
Lainnya (masing-masing dibawah 5%)	27.913.955	4.606.771	1.176.089
Sub jumlah	80.887.800	20.978.098	5.114.509
Jasa perantara perkapalan			
CSSC Jiangsu Xinrong Shipyard Co. Ltd.	4.045.950	-	-
Khoshin Trading Co. Ltd	2.292.173	-	-
PT. Halim Raya Samudra	1.995.502	-	-
Singapore Maritime Officers Union	1.507.252	-	-
Lainnya (masing-masing dibawah 5%)	26.207.833	17.247.895	8.590.867
Sub jumlah	36.048.710	17.247.895	8.590.867
Sub jumlah	116.936.510	38.225.993	13.705.376
Jumlah Hutang Usaha	121.779.219	43.395.535	14.361.585
b. Berdasarkan mata uang			
Dollar Amerika Serikat	93.672.051	28.390.392	5.418.152
Dollar Singapura	15.382.323	6.317.127	124.498
Rupiah	7.702.495	7.570.071	8.818.935
Lain-lain	5.022.350	1.117.945	-
Jumlah	121.779.219	43.395.535	14.361.585
c. Berdasarkan umur			
Belum jatuh tempo	48.833.754	7.572.304	1.845.634
Lewat jatuh tempo			
1 - 60 hari	46.565.737	27.003.153	7.833.140
61 - 120 hari	8.103.404	4.945.001	3.836.633
121 - 180 hari	9.109.610	348.497	226.189
> 180 hari	9.166.714	3.526.580	619.989
Jumlah	121.779.219	43.395.535	14.361.585

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

Hutang pemasok kepada pihak ketiga merupakan kewajiban atas pembelian bahan bakar, suku cadang, peralatan kapal dan pengeluaran lainnya. Hutang jasa perantara perkapalan pihak ketiga merupakan kewajiban anak perusahaan yang ditunjuk sebagai perantara dan sub perantara. Jangka waktu kredit berkisar antara 15 sampai 45 hari.

12. HUTANG PAJAK DAN PAJAK PENGHASILAN

Hutang Pajak

	2010 Rp'000	Disajikan kembali - Catatan 4	
		2009 Rp'000	2008 Rp'000
Pajak penghasilan final			
Pasal 4 (2)	-	3.710	176.391
Pasal 15	138.448	242.358	101.816
Pajak penghasilan			
Pasal 21	4.742.526	1.670.627	2.040.822
Pasal 23	83.611	9.673	9.445
Pasal 26	48.719	6.580	84.393
Pajak pertambahan nilai - bersih	3.911.762	653.102	1.581.772
Jumlah	8.925.066	2.586.050	3.994.639

Pajak Penghasilan Final

Perhitungan pajak penghasilan final sehubungan dengan pendapatan atas sewa dan pengoperasian kapal Perusahaan dan anak perusahaan adalah sebagai berikut:

	2010 Rp'000	Disajikan kembali - Catatan 4	
		2009 Rp'000	2008 Rp'000
Jumlah pendapatan yang berhubungan dengan sewa kapal	558.213.858	238.996.779	280.034.688
Pajak final atas pendapatan sewa kapal dan pengoperasian kapal	6.730.510	2.797.476	3.360.416
Pembayaran selama tahun berjalan	6.592.062	2.555.118	3.258.600
Hutang Pajak Penghasilan Final	138.448	242.358	101.816

Pendapatan Perusahaan dan anak perusahaan kecuali GLT dan KBA dikenakan pajak penghasilan final. Tidak terdapat pajak penghasilan non final atas pendapatan Perusahaan sesuai dengan Surat Pemberitahuan Pajak (SPT) yang disampaikan ke Kantor Pelayanan Pajak.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

Pajak Penghasilan Tidak Final

Rekonsiliasi antara laba sebelum pajak menurut laporan laba rugi konsolidasi dengan laba kena pajak GLT dan KBA, anak perusahaan, adalah sebagai berikut:

	2010 Rp'000	2009 Rp'000	2008 Rp'000
Rugi sebelum pajak anak perusahaan	(3.671.756)	(828.570)	(2.950.569)
Perbedaan temporer: Imbalan pasca kerja	1.079.366	-	-
Perbedaan yang tidak dapat diperhitungkan menurut fiskal: Penghasilan bunga yang telah dikenakan pajak penghasilan final	(20.159)	(29.082)	(56.590)
Representasi dan jamuan	268.942	569.119	38.983
Lain-lain	1.191.922	1.293.308	707.068
Jumlah	1.440.705	1.833.345	689.461
Laba (rugi) fiskal sebelum kompensasi rugi fiskal	(1.151.685)	1.004.775	(2.261.108)
Rugi fiskal tahun-tahun lalu yang belum dikompensasikan (setelah disesuaikan dengan SKP)			
2008	(2.261.108)	(2.261.108)	-
2007	(5.811.986)	(5.811.986)	(5.811.986)
2006	(3.463.526)	(4.141.636)	(4.141.636)
2005	(3.488.919)	(3.488.419)	(3.488.419)
2004	-	(1.479.973)	(1.999.338)
Jumlah akumulasi rugi fiskal anak perusahaan	(16.177.224)	(16.178.347)	(17.702.487)
Beban pajak kini	Nihil	Nihil	Nihil
Pajak penghasilan dibayar di muka - pasal 28A	109.195	10.454	261.423

Berdasarkan Surat Keputusan Pajak No. 00010/560/028/09 tanggal 2 Oktober 2009, rugi fiskal tahun 2004 GLT, anak perusahaan, yang semula dilaporkan sebesar Rp 1.999.338 ribu ditetapkan menjadi Rp 1.479.973 ribu.

Pajak Tangguhan

Untuk aset dan kewajiban yang menghasilkan pendapatan yang tidak dikenakan pajak final, aset pajak tangguhan sebesar Rp 269.842 ribu diakui atas perbedaan temporer yang berhubungan dengan kewajiban imbalan pasca kerja.

Manajemen anak perusahaan berpendapat bahwa pajak tangguhan yang timbul dari rugi fiskal tidak diakui sebagai aset pajak tangguhan.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

13. BIAYA YANG MASIH HARUS DIBAYAR

	2010 Rp'000	Disajikan kembali - Catatan 4	
		2009 Rp'000	2008 Rp'000
Operasi kapal dan <i>docking</i>	50.241.896	57.686.489	25.586.588
Beban keuangan	4.683.338	789.535	-
Lain-lain	3.611.101	1.437.663	6.567.261
Jumlah	<u>58.536.335</u>	<u>59.913.687</u>	<u>32.153.849</u>

Biaya yang masih harus dibayar untuk operasi kapal terdiri atas estimasi biaya pelabuhan dan biaya pengelolaan kapal. Biaya yang masih harus dibayar untuk docking merupakan estimasi biaya atas jasa perbaikan dan perawatan kapal.

14. HUTANG LEMBAGA KEUANGAN JANGKA PANJANG

	2010 Rp'000	2009 Rp'000
Pihak ketiga		
Deutsche Investitions und Entwicklungsgesellschaft MBH (DEG)	267.482.250	-
Bank Syariah Mandiri, Bank Syariah BRI, Bank Muamalat Indonesia, BPD Jatim Divisi Usaha Syariah	80.275.840	93.344.000
ING Bank N.V., Singapura	<u>53.946.000</u>	<u>-</u>
Jumlah	401.704.090	93.344.000
Biaya perolehan pinjaman yang belum diamortisasi	(5.581.855)	-
Bagian yang jatuh tempo dalam waktu satu tahun	<u>(22.880.521)</u>	<u>(13.068.160)</u>
Hutang lembaga keuangan jangka panjang - bersih	<u>373.241.714</u>	<u>80.275.840</u>
Tingkat bunga	4,01% - 14,5%	14,5%

Jadwal pembayaran kembali pokok pinjaman hutang lembaga keuangan jangka panjang, tidak termasuk biaya transaksi yang belum diamortisasi adalah sebagai berikut:

	2010 Rp'000	2009 Rp'000
Dalam satu tahun	23.857.360	13.068.160
Dalam tahun kedua	55.063.623	13.068.160
Dalam tahun ketiga	55.063.623	13.068.160
Dalam tahun keempat	55.063.623	13.068.160
Dalam tahun kelima	69.998.662	13.068.160
Setelah lima tahun	<u>142.657.199</u>	<u>28.003.200</u>
Jumlah	<u>401.704.090</u>	<u>93.344.000</u>

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

Rincian hutang lembaga keuangan adalah sebagai berikut:

a. Deutsche Investitions und Entwicklungsgesellschaft MBH (DEG):

Pada bulan April 2010, PT. Sapphire Maritime, anak perusahaan, memperoleh fasilitas Pinjaman Investasi Jangka Panjang dari Deutsche Investitions und Entwicklungsgesellschaft MBH (DEG) sebesar USD 29.750.000.

Fasilitas pinjaman ini dibayar secara cicilan setiap 6 bulan sebanyak 13 kali sebesar USD 1.735.417, dengan nilai pembayaran pokok sekaligus sebesar USD 8.925.000 pada akhir periode pinjaman. Pinjaman ini dijamin oleh *corporate guarantee* PT. Berlian Laju Tanker Tbk (BLT) dan Kapal Tanker MT Gas Komodo (Catatan 10). Pinjaman ini jatuh tempo pada tanggal 15 Maret 2018 dengan tingkat bunga LIBOR ditambah persentase sebesar 4,75%.

Perjanjian pinjaman mencakup persyaratan tertentu antara lain PT. Sapphire Maritime, anak perusahaan, menjaga rasio hutang bank terhadap nilai wajar kapal tidak lebih dari 80%, rasio EBITDA terhadap pembayaran hutang dan bunga tidak kurang dari 1,1.

Tanpa persetujuan tertulis dari DEG, PT. Sapphire Maritime, anak perusahaan, tidak boleh merubah tujuan atau anggaran dasar; menjual, menyerahkan atau mengalihkan kapal MT Gas Komodo; memperoleh hutang atau pendanaan lain selain yang timbul atas perjanjian ini; memperoleh kapal lain selain MT Gas Komodo dan MT Dewi Sri; melanggar, mengubah, mengakhiri Perjanjian ini dan kontrak Pertamina untuk MT Gas Komodo; melakukan pengikatan atas hubungan usaha dengan pemegang saham, karyawan atau perusahaan afiliasi kecuali dengan nilai wajar; melakukan pengikatan atas hubungan usaha dengan pihak yang ditunjuk negara dan personal atau badan yang masuk dalam daftar pihak yang diblokir oleh Uni Eropa atau Jerman sehubungan embargo atau terorisme; membagikan dividen atau pembagian modal yang lain apabila dalam keadaan cidera janji; membayar hutang kepada pemegang saham atau kewajiban lainnya sepanjang dalam keadaan cidera janji atau terancam akan cidera janji; melakukan kerja sama, bagi hasil atau pengikatan sejenis yang mengakibatkan pendapatan Perseroan dapat dibagikan kepada pihak lain.

b. Bank Syariah Mandiri, Bank Syariah BRI, Bank Muamalat Indonesia, BPD Jatim Divisi Usaha Syariah:

Pada bulan Desember 2009, anak perusahaan, PT. Ruby Maritime dan PT. Sapphire Maritime, memperoleh fasilitas Pinjaman Investasi Jangka Panjang berdasarkan skema Syariah (Qardh dan Murabahah) dari Bank Syariah Mandiri (sebagai Penanggung Jawab Utama), Bank Syariah BRI, Bank Muamalat Indonesia, dan BPD Jatim Divisi Usaha Syariah dengan jumlah masing-masing Rp 46.672.000 ribu.

Jangka waktu 5 tahun sampai dengan tanggal 3 Desember 2014. Fasilitas pinjaman ini dibayar secara cicilan sebanyak 20 kali, dengan nilai pembayaran pokok sekaligus sebesar Rp 28.003.200 ribu pada akhir periode pinjaman. Pinjaman ini dijamin oleh *corporate guarantee* BLT dan kapal MT Dewayani dan MT Dewi Sri (Catatan 10). *Indicative Return* sebesar persentase tertentu.

Perjanjian ini mewajibkan anak perusahaan menempatkan sejumlah dana pada rekening Bank Syariah Mandiri (Catatan 5).

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

Sehubungan dengan pinjaman tersebut, BLT dan anak perusahaan secara konsolidasi diwajibkan memenuhi batasan-batasan tertentu yang telah disepakati bersama sesuai dengan perjanjian termasuk menjaga rasio hutang bersih terhadap ekuitas tidak lebih dari 3,5 dan rasio EBITDA terhadap pembayaran hutang dan bunga tidak kurang dari 1.

Tanpa persetujuan tertulis dari Bank, PT Sapphire Maritime dan PT Ruby Maritime, anak perusahaan, tidak boleh menerima fasilitas pinjaman dari bank/pihak lain atau mengikatkan diri sebagai penjamin hutang pihak lain, yang dapat mempengaruhi/melanggar batasan rasio keuangan/*financial covenant* (kecuali hutang dagang yang dibuat dalam rangka usaha sehari-hari); menjual, menyewakan, mentransfer, memindahkan hak, menghapuskan harta kekayaan; menjaminkan saham perusahaan khususnya saham perusahaan yang dimiliki oleh pemegang saham pengendali kepada pihak kreditur; mengubah bendera kapal yang dibiayai menjadi bendera negara asing; melakukan pembayaran kembali kepada pemegang saham dan atau penjamin atas pinjaman-pinjaman yang diberikan oleh pemegang saham dan atau penjamin; menjalankan kegiatan usaha yang tidak berhubungan dengan usaha atau melakukan perluasan atau penyempitan usaha yang dapat mempengaruhi pengembalian hutang; mengajukan permohonan untuk dinyatakan pailit, penundaan pembayaran hutang kepada pengadilan niaga, melakukan pembubaran atau likuidasi; mengubah struktur permodalan kecuali untuk peningkatan modal berasal dari laba yang di tahan (*retained earnings*) atau pengeluaran saham baru atau setoran dari pemegang saham atau mengeluarkan obligasi/sukuk baru kecuali di dalam batas-batas rasio keuangan (*financial covenant*).

c. ING Bank N.V., Singapura

Sehubungan dengan pembelian kapal gas MT Gas Maluku dari Gas Maluku Maritime Pte., Ltd., (GML), pada tanggal 18 Pebruari 2010, Perusahaan, GML dan ING Bank N.V., Singapura menandatangani kesepakatan pengalihan hutang GML atas pembelian kapal MT Gas Maluku kepada Perusahaan. Perjanjian ini efektif tanggal 30 Juli 2010. Saldo hutang yang dialihkan pada tanggal tersebut sebesar USD 6.600.000.

Fasilitas pinjaman ini dibayar secara cicilan setiap enam bulan sampai bulan Nopember 2015. Pinjaman ini dijamin oleh *corporate guarantee* BLT dan kapal MT Gas Maluku (Catatan 10). Tingkat bunga sebesar 3,75% diatas LIBOR, dimana pembayarannya setiap bulan.

Pada tanggal neraca manajemen Perusahaan dan anak perusahaan berkeyakinan seluruh persyaratan dalam perjanjian telah dipenuhi.

Hutang bank Deutsche Investitions und Entwicklungsgesellschaft MBH (DEG) dan ING Bank N.V., Singapura memiliki tingkat suku bunga mengambang, sehingga Perusahaan dan anak perusahaan terekspos terhadap risiko suku bunga atas arus kas (*cash flow interest rate risk*) sedangkan Bank Syariah Mandiri, Bank Syariah BRI, Bank Muamalat Indonesia, BPD Jatim Divisi Usaha Syariah memiliki indicative return dengan persentase tertentu yang ditinjau secara periodik sehingga Perusahaan terekspos terhadap risiko suku bunga atas nilai wajar (*fair value interest rate risk*).

15. MODAL SAHAM

Nama Pemegang Saham	2010		Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Rp '000
	Jumlah Saham	Persentase Kepemilikan %	
PT. Berlian Laju Tanker Tbk	10.999.497.145	99,99	1.099.949.715
PT. Banyu Laju Shipping	502.855	0,01	50.285
Jumlah	11.000.000.000	100,00	1.100.000.000

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

Nama Pemegang Saham	2009 dan 2008		Jumlah Modal Ditempatkan dan Disetor Rp'000
	Jumlah Saham	Persentase Kepemilikan %	
PT. Berlian Laju Tanker Tbk	695.975.474	99,99	695.975.474
PT. Bayu Lestari Tanaya	50.000	0,01	50.000
Jumlah	696.025.474	100,00	696.025.474

Berdasarkan akta No. 104 dari Humberg Lie, S.H., S.E., M.kn., notaris di Jakarta, tanggal 10 Desember 2010, Perusahaan melakukan pemecahan nilai nominal saham dari semula Rp 1.000 per saham menjadi sebesar Rp 100 per saham, sehingga modal dasar Perusahaan berjumlah Rp 2.000.000.000 ribu terbagi atas 20.000.000 ribu saham, dan modal ditempatkan dan disetor sejumlah 6.960.254.740 saham dengan nilai seluruhnya sebesar Rp 696.025.474 ribu. Perubahan tersebut telah dilaporkan dan diterima Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia No. AHU-AH.01.10-31886 tanggal 13 Desember 2010.

Berdasarkan akta No. 123 dari Humberg Lie S.H., S.E., M.kn., notaris di Jakarta, tanggal 14 Desember 2010, para pemegang saham menyetujui untuk meningkatkan Modal Ditempatkan dan Disetor Perusahaan, yang semula sebesar Rp 696.025.474 ribu menjadi Rp 700.000.000 ribu yang diambil bagian dan disetorkan secara tunai ke dalam kas Perusahaan. Perubahan anggaran dasar tersebut telah memperoleh persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan surat keputusannya No. AHU.59449.AH.01.02.Tahun 2010 tanggal 21 Desember 2010.

Berdasarkan Akta No. 297 dari Humberg Lie S.H., S.E., M.kn., notaris di Jakarta, tanggal 28 Desember 2010 para pemegang saham menyetujui dan memutuskan peningkatan Modal Ditempatkan dan Disetor Perusahaan, yang semula sebesar Rp 700.000.000 ribu menjadi Rp 1.100.000.000 ribu, yang diambil bagian dan disetorkan secara tunai ke dalam kas Perusahaan. Perubahan tersebut telah dilaporkan dan diterima Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia sesuai dengan bukti Surat Penerimaan Pemberitahuan No. AHU-AH.01.10-33515 tanggal 29 Desember 2010.

16. SURPLUS REVALUASI

	2010 Rp'000	2009 Rp'000
Saldo awal tahun	420.326.463	-
Pengaruh penerapan revaluasi pada 1 Januari 2009 (Catatan 2)	-	210.971.022
Peningkatan bersih	36.186.914	232.153.768
Peningkatan dari pembelian kapal tahun berjalan (Catatan 10 dan 17)	91.830.113	-
Transfer ke saldo laba	(21.112.948)	(22.798.327)
Saldo akhir tahun	527.230.542	420.326.463

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

17. SELISIH NILAI TRANSAKSI RESTRUKTURISASI ENTITAS SEPENGENDALI

Merupakan selisih nilai transaksi restrukturisasi entitas sepengendali yang berasal dari:

	2010 Rp'000
Akuisisi anak perusahaan	20.573.623
Pembelian kapal MT Gas Maluku	12.834.157
Pembelian kapal MT Badraini	(18.072.481)
Jumlah	15.335.299

Akuisisi anak perusahaan

	Bagian perusahaan atas aset bersih Rp '000	Nilai perolehan Rp '000	Selisih nilai transaksi restrukturisasi entitas sepengendali Rp '000
PT. Bayu Lestari Tanaya (BYU)	96.545	247.500	150.955
PT. Gemilang Bina Lintas Tirta (GLT)	(20.174.818)	247.500	20.422.318
PT. BLT International Group (BIT)	247.150	247.500	350
Jumlah	(19.831.123)	742.500	20.573.623

Pembelian kapal MT Gas Maluku

Merupakan selisih harga jual dengan nilai buku atas pembelian kapal MT Gas Maluku oleh Perusahaan dari Gas Maluku Maritime Pte., Ltd. dengan perincian sebagai berikut:

	2010 Rp'000
Nilai buku kapal MT Gas Maluku	106.036.865
Surplus revaluasi (Catatan 16)	(9.190.948)
Bersih	96.845.917
Harga Beli	109.680.074
Selisih harga beli dan nilai buku aset tetap - bersih	12.834.157

Pembelian kapal MT Badraini

Merupakan selisih harga jual dengan nilai buku atas pembelian kapal MT Badraini oleh anak perusahaan, PT Pearl Maritime dari Badraini Maritime Pte., Ltd. dengan perincian sebagai berikut:

	2010 Rp'000
Nilai buku kapal MT Badraini	171.731.500
Harga Beli	153.659.019
Selisih harga beli dan nilai buku aset tetap - bersih	(18.072.481)

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

18. PENDAPATAN USAHA

	2010 Rp'000	Disajikan kembali - Catatan 4	
		2009 Rp'000	2008 Rp'000
Kapal yang dimiliki	558.213.858	238.996.779	280.034.688
Jasa penyediaan awak kapal	4.617.411	3.763.358	4.846.160
<i>Sub contract</i>	2.181.322	3.325.104	3.252.220
Jasa manajemen pengelolaan kapal	1.982.435	1.600.846	-
Jumlah	566.995.026	247.686.087	288.133.068

2,34%, 3,16% dan 2,25% dari jumlah pendapatan bersih masing-masing untuk tahun 2010, 2009 dan 2008 dilakukan dengan pihak hubungan istimewa (Catatan 23a).

Pendapatan usaha yang melebihi 10% adalah sebagai berikut:

	2010 Rp'000	Disajikan kembali - Catatan 4	
		2009 Rp'000	2008 Rp'000
PT. Pertamina Persero	216.643.130	104.479.695	148.507.559
Kangean Energy Indonesia Ltd.	66.921.750	-	-
PT. Trans Pacific Petrochemical Indotama	66.560.382	-	-
PT. Sillo Maritime Perdana	-	84.825.096	105.833.465
Jumlah	350.125.262	189.304.791	254.341.024

19. BEBAN LANGSUNG

	2010 Rp'000	Disajikan kembali - Catatan 4	
		2009 Rp'000	2008 Rp'000
Penyusutan (Catatan 10)	242.984.542	132.555.675	103.194.141
Gaji	77.157.381	35.378.223	23.974.024
Bahan bakar	69.708.879	34.037.316	10.412.315
Asuransi	22.306.278	12.717.404	10.621.322
Suku cadang	21.826.887	13.787.889	7.203.884
Biaya sandar	17.438.608	8.233.548	6.022.264
Biaya pelumas	11.104.012	5.249.006	5.959.756
Perawatan dan pemeliharaan	10.197.692	9.903.856	2.123.975
Transportasi	10.069.165	5.473.609	4.586.295
Pengurusan dokumen	6.764.910	3.351.680	2.406.809
Uang makan karyawan	6.506.144	4.072.734	3.049.343
Perlengkapan	4.333.353	2.429.541	2.253.309
Jasa manajemen pengelolaan kapal (Catatan 23c)	1.671.621	4.023.496	4.523.869
Sewa	1.588.823	-	-
Biaya docking	-	-	13.036.018
Lain-lain	7.757.907	2.773.078	1.891.310
Jumlah	511.416.202	273.987.055	201.258.634

1,44%, 1,46% dan 1,84% dari jumlah beban langsung masing-masing untuk tahun 2010, 2009 dan 2008 dilakukan dengan pihak hubungan istimewa (Catatan 23b).

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

20. BEBAN UMUM DAN ADMINISTRASI

	Disajikan kembali - Catatan 4		
	2010	2009	2008
	Rp'000	Rp'000	Rp'000
Gaji	10.230.610	9.255.538	8.933.836
Tenaga ahli	4.509.006	377.848	502.549
Beban kantor	3.601.126	1.723.264	1.349.334
Pemasaran	3.238.816	171.043	355.624
Imbalan pasca kerja	1.079.366	-	-
Transportasi	829.786	634.437	754.314
Penyusutan (Catatan 10)	347.678	366.113	320.703
Telekomunikasi	346.708	216.923	245.999
Pendidikan dan pelatihan	122.629	354.360	53.756
Lain-lain	241.782	92.097	101.248
Jumlah	24.547.507	13.191.623	12.617.363

21. BEBAN KEUANGAN

Akun ini merupakan beban bunga atas hutang lembaga keuangan jangka panjang Perusahaan dan anak perusahaan (Catatan 14).

22. LABA (RUGI) BERSIH PER SAHAM DASAR

Berikut ini adalah data yang digunakan untuk perhitungan laba (rugi) bersih per saham dasar:

Laba (Rugi) Bersih

	Disajikan kembali - Catatan 4		
	2010	2009	2008
	Rp'000	Rp'000	Rp'000
Laba (rugi) bersih untuk perhitungan laba (rugi) per saham dasar	6.617.322	(214.237.713)	50.759.801
Jumlah Saham	Lembar	Lembar	Lembar
Jumlah rata-rata tertimbang saham biasa untuk perhitungan laba (rugi) bersih per saham dasar:			
Jumlah saham beredar dengan nilai nominal Rp 1.000 per saham	696.025.474	696.025.474	696.025.474
Tambahan saham beredar berasal dari pemecahan nilai nominal menjadi Rp 100 per saham pada tanggal 10 Desember 2010 (Catatan 15)	6.264.229.266	6.264.229.266	6.264.229.266
Tambahan saham beredar berasal dari penambahan modal disetor dan ditempatkan dengan nilai nominal Rp 100 per saham pada tanggal 14 dan 28 Desember 2010 (Catatan 15)	34.727.861	-	-
Jumlah rata-rata tertimbang saham untuk tujuan perhitungan laba (rugi) per saham dasar	6.994.982.601	6.960.254.740	6.960.254.740

Pada tanggal neraca Perusahaan tidak memiliki efek yang berpotensi dilutif saham biasa.

**PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)**

23. SIFAT DAN TRANSAKSI HUBUNGAN ISTIMEWA

Sifat Hubungan Istimewa

- a. Perusahaan yang sebagian pengurus atau manajemen dan pemegang sahamnya sama dengan Perusahaan dan anak perusahaan:
- | | |
|-----------------------------------|----------------------------------|
| - Pan Union Shipping Pte., Ltd. | - Anjasmoro Maritime Pte., Ltd. |
| - Pan Union Agencies Pte., Ltd. | - Dewi Sri Maritime Pte., Ltd. |
| - GBLT Shipmanagement Pte., Ltd. | - Dewayani Maritime Pte., Ltd. |
| - Pradapa Maritime Pte., Ltd. | - Barawati Maritime Pte., Ltd. |
| - Ontari Maritime Pte., Ltd. | - Gandini Maritime Pte., Ltd. |
| - Gagarmayang Maritime Pte., Ltd. | - Gas Maluku Maritime Pte., Ltd. |
| - Gold Bridge Shipping Ltd. | - Gas Bali Maritime Pte., Ltd. |
| - Pergiwo Navigation Pte. Ltd. | - Quimera Maritime S.A. |
| - Berlian Laju Tanker Pte., Ltd. | - PT. Brotojoyo Maritime |
| - Kunti Maritime Pte., Ltd. | - Barunawati Maritime Pte., Ltd. |
| - Harsanadi Maritime Pte., Ltd. | - Purwati Maritime Pte., Ltd., |
| - Badraini Maritime Pte., Ltd. | |
- b. Thai Petra Transport Co. Ltd. adalah perusahaan asosiasi dari PT. Berlian Laju Tanker Tbk.
- c. PT. Berlian Laju Tanker Tbk dan PT. Banyu Laju Shipping adalah pemegang saham Perusahaan.
- d. PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk dimiliki oleh keluarga dekat Bapak Hadi Surya, Komisaris PT. Berlian Laju Tanker Tbk.
- e. PT. Baturona Adimulya dan PT Dwibina Prima dimiliki oleh keluarga Bapak Hadi Surya.
- f. PT. Garuda Mahakam Pratama merupakan anak perusahaan PT. Bagusnusa Samudra Gemilang yang pemegang saham mayoritasnya adalah Bapak Hadi Surya.

Transaksi-transaksi Hubungan Istimewa

Dalam kegiatan usahanya, Perusahaan dan anak perusahaan mengadakan transaksi tertentu dengan pihak hubungan istimewa. Transaksi-transaksi tersebut meliputi antara lain:

- a. 2,34%, 3,16% dan 2,25% dari jumlah pendapatan bersih masing-masing untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2010, 2009 dan 2008 dilakukan dengan pihak hubungan istimewa. Manajemen berpendapat bahwa transaksi tersebut dilakukan dengan kondisi dan persyaratan yang sama seperti yang dilakukan dengan pihak-pihak ketiga.

Rincian pendapatan usaha dari pihak hubungan istimewa sebagai berikut:

	Disajikan kembali - Catatan 4		
	2010	2009	2008
	Rp'000	Rp'000	Rp'000
GBLT Shipmanagement Pte., Ltd.	5.426.530	6.474.116	5.779.413
PT. Berlian Laju Tanker Tbk	5.253.173	139.637	-
Barunawati Maritime Pte., Ltd.	566.058	-	-
Lain-lain (masing-masing di bawah Rp. 500 juta)	2.046.407	1.209.342	691.462
Jumlah	13.292.168	7.823.095	6.470.875

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

- b. 1,44%, 1,46% dan 1,84% dari jumlah beban langsung atas kapal yang dimiliki masing-masing untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2010, 2009 dan 2008 merupakan beban yang dibayarkan kepada pihak hubungan istimewa. Manajemen berpendapat bahwa transaksi tersebut dilakukan dengan kondisi dan persyaratan yang sama seperti yang dilakukan dengan pihak-pihak ketiga.

Rincian beban yang dibayarkan kepada pihak hubungan istimewa sebagai berikut:

	Disajikan kembali - Catatan 4		
	2010	2009	2008
	Rp'000	Rp'000	Rp'000
Pan Union Agencies Pte., Ltd.	3.791.848	1.298.971	627.281
GBLT Shipmanagement Pte., Ltd.	1.329.090	1.951.883	1.741.902
PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk	962.031	92.865	18.780
PT. Garuda Mahakam Pratama	876.040	-	12.749
Gold Bridge Shipping Ltd.	219.178	556.217	1.254
PT. Berlian Laju Tanker Tbk	136.885	23.569	100.796
Pan Union Shipping Pte., Ltd.	-	-	601.415
Lain-lain (masing-masing di bawah Rp. 500 juta)	59.084	88.221	607.463
Jumlah	<u>7.374.156</u>	<u>4.011.726</u>	<u>3.711.640</u>

- c. Perusahaan dan beberapa anak perusahaan yaitu PT Ruby Maritime, PT Sapphire Maritime, PT Diamond Maritime dan PT Citrine Maritime, mengadakan perjanjian jasa manajemen dengan GBLT Shipmanagement Pte Ltd ("GBLTA") dimana Perusahaan dan beberapa anak perusahaan menerima bantuan jasa manajemen atas kegiatan usahanya. GBLTA berkewajiban untuk memastikan kapal-kapal Perusahaan dapat berjalan dengan baik (layak jalan). Bantuan jasa manajemen ini merupakan jasa pengelolaan kapal seperti jasa perbaikan dan pemeliharaan kapal. Perusahaan dan beberapa anak perusahaan membayar jasa manajemen sebagai kompensasi. Perjanjian ini berakhir pada tanggal 14 Agustus 2009 kecuali untuk kapal MT Gas Natuna, MT Anjani, MT Gas Maluku dan MT Gas Bali yang berakhir pada tanggal 3 Januari 2016. Beban jasa manajemen atas transaksi ini dicatat sebagai bagian dari Beban Langsung (Catatan 19).
- d. Pada tanggal 31 Desember 2010, 2009 dan 2008 saldo piutang dan hutang pada pihak yang mempunyai hubungan istimewa adalah sebagai berikut:

Piutang

	2010	2009	2008
	Rp'000	Rp'000	Rp'000
Piutang usaha (Catatan 6)	5.450.344	631.131	-
Piutang lain-lain (Catatan 9)	<u>2.237.112</u>	<u>8.668.837</u>	<u>286.968.158</u>
Jumlah	<u>7.687.456</u>	<u>9.299.968</u>	<u>286.968.158</u>
Persentase dari jumlah aset	0,27%	0,57%	27,84%

Hutang

	2010	2009	2008
	Rp'000	Rp'000	Rp'000
Hutang usaha (Catatan 11)	4.842.709	5.169.542	656.209
Hutang lain-lain (Catatan 9)	<u>677.102.102</u>	<u>386.898.523</u>	<u>173.375.609</u>
Jumlah	<u>681.944.811</u>	<u>392.068.065</u>	<u>174.031.818</u>
Persentase dari jumlah kewajiban	53,97%	66,89%	77,73%

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

- e. Perusahaan dan anak perusahaan membeli aset tetap dari pihak hubungan istimewa dengan perincian sebagai berikut:

Pihak hubungan istimewa	Nilai pembelian	
	2010	2009
	USD	USD
Badraini Maritime Pte., Ltd.	17.000.500	-
Gas Bali Maritime Pte., Ltd.	12.750.000	-
Gas Maluku Maritime Pte., Ltd	11.744.306	-
Barawati Maritime Pte., Ltd	-	19.200.000
Gandini Maritime Pte., Ltd	-	17.685.000
Pergiwo Navigation Pte., Ltd	-	13.126.236
Kunti Maritime Pte., Ltd	-	8.188.239
Dewayani Maritime Pte., Ltd	-	4.037.046
Dewi Sri Maritime Pte., Ltd	-	4.064.890

- f. Kapal milik perusahaan dan anak perusahaan digunakan sebagai jaminan atas hutang lembaga keuangan PT Berlian Laju tanker Tbk, pemegang saham perusahaan (Catatan 24i).
- g. Hutang lembaga keuangan anak perusahaan dijamin dengan *corporate guarantee* dari PT. Berlian Laju Tanker Tbk (Catatan 14).
- h. Pada tanggal 1 Maret 2010, BYU menjual 1% (50.000 lembar) kepemilikan saham Perusahaan kepada PT. Banyu Laju Shipping, pihak hubungan istimewa, dengan harga sebesar Rp 50.000 ribu.
- i. Pada tanggal 1 Maret 2010, PT. Brotojoyo Maritime, pihak hubungan istimewa, menjual 1% (2.500 lembar) kepemilikan saham PT. Anjasmoro Maritime kepada PT. Citrine Maritime dengan harga sebesar Rp 2.500 ribu.
- j. Perusahaan secara langsung atau tidak langsung membeli saham anak perusahaan dari pihak hubungan istimewa seperti dijelaskan pada Catatan 1b.
- k. Pada bulan Desember 2010, Perusahaan telah menandatangani kesepakatan bersama (MoU) dengan PT. Baturona Adimulya dan afiliasinya (pihak yang mempunyai hubungan istimewa) untuk penyediaan terminal terapung batu bara dengan jangka waktu 20 tahun (Catatan 24j).
- l. Anak perusahaan, KBA dan GLT, mengadakan perjanjian sewa ruangan kantor dengan PT Dwibina Prima.
- m. Perusahaan dan anak perusahaan juga mempunyai transaksi di luar usaha dengan pihak hubungan istimewa seperti yang telah diungkapkan pada Catatan 9.

24. IKATAN DAN KONTINJENSI

- a. Perusahaan dan anak perusahaan memiliki beberapa kontrak pengangkutan dengan Pertamina dengan nilai kontrak sebesar USD 12.000.000 - USD 22.000.000 per tahun dimana kontrak akan berakhir antara tahun 2011 - 2016.

Perusahaan dan anak perusahaan mencatat pendapatan dari kontrak-kontrak tersebut sebesar Rp 216.643.130 ribu, Rp 104.479.695 ribu dan Rp 148.507.559 ribu masing-masing untuk tahun 2010, 2009 dan 2008.

- b. Pada bulan Mei 2010, PT. Emerald Maritime, anak perusahaan, memperoleh kontrak sewa jangka panjang dari Kangean Energy Indonesia Ltd. untuk jasa penyewaan tanker Produksi Penyimpan dan Pembongkaran Terapung (FPSO) untuk pengembangan lepas pantai Pagerungan Utara selama 12 bulan sejak tanggal dimulai dan opsi untuk perpanjangan waktu opsi I 12 bulan, opsi II 12 bulan dan opsi III 12 bulan.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

- c. Pada bulan Pebruari 2010, PT. Sapphire Maritime, anak perusahaan, memperoleh kontrak sewa jangka panjang dengan Pertamina untuk menyediakan *Very Large Gas Carrier* (VLGC) selama 5 tahun dengan opsi perpanjangan 2 tahun. PT. Sapphire Maritime, anak perusahaan, mencatat pendapatan dari kontrak tersebut sebesar Rp 97.001.058 ribu untuk tahun 2010.
- d. Pada bulan Mei 2010, PT. Berlian Laju Tanker Tbk dan PT. Pelayaran Ekanuri Indra Pratama menandatangani Surat Perjanjian Pelaksanaan Pekerjaan Penyediaan Jasa Penyaluran LGP Pressurized di Jawa Bagian Barat dengan menggunakan kapal Perusahaan (MT Gas Maluku) sebagai tangki timbun. Atas perjanjian tersebut, PT. Berlian Laju Tanker Tbk dan Perusahaan menandatangani Perjanjian sewa kapal selama 2 tahun dengan opsi perpanjangan setahun. Perusahaan mencatat pendapatan dari kontrak tersebut sebesar Rp 15.034.099 ribu untuk tahun 2010.
- e. Pada bulan September 2010, PT. Diamond Maritime, anak perusahaan menandatangani perjanjian dengan PT. Tirtajaya Segara untuk menyediakan Kapal Tanker Minyak untuk dioperasikan dalam proyek Tanker FSO di Sepanjang Field selama kurun waktu 4 bulan selama jangka waktu 60 hari sebanyak 4 kali opsi dan tambahan 30 hari. PT. Diamond Maritime, anak perusahaan, mencatat pendapatan dari kontrak tersebut sebesar Rp 6.627.874 ribu untuk tahun 2010.
- f. Pada bulan April 2010, PT. Pearl Maritime, anak perusahaan menandatangani perjanjian kontrak sewa kapal dengan PT. Global Niaga Bersama selama 4 bulan dengan opsi perpanjangan sesuai dengan kesepakatan kedua belah pihak.
- g. Pada bulan Januari 2010, Perusahaan menandatangani perjanjian kontrak sewa kapal dengan KML Shipping minimum 3 bulan dengan opsi perpanjangan 6 atau 9 bulan.
- h. Pada bulan Nopember 2010, PT. Citrine Maritime, anak perusahaan menandatangani perjanjian kontrak sewa kapal dengan Badan Pelaksana Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi selama 38 hari. Seluruh penagihan sewa kapal dan pajak yang berhubungan dengan sewa menyewa ini akan ditagihkan dan dibayarkan oleh PT. Trans Pacific Petrochemical Indotama apabila muatan kapal di bongkar di Tuban. Kontrak sewa kapal diperpanjang hingga Maret 2011.
- i. Beberapa kapal Perusahaan dan anak perusahaan digunakan sebagai jaminan atas hutang bank PT. Berlian Laju Tanker Tbk (pemegang saham) dan anak perusahaan, dengan perincian sebagai berikut:

Bank yang memberi pinjaman	Kapal yang dijaminkan	Jumlah pinjaman yang dijamin		
		Mata uang	Fasilitas	Saldo per 31 Desember 2010
Bank Syariah Mandiri, Jakarta	FPSO Brotojoyo	IDR	366.196.125.000	329.485.716.300
Bank Mandiri, Jakarta	MT Kunti, MT Ontari dan MT Pradapa	IDR	500.000.000.000	350.000.000.000
Bank Mega	MT Gas Bali	USD	13.800.000	13.301.204
Bank Negara Indonesia, Jakarta	MT Badraini dan MT Gandini	IDR	337.000.000.000	288.850.000.000
Bank UOB Indonesia, Jakarta	MT Anjani	USD	12.000.000	6.240.000
Indonesia Eximbank (d/h Bank Ekspor Indonesia)	MT Gas Natuna, MT Barawati dan MT Pergiwo	IDR	400.000.000.000	268.750.000.000

- j. Pada bulan Desember 2010, Perusahaan telah menandatangani kesepakatan bersama (MoU) dengan PT. Baturona Adimulya dan afiliasinya (pihak yang mempunyai hubungan istimewa) untuk penyediaan terminal terapung batu bara dengan jangka waktu 20 tahun. Perjanjian tersebut mengharuskan Perseroan untuk mengkonversi dua atau lebih kapal tanker minyak yang sudah ada menjadi kapal penyimpanan pengapungan yang kering.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

25. INFORMASI SEGMENT USAHA

Segmen Usaha

Untuk kepentingan tujuan manajemen, saat ini Perusahaan dan anak perusahaan diorganisasikan berdasarkan tipe kapal charter seperti kimia, gas, minyak dan FPSO. Berikut ini disajikan informasi segmen utama yang merupakan dasar pelaporan bagi Perusahaan dan anak perusahaan.

	31 Desember 2010				
	Kimia	Gas	Minyak	FPSO	Lainnya *)
	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000
PENDAPATAN					
Pendapatan eksternal	19.712.620	148.698.920	300.841.619	88.960.700	8.781.167
Jumlah pendapatan segmen	19.712.620	148.698.920	300.841.619	88.960.700	8.781.167
Biaya segmen					
Biaya pelayaran					
Biaya sandar	3.014.098	694.026	13.678.788	51.696	-
Biaya bahan bakar	6.485.021	441.324	55.912.750	6.869.784	-
Jumlah biaya pelayaran	9.499.119	1.135.350	69.591.538	6.921.480	-
Beban sewa	-	-	-	1.588.823	-
Beban penyusutan kapal dan operasi					
Beban operasi:					
Gaji	6.641.442	17.914.487	41.023.213	11.578.239	-
Perbaikan dan pemeliharaan	952.316	2.251.035	6.646.196	348.145	-
Suku cadang	2.134.609	3.224.996	11.758.449	4.708.833	-
Biaya pelumas	619.850	4.363.106	5.706.663	414.393	-
Asuransi	597.914	2.037.783	12.030.106	7.640.475	-
Transportasi	396.179	2.243.572	4.065.790	3.363.624	-
Pengurusan dokumen	495.225	2.714.941	1.945.429	1.609.315	-
Perlengkapan	214.500	340.382	3.268.706	509.765	-
Uang makan karyawan	309.575	1.096.048	3.141.905	1.958.616	-
Lain-lain	721.551	2.475.321	4.901.300	1.331.356	-
Jumlah operasi perkapalan	13.083.161	38.661.671	94.487.757	33.462.761	-
Penyusutan kapal	4.191.992	69.389.268	146.532.299	22.870.983	-
Jumlah biaya segmen	26.774.272	109.186.289	310.611.594	64.844.047	-
Hasil segmen	(7.061.652)	39.512.631	(9.769.975)	24.116.653	8.781.167
Penghasilan dan biaya yang tidak dialokasikan					
Beban umum dan administrasi					(24.547.507)
Beban keuangan					(22.667.664)
Penurunan revaluasi					13.533.651
Beban lain-lain					(8.819.314) **)
Rugi sebelum pajak					13.077.990
Beban pajak					(6.460.668)
Rugi bersih tahun berjalan					6.617.322
Aset					
Aset segmen	46.763.238	840.797.934	1.258.116.678	673.412.616	9.229.309
Tidak dialokasikan					14.530.843
Jumlah aset konsolidasi					2.842.850.618
Kewajiban					
Kewajiban segmen	(13.776.159)	(335.565.761)	(424.504.712)	(116.575.243)	(30.441.903)
Tidak dialokasikan					(342.680.545)
Jumlah kewajiban konsolidasi					(1.263.544.323)
Informasi lain-lain					
Penambahan aset tetap	8.017.353	775.486.711	304.200.438	266.368.475	84.928
Penyusutan	4.191.992	69.700.931	146.220.636	22.870.983	347.678

*) Merupakan pendapatan jasa penyedia awak kapal, *sub contract* dan jasa manajemen

**) Merupakan keuntungan (kerugian) kurs mata uang asing – bersih dan lain-lain

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

	31 Desember 2009 (Disajikan kembali -Catatan 4)					
	Kimia	Gas	Minyak	FPSO	Lainnya *)	Jumlah
	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000
PENDAPATAN						
Pendapatan eksternal	26.064.728	-	110.482.025	102.450.027	8.689.307	247.686.087
Jumlah pendapatan segmen	26.064.728	-	110.482.025	102.450.027	8.689.307	247.686.087
Biaya segmen						
Biaya pelayaran						
Biaya sandar	3.328.932	-	4.862.678	41.938	-	8.233.548
Biaya bahan bakar	6.362.017	-	27.675.299	-	-	34.037.316
Jumlah biaya pelayaran	9.690.949	-	32.537.977	41.938	-	42.270.864
Beban penyusutan kapal dan operasi						
Beban operasi:						
Perbaikan dan pemeliharaan	6.868.874	-	554.373	2.480.609	-	9.903.856
Gaji	6.054.666	-	15.756.937	13.566.620	-	35.378.223
Suku cadang	3.442.317	1.204.087	7.446.320	1.695.165	-	13.787.889
Biaya pelumas	848.954	-	4.120.780	279.272	-	5.249.006
Transportasi	803.031	-	2.383.599	2.286.979	-	5.473.609
Asuransi	588.069	-	4.502.290	7.627.045	-	12.717.404
Pengurusan dokumen	586.459	240	1.668.504	1.096.477	-	3.351.680
Perlengkapan	435.269	-	1.710.010	284.262	-	2.429.541
Uang makan karyawan	309.583	-	1.692.880	2.070.271	-	4.072.734
Lain-lain	684.461	-	3.606.995	2.505.118	-	6.796.574
Jumlah operasi perkapalan	20.621.683	1.204.327	43.442.688	33.891.818	-	99.160.516
Penyusutan kapal	3.891.755	-	57.850.731	70.813.189	-	132.555.675
Jumlah biaya segmen	34.204.387	1.204.327	133.831.396	104.746.945	-	273.987.055
Hasil segmen	(8.139.659)	(1.204.327)	(23.349.371)	(2.296.918)	8.689.307	(26.300.968)
Penghasilan dan biaya yang tidak dialokasikan						
Beban umum dan administrasi						(13.191.623)
Beban keuangan						(789.535)
Penurunan revaluasi						(164.256.262)
Beban lain-lain						(6.901.849) **)
Rugi sebelum pajak						(211.440.237)
Beban pajak						(2.797.476)
Rugi bersih tahun berjalan						(214.237.713)
Aset						
Aset segmen	37.886.271	88.369.073	945.974.431	440.120.341	31.753.796	1.544.103.912
Tidak dialokasikan						78.222.979
Jumlah aset konsolidasi						1.622.326.891
Kewajiban						
Kewajiban segmen	4.001.694	-	40.425.867	-	52.130.201	96.557.762
Tidak dialokasikan						489.580.033
Jumlah kewajiban konsolidasi						586.137.795
Informasi lain-lain						
Penambahan aset tetap	-	-	702.905.437	-	22.378	702.927.815
Penyusutan	3.891.755	-	57.850.731	70.813.189	366.113	132.921.788

*) Merupakan pendapatan jasa penyedia awak kapal, *sub contract* dan jasa manajemen

**) Merupakan keuntungan (kerugian) kurs mata uang asing – bersih dan lain-lain

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

31 Desember 2008 (Disajikan kembali -Catatan 4)						
	Kimia	Gas	Minyak	FPSO	Lainnya *)	Jumlah
	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000
PENDAPATAN						
Pendapatan eksternal	26.006.416	-	148.507.558	105.520.714	8.098.380	288.133.068
Jumlah pendapatan segmen	26.006.416	-	148.507.558	105.520.714	8.098.380	288.133.068
Biaya segmen						
Biaya pelayaran						
Biaya sandar	5.247.795	-	761.321	13.148	-	6.022.264
Biaya bahan bakar	9.524.814	-	887.501	-	-	10.412.315
Jumlah biaya pelayaran	14.772.609	-	1.648.822	13.148	-	16.434.579
Beban penyusutan kapal dan operasi						
Beban operasi:						
Gaji	4.130.153	-	6.913.195	12.930.676	-	23.974.024
Perbaikan dan pemeliharaan	5.306.137	-	9.391.702	462.154	-	15.159.993
Suku cadang	1.320.169	-	3.454.286	2.429.429	-	7.203.884
Biaya pelumas	649.737	-	5.084.419	225.600	-	5.959.756
Asuransi	471.145	-	2.890.127	7.260.050	-	10.621.322
Transportasi	708.920	-	1.184.261	2.693.114	-	4.586.295
Pengurusan dokumen	845.004	-	1.261.174	300.631	-	2.406.809
Perlengkapan	339.852	-	1.347.980	565.477	-	2.253.309
Uang makan karyawan	298.529	-	1.257.793	1.493.021	-	3.049.343
Lain-lain	702.073	-	2.647.709	3.065.397	-	6.415.179
Jumlah operasi perkapalan	14.771.719	-	35.432.646	31.425.549	-	81.629.914
Penyusutan kapal	-	-	52.023.631	51.170.510	-	103.194.141
Jumlah biaya segmen	29.544.328	-	89.105.099	82.609.207	-	201.258.634
Hasil segmen	(3.537.912)	-	59.402.459	22.911.507	8.098.380	86.874.434
Penghasilan dan biaya yang tidak dialokasikan						
Beban umum dan administrasi						(12.617.363)
Beban lain-lain						(20.136.854) **)
Rugi sebelum pajak						54.120.217
Beban pajak						(3.360.416)
Laba bersih tahun berjalan						50.759.801
Aset						
Aset segmen	2.561.072	-	355.807.345	390.264.270	218.466.658	967.099.345
Tidak dialokasikan						63.840.856
Jumlah aset konsolidasi						1.030.940.201
Kewajiban						
Kewajiban segmen	1.454.516	-	25.999.827	111.478	51.344.552	78.910.373
Tidak dialokasikan						144.975.309
Jumlah kewajiban konsolidasi						223.885.682
Informasi lain-lain						
Penambahan aset tetap	-	-	-	-	458.804	458.804
Penyusutan	-	-	52.023.631	51.170.510	320.703	103.514.844

*) Merupakan pendapatan jasa penyedia awak kapal, *sub contract* dan jasa manajemen

**) Merupakan keuntungan (kerugian) kurs mata uang asing – bersih dan lain-lain

Perusahaan dan anak perusahaan berdomili di Indonesia.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

26. KEBIJAKAN MANAJEMEN RISIKO KEUANGAN

- a. Kebijakan manajemen risiko keuangan Perusahaan dan anak perusahaan bertujuan untuk memastikan bahwa terdapat sumber daya keuangan yang memadai untuk pengembangan usaha Perusahaan dan anak perusahaan serta dapat mengelola risiko nilai tukar mata uang asing, risiko tingkat bunga, risiko likuiditas dan risiko kredit. Kebijakan manajemen risiko keuangan yang dijalankan oleh Perusahaan dan anak perusahaan adalah sebagai berikut:

i. Risiko nilai tukar mata uang asing

Risiko nilai tukar mata uang asing Perusahaan dan anak perusahaan timbul terutama dari volatilitas nilai tukar mata uang asing. Pendapatan, biaya-biaya, piutang usaha, hutang dan pinjaman Perusahaan dan anak perusahaan sebagian besar diselenggarakan dalam mata uang Dolar Amerika Serikat sedangkan pembukuan dilakukan dalam mata uang Rupiah. Kebijakan Perusahaan dan anak perusahaan adalah melakukan penyeimbangan arus kas dari aktivitas operasi dan pendanaan dalam mata uang yang sama.

Jumlah eksposur mata uang asing bersih Perusahaan pada tanggal neraca diungkapkan dalam Catatan 27.

ii. Risiko tingkat bunga

Risiko tingkat bunga Perusahaan dan anak perusahaan timbul terutama dari perubahan tingkat suku bunga sehubungan dengan deposito berjangka dan pinjaman yang diperoleh dari lembaga keuangan. Kebijakan Perusahaan dan anak perusahaan adalah melakukan keseimbangan optimal antara pinjaman dengan tingkat bunga tetap dan mengambang ditetapkan dimuka. Rincian hutang bank yang memiliki eksposur perubahan risiko suku bunga adalah sebagai berikut:

Suku bunga efektif	Jatuh tempo					
	Dalam satu tahun Rp'000	Dalam dua tahun Rp'000	Dalam tiga tahun Rp'000	Dalam empat tahun Rp'000	Dalam lima tahun Rp'000	Setelah lima tahun Rp'000
31 Desember 2010						
Tingkat suku bunga mengambang	4,23% - 5,6%	10.789.200	41.995.463	41.995.463	41.995.463	142.657.199
<i>Indicative return</i> dengan persentase tertentu yang ditinjau secara periodik	14,40%	13.068.160	13.068.160	13.068.160	28.003.200	-
Jumlah		<u>23.857.360</u>	<u>55.063.623</u>	<u>55.063.623</u>	<u>69.998.662</u>	<u>142.657.199</u>
31 Desember 2009						
<i>Indicative return</i> dengan persentase tertentu yang ditinjau secara periodik	14,40%	<u>13.068.160</u>	<u>13.068.160</u>	<u>13.068.160</u>	<u>13.068.160</u>	<u>28.003.200</u>

Pinjaman Perusahaan dan anak perusahaan terekspos terhadap risiko suku bunga mengambang dan *indicative return* dengan persentase tertentu yang ditinjau secara periodik dan terhadap risiko suku bunga atas arus kas (*cash flow interest rate*) seperti yang dijelaskan dalam Catatan 14.

Untuk tingkat bunga mengambang, analisis sensitivitas disusun dengan asumsi jumlah kewajiban terutang pada saat tanggal neraca adalah yang terutang untuk sepanjang tahun. Jika basis poin bunga lebih tinggi atau lebih rendah dari 50 basis poin dan semua variabel lainnya tetap konstan, laba Perusahaan dan anak perusahaan untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2010 akan menurun/meningkat sebesar Rp 1.586.910 ribu. Hal ini terutama disebabkan oleh eksposur tingkat variabel suku bunga pinjaman.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

iii. Risiko likuiditas

Risiko likuiditas Perusahaan dan anak perusahaan timbul terutama dari persyaratan pendanaan untuk membayar kewajiban dan mendukung kegiatan usaha. Perusahaan dan anak perusahaan menerapkan manajemen risiko likuiditas yang berhati-hati dengan mempertahankan saldo kas yang cukup yang berasal dari penagihan hasil penjualan dan juga dapat memperoleh dana tambahan melalui pembiayaan publik, swasta atau sumber lainnya.

Tanggung jawab utama manajemen risiko likuiditas terletak pada dewan direksi, yang telah membangun kerangka manajemen risiko likuiditas yang sesuai untuk persyaratan manajemen likuiditas dan pendanaan jangka pendek, menengah dan jangka panjang Perusahaan. Perusahaan mengelola risiko likuiditas dengan menjaga kecukupan simpanan, fasilitas bank dan fasilitas pinjam dengan terus menerus memonitor perkiraan dan arus kas aktual dan mencocokkan profil jatuh tempo aset dan kewajiban keuangan.

iv. Risiko Kredit

Risiko kredit Perusahaan dan anak perusahaan terutama melekat pada rekening bank, deposito berjangka dan piutang. Perusahaan dan anak perusahaan menempatkan rekening bank dan deposito berjangka pada institusi keuangan yang layak serta terpercaya.

Perusahaan dan anak perusahaan bertujuan memperoleh pertumbuhan pendapatan dengan risiko yang minimal karena eksposur risiko kredit. Perusahaan dan anak perusahaan memiliki kebijakan untuk bertransaksi dengan pelanggan yang memiliki reputasi baik dan sejarah kredit yang baik dan melakukan pengawasan kolektibilitas piutang sehingga diterima penagihannya secara tepat waktu.

Piutang usaha Perusahaan dan anak perusahaan dilakukan dengan perusahaan-perusahaan yang memiliki reputasi baik dan telah bertransaksi dengan Perusahaan dan Grup BLT (pemegang saham Perusahaan) dalam jangka waktu yang lama. Selama ini seluruh piutang Perusahaan dan anak perusahaan dapat ditagih.

Nilai tercatat aset keuangan pada laporan keuangan konsolidasi setelah dikurangi dengan penyisihan untuk kerugian mencerminkan eksposur Perusahaan dan perusahaan terhadap risiko kredit.

b. Nilai Wajar Instrumen Keuangan

Manajemen berpendapat bahwa nilai tercatat aset dan kewajiban keuangan yang dicatat sebesar biaya perolehan diamortisasi dalam laporan keuangan konsolidasi sama dengan nilai wajarnya kecuali untuk hutang lembaga keuangan jangka panjang dari Bank Syariah Mandiri, Bank Syariah BRI, Bank Muamalat Indonesia dan BPD Jatim Divisi Usaha Syariah dengan jumlah pinjaman sebesar Rp 80.275.840 ribu dan nilai wajar sebesar Rp 82.739.103 ribu.

Nilai wajar dari hutang lembaga keuangan jangka panjang dari Bank Syariah Mandiri, Bank Syariah BRI, Bank Muamalat Indonesia dan BPD Jatim Divisi Usaha Syariah yang ditentukan sesuai dengan model penentuan harga yang berlaku umum berdasarkan analisis arus kas yang didiskonto.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

27. ASET DAN KEWAJIBAN MONETER DALAM MATA UANG ASING

Perusahaan dan anak perusahaan mempunyai aset dan kewajiban moneter dalam mata uang asing sebagai berikut:

		2010		Disajikan kembali - Catatan 4			
				2009		2008	
		Mata Uang Asing	Ekuivalen Rupiah Rp'000	Mata Uang Asing	Ekuivalen Rupiah Rp'000	Mata Uang Asing	Ekuivalen Rupiah Rp'000
Aset							
Kas dan setara kas	USD	757.165	6.807.670	1.090	10.243	-	-
Piutang usaha	USD	10.482.563	94.248.724	4.398.721	41.347.975	4.203.197	46.025.012
	SGD	-	-	5.330	35.703	-	-
Piutang lain-lain							
kepada pihak ketiga	USD	242.364	2.179.092	1.105.773	10.394.266	677.245	7.415.829
	SGD	11.585	80.872	93.919	629.163	-	-
	Lain-lain		11.048		9.335		-
Piutang lain-lain							
kepada pihak hubungan istimewa	USD	162.560	1.461.574	849.323	7.983.634	-	-
	SGD	490	3.420	320	2.146	-	-
Jumlah Aset			<u>104.792.400</u>		<u>60.412.465</u>		<u>53.440.841</u>
Kewajiban							
Hutang usaha	USD	10.418.424	93.672.051	3.020.254	28.390.392	494.808	5.418.152
	SGD	2.203.456	15.382.323	942.996	6.317.127	16.366	124.498
	Lain-lain		5.022.350		1.117.945		-
Biaya yang masih harus dibayar	USD	539.588	4.851.436	-	-	-	-
Hutang lembaga keuangan jangka panjang	USD	35.750.000	321.428.250	-	-	-	-
Jumlah Kewajiban			<u>440.356.410</u>		<u>35.825.464</u>		<u>5.542.650</u>
Jumlah Aset (Kewajiban) - Bersih			<u>(335.564.010)</u>		<u>24.587.001</u>		<u>47.898.191</u>

Kurs konversi yang digunakan Perusahaan dan anak perusahaan adalah sebagai berikut:

	31 Desember		
	2010	2009	2008
	Rp	Rp	Rp
<u>Mata Uang Asing</u>			
1 USD	8.991	9.400	10.950
1 SGD	6.981	6.699	7.607

28. PERISTIWA PENTING SETELAH TANGGAL NERACA

- Pada tanggal 3 Januari 2011, Perusahaan sebagai Penyewa telah melakukan Bareboat Charter dengan PT Banyu Laju Shipping, pihak hubungan istimewa untuk kapal MT Tirtasari, dengan nilai kontrak sebesar USD 118.900 per bulan dan periode penyewaan selama 139 bulan.
- Pada tanggal 3 Januari 2011, Perusahaan sebagai Penyewa telah melakukan Bareboat Charter dengan PT Brotojoyo Maritime, pihak hubungan istimewa untuk kapal MT Bramani, dengan nilai kontrak sebesar USD 92.400 per bulan dan periode penyewaan selama 55 bulan.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

- c. Pada tanggal 3 Januari 2011, Perusahaan sebagai Penyewa telah melakukan Bareboat Charter dengan PT Berlian Laju Tanker Tbk, pemegang saham Perusahaan untuk kapal MT Gas Jawa, dengan nilai kontrak sebesar USD 90.800 per bulan dan periode penyewaan selama 46 bulan, untuk kapal MT Gas Kalimantan dengan nilai kontrak sebesar USD 100.100 per bulan dan periode penyewaan selama 131 bulan dan untuk kapal MT Gas Sumatera dengan nilai kontrak sebesar USD 111.300 per bulan dan periode penyewaan selama 48 bulan.
- d. Pada tanggal 15 Januari 2011, Perusahaan sebagai Penyewa telah melakukan Bareboat Charter dengan PT Berlian Laju Tanker Tbk, pemegang saham Perusahaan untuk kapal MT Gas Indonesia, dengan nilai kontrak sebesar USD 120.500 per bulan dan periode penyewaan selama 56 bulan.
- e. Berdasarkan akta No. 75 dari Humbert Lie S.H., S.E., M.kn., notaris di Jakarta, tanggal 17 Januari 2011, para pemegang saham menyetujui dan memutuskan antara lain:
- Menyetujui untuk meningkatkan Modal Dasar dalam Perusahaan, yang semula sebesar Rp 2.000.000.000 ribu menjadi Rp 4.400.000.000 ribu yang terbagi atas 44.000.000 ribu saham, dengan nilai nominal Rp 100 per saham.
 - Menyetujui untuk menetapkan remunerasi bagi Pengurus Perusahaan sebagai berikut
 - Menetapkan besarnya gaji dan tunjangan lainnya bagi seluruh anggota Direksi Perusahaan, setelah dipotong pajak penghasilan tidak melebihi jumlah Rp 13.200.000 ribu
 - Menetapkan besarnya gaji dan tunjangan lainnya bagi seluruh anggota Dewan Komisaris Perusahaan, setelah dipotong pajak penghasilan tidak melebihi jumlah Rp 6.000.000 ribu.
- Perubahan anggaran dasar tersebut telah memperoleh persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan surat keputusannya No. AHU-04137.AH.01.02.Tahun 2011 tanggal 26 Januari 2011.
- f. Pada tanggal 7 Februari 2011, PT. Diamond Maritime, anak perusahaan, memperoleh kontrak pengangkutan dengan Pertamina dengan nilai kontrak sebesar USD 7.900 per hari selama 1 bulan dengan 2 opsi perpanjangan masing-masing selama 1 bulan.
- g. Berdasarkan Surat Perusahaan No. 385/BLT/CS/BPM/I/II tanggal 9 Februari 2011 Perusahaan mengajukan Pernyataan Pendaftaran kepada Ketua Badan Pengawas Pasar Modal (Bapepam) dan Lembaga Keuangan (LK) dalam rangka Penawaran Umum Perdana Saham sebanyak-banyaknya 7.260.000 ribu saham biasa atas nama dengan nilai nominal Rp 100 per saham dan disertai penerbitan waran sebanyak-banyaknya 3.600.000 ribu lembar waran dengan harga penawaran dan harga pelaksanaan yang akan ditentukan kemudian.
- h. Pada tanggal 16 Februari 2011, PT. Ruby Maritime, anak perusahaan, memperoleh kontrak pengangkutan dengan Pertamina dengan nilai kontrak sebesar USD 2.950 per hari selama 1 tahun dengan 2 opsi perpanjangan masing-masing selama 6 bulan.
- i. Pada tanggal 1 Januari 2011, Perusahaan mengadakan perjanjian sewa ruangan kantor dengan PT Dwibina Prima.
- j. Pada tahun 2011, Perusahaan telah membentuk internal audit.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

29. PENGARUH KRISIS KEUANGAN GLOBAL TERHADAP PERUSAHAAN DAN ANAK PERUSAHAAN

Di tahun 2008, pasar modal dan keuangan dunia mengalami kesulitan kredit dan volatilitas. Keadaan ini yang belum sepenuhnya pulih telah menyebabkan melemahnya permintaan konsumen, masalah likuiditas dan menurunnya tarif tambang, yang mempengaruhi baik operasional maupun non-operasional Perusahaan dan anak perusahaan.

Meskipun ekonomi global mulai menunjukkan tanda-tanda pemulihan, masih ada beberapa tantangan yang dihadapi oleh industri pelayaran. Untuk menjaga kemampuan Perusahaan dan anak perusahaan dalam mempertahankan kegiatan operasional dan profitabilitasnya dan membayar pinjaman ketika jatuh tempo, maka tindakan-tindakan yang akan dilakukan oleh manajemen sebagai berikut:

- Mendapatkan kontrak-kontrak jangka panjang baru melalui diversifikasi area geografis dan industri
- Pemanfaatan kesempatan atas aturan cabotage di Indonesia
- Perbaikan struktur modal dan likuiditas
- Pendanaan atas pembangunan kapal yang sedang berlangsung, dan
- Penerapan efisiensi biaya

Dalam menghadapi situasi ekonomi dunia seperti saat ini, manajemen optimis bahwa Perusahaan dan anak perusahaan akan mampu melaksanakan strateginya dan mengelola risiko-risiko bisnis serta keuangannya dengan baik. Manajemen juga yakin bahwa Perusahaan dan anak perusahaan memiliki sumberdaya yang memadai untuk melanjutkan kelangsungan operasionalnya di masa yang akan datang. Dengan demikian, manajemen tetap menerapkan basis kelangsungan usaha dalam menyusun laporan keuangan konsolidasi.

30. PENERAPAN STANDAR AKUNTANSI KEUANGAN BARU DAN REVISI (PSAK) DAN INTERPRETASI STANDAR AKUNTANSI KEUANGAN (ISAK)

a. Standar yang berlaku efektif pada tahun berjalan

Pada tahun berjalan, Perusahaan dan anak perusahaan menerapkan PSAK revisi berikut ini yang berlaku efektif untuk laporan keuangan yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2010:

- PSAK 26 (revisi 2008), Biaya Pinjaman
- PSAK 50 (revisi 2006), Instrumen Keuangan: Penyajian dan Pengungkapan.
- PSAK 55 (revisi 2006), Instrumen Keuangan: Pengakuan dan Pengukuran

Menurut PSAK 26 (revisi 2008), biaya pinjaman yang dapat diatribusikan secara langsung dengan perolehan, konstruksi, atau pembuatan set kualifikasian dikapitalisasi sebagai bagian biaya perolehan aset tersebut. Biaya pinjaman lainnya diakui sebagai beban. Penerapan standar ini tidak berpengaruh terhadap jumlah periode lalu dan sekarang, tetapi mempengaruhi jumlah biaya pinjaman masa mendatang.

Penerapan PSAK 50 (revisi 2006) menghasilkan pengungkapan instrumen keuangan yang lebih luas termasuk beberapa pengungkapan kualitatif yang berkaitan dengan tujuan manajemen risiko keuangan.

PSAK 55 (revisi 2006) memberikan panduan pada pengakuan dan pengukuran instrumen keuangan dan kontrak untuk membeli item non-keuangan. Antara lain, penerapan standar ini memerlukan penggunaan metode suku bunga efektif ketika aset atau kewajiban diukur pada biaya perolehan diamortisasi. Selain itu, PSAK ini juga mengubah cara Perusahaan dan anak perusahaan dalam mengukur penurunan nilai aset keuangan tergantung pada klasifikasi instrumen keuangan. Karena PSAK ini diterapkan secara prospektif, penerapan awal tidak memiliki pengaruh atas jumlah yang dilaporkan di tahun 2009.

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

b. Standar dan interpretasi telah diterbitkan tapi belum diterapkan

i. Efektif untuk periode yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2011:

- PSAK 1 (revisi 2009), Penyajian Laporan Keuangan
- PSAK 2 (revisi 2009), Laporan Arus Kas
- PSAK 3 (revisi 2010), Laporan Keuangan Interim
- PSAK 4 (revisi 2009), Laporan Keuangan Konsolidasian dan Laporan Keuangan Tersendiri
- PSAK 5 (revisi 2009), Segmen Operasi
- PSAK 7 (revisi 2010), Pengungkapan Pihak-pihak Berelasi
- PSAK 8 (revisi 2010), Peristiwa Setelah Periode Pelaporan
- PSAK 12 (revisi 2009), Bagian Partisipasi dalam Ventura Bersama
- PSAK 15 (revisi 2009), Investasi pada Entitas Asosiasi
- PSAK 19 (revisi 2010), Aset Takberwujud
- PSAK 22 (revisi 2010), Kombinasi Bisnis
- PSAK 23 (revisi 2010), Pendapatan
- PSAK 25 (revisi 2009), Kebijakan Akuntansi, Perubahan Estimasi Akuntansi, dan Kesalahan
- PSAK 48 (revisi 2009), Penurunan Nilai Aset
- PSAK 57 (revisi 2009), Provisi, Liabilitas Kontinjensi, dan Aset Kontinjensi
- PSAK 58 (revisi 2009), Aset Tidak Lancar yang Dimiliki untuk Dijual dan Operasi yang Dihentikan
- ISAK 7 (revisi 2009), Konsolidasi Entitas Bertujuan Khusus
- ISAK 9, Perubahan atas Liabilitas Aktivitas Purnaoperasi, Restorasi, dan Liabilitas Serupa
- ISAK 10, Program Loyalitas Pelanggan
- ISAK 11, Distribusi Aset Nonkas Kepada Pemilik
- ISAK 12, Pengendalian Bersama Entitas: Kontribusi Nonmoneter oleh Venturer
- ISAK 14, Aset Tak Berwujud – Biaya Situs Web
- ISAK 17, Laporan Keuangan Interim dan Penurunan Nilai

ii. Efektif untuk periode yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2012:

- PSAK 10 (revisi 2010), Pengaruh Perubahan Nilai Tukar Valuta Asing
- PSAK 18 (revisi 2010), Akuntansi dan Pelaporan Program Manfaat Purnakarya
- PSAK 24 (revisi 2010), Imbalan Kerja
- PSAK 34 (revisi 2010), Kontrak Konstruksi
- PSAK 46 (revisi 2010), Pajak Penghasilan
- PSAK 50 (revisi 2010), Instrumen Keuangan: Penyajian
- PSAK 53 (revisi 2010), Pembayaran Berbasis Saham
- PSAK 60, Instrumen Keuangan: Pengungkapan
- PSAK 61, Akuntansi Hibah Pemerintah dan Pengungkapan Bantuan Pemerintah
- ISAK 13, Lindung Nilai Investasi Neto dalam Kegiatan Usaha Luar Negeri
- ISAK 15, Batas Aset Manfaat Pasti, Persyaratan Minimum dan Interaksinya
- ISAK 18, Bantuan Pemerintah – Tidak Ada Relasi Spesifik dengan Aktivitas Operasi
- ISAK 20, Pajak Penghasilan – Perubahan dalam status Pajak Entitas atau Para Pemegang Sahamnya.

Standar dan interpretasi baru/revisi ini merupakan hasil konvergensi Standar Pelaporan Keuangan Internasional (*International Financial Reporting Standards*).

PT. BUANA LISTYA TAMA Tbk DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2010, 2009 DAN 2008 SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR PADA
TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

Sampai dengan tanggal penerbitan laporan keuangan konsolidasi, manajemen sedang mengevaluasi dampak dari standar dan interpretasi terhadap laporan keuangan konsolidasi, dan dapat diketahui bahwa di antara PSAK-PSAK yang akan berlaku pada tahun 2011, PSAK 1, Penyajian Laporan Keuangan, akan memberikan beberapa perubahan signifikan dalam penyajian laporan keuangan. PSAK 1 mensyaratkan entitas, antara lain:

- Untuk menyajikan dalam laporan perubahan ekuitas, seluruh perubahan pemilik dalam ekuitas. Semua perubahan non-pemilik dalam ekuitas (contohnya pendapatan komprehensif) diminta untuk disajikan dalam satu laporan pendapatan komprehensif atau dalam dua laporan terpisah (laporan laba rugi dan laporan pendapatan komprehensif).
- Untuk menyajikan laporan posisi keuangan pada permulaan dari periode komparatif terawal dalam suatu laporan keuangan lengkap apabila entitas menerapkan kebijakan akuntansi secara retrospektif atau membuat penyajian kembali retrospektif sesuai dengan PSAK 25.
- Untuk menyajikan kepentingan non pengendali sebagai bagian dari ekuitas (sebelumnya disebut hak minoritas)

31. PENERBITAN KEMBALI LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI

Sehubungan dengan Penawaran Umum Perdana Saham, Perusahaan telah menerbitkan kembali laporan keuangan konsolidasi untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2010, 2009 dan 2008 untuk disesuaikan dengan peraturan pasar modal yang berlaku. Perubahan tersebut adalah penambahan informasi pada Catatan 1a, 3l, 3o, 9b,10,12,14, 18, 19, 24, 26 dan 28.

32. PERSETUJUAN PENERBITAN LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI

Laporan keuangan konsolidasi dari halaman 3 sampai dengan 48 telah disetujui oleh Direksi untuk diterbitkan pada tanggal 9 Maret 2011. Sehubungan dengan Penawaran Umum Perdana Saham, Direksi Perusahaan telah menyetujui untuk menerbitkan kembali laporan keuangan konsolidasi Perusahaan dan anak perusahaan untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2010, 2009 dan 2008 pada tanggal 25 Maret 2011. Tidak terdapat perbedaan material antara laporan keuangan konsolidasi terdahulu dengan laporan keuangan konsolidasi yang diterbitkan kembali, kecuali yang dijelaskan dalam Catatan 31 atas laporan keuangan konsolidasi.

XVIII. ANGGARAN DASAR PERSEROAN

Anggaran Dasar terakhir Perseroan hingga pada saat prospektus ini diterbitkan adalah Anggaran Dasar Perseroan berdasarkan Akta No. 123, tanggal 14 Desember 2010 yang dibuat dihadapan Humbert Lie, S.H., S.E., M.Kn, Notaris di Jakarta, yang telah memperoleh persetujuan Menkumham No. AHU-59449.AH.01.02.Tahun 2010 tanggal 21 Desember 2010 dan telah didaftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0092094.AH.01.09.Tahun 2010 tanggal 21 Desember 2010 dan Akta Pernyataan Keputusan Rapat No. 75 tanggal 17 Januari 2011 yang dibuat dihadapan Tuan Humbert Lie, S.H., S.E. M.kn., Notaris di Jakarta Utara, akta mana telah mendapatkan persetujuan dari Menkumham sesuai dengan Surat Keputusan No. AHU-04137.AH.01.02.Tahun 2011 tanggal 26 Januari 2011 dan telah di daftarkan dalam Daftar Perseroan No. AHU-0006819.AH.01.09.Tahun 2011 tanggal 26 Januari 2011, serta berdasarkan Surat Keterangan No. 118/KET-N/I/2011 tanggal 26 Januari 2011 yang ditandatangani oleh Humbert Lie, SH, SE, M.Kn, Notaris di Jakarta, adalah sebagai berikut:

NAMA DAN TEMPAT KEDUDUKAN

Pasal 1

1. Perseroan Terbatas ini bernama **PT BUANA LISTYA TAMA Tbk**, (selanjutnya cukup disingkat dengan "Perseroan"), berkedudukan di Jakarta Pusat.
2. Perseroan dapat membuka kantor cabang atau kantor perwakilan, baik di dalam maupun di luar wilayah Republik Indonesia sebagaimana ditetapkan oleh Direksi, dengan persetujuan dari Dewan Komisaris Perseroan.

JANGKA WAKTU BERDIRINYA PERSEROAN

Pasal 2

Perseroan didirikan untuk jangka waktu yang tidak terbatas terhitung sejak tanggal 12 Mei 2005 dan telah memperoleh status badan hukum berdasarkan Keputusan Menteri Kehakiman Republik Indonesia pada tanggal 21 September 2005 Nomor C-26012 HT.01.01.TH.2005.

MAKSUD DAN TUJUAN SERTA KEGIATAN USAHA

Pasal 3

1. Maksud dan Tujuan Perseroan ialah: Berusaha dalam bidang pelayaran.
2. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas Perseroan dapat melaksanakan kegiatan usaha sebagai berikut:
 - a. Kegiatan Utama Perseroan:
 - i. Melakukan usaha pengapalan dalam dan luar negeri dengan menggunakan kapal, termasuk tetapi tidak terbatas pada kapal tanker, tongkang dan kapal tunda (tug boat);
 - ii. Menjalankan usaha pengangkutan dan/atau logistic dengan melalui berbagai jenis alat angkut yang diperoleh dengan cara membeli, menyewa, menyewabelikan, membangun atau dengan cara lain menguasai kapal dan tongkang dan mengoperasikannya untuk mengangkut penumpang, barang bawaan dan semua jenis barang antar semua pelabuhan di dunia yang dianggap menguntungkan bagi Perseroan;
 - iii. Melakukan pembelian dan penjualan alat-alat transportasi dan/atau logistik termasuk suku cadangnya, termasuk tetapi tidak terbatas pada kapal tanker, tongkang dan kapal tunda (tug boat);
 - iv. Menjalankan usaha pelayaran dan juga bertindak sebagai agen pelayaran, agen forwarding, agen penumpang, agen awak kapal laut, penyedia bahan bakar, bongkar muat, tank farm (tanker timbun), angkutan tongkang serta kapal tunda dan ship management;
 - v. Melakukan jasa penyediaan awak kapal laut dan menyalurkannya baik bagi kapal milik sendiri maupun milik pihak lain baik di dalam maupun di luar negeri.
 - vi. Melakukan usaha floating storage ship ataupun platform atau utility boat juga termasuk pengoperasian jenis kapal yang belum disebutkan di atas dalam arti yang seluas-luasnya.



- vii. Melakukan kegiatan usaha penyimpanan dan pergudangan, pengangkutan dan penyaluran berbagai jenis barang dan usaha lain yang diperlukan untuk kepentingan penyimpanan, pergudangan, pengangkutan dan penyaluran barang-barang tersebut;
 - viii. Memperdagangkan, membeli, menjual, memproses (termasuk proses pencampuran dan pengolahan), memproduksi bahan kimia cair, produk kimia cair, gas, minyak bumi dan olahannya, minyak nabati dan produk turunannya, produk olahan kimia cair dan produk mineral non logam serta barang olahan dari semua bahan tersebut di atas;
- b. Kegiatan Penunjang Perseroan:
- i. Melakukan usaha pembuatan dan perbaikan kapal dan alat transportasi lainnya dan penyediaan suku cadang untuk kapal dan alat transportasi lainnya;
 - ii. Melakukan usaha konsultasi yang berkaitan dengan bidang pelayaran dan menjadi penasihat dalam pengembangan usaha dan sistem atau proses yang berkaitan dengan pelayaran.

MODAL **Pasal 4**

1. Modal dasar Perseroan berjumlah Rp 4.400.000.000.000,00 (empat triliun empat ratus miliar Rupiah) terbagi atas 44.000.000.000 (empat puluh empat miliar) saham, masing-masing saham bernilai nominal Rp 100,00 (seratus Rupiah).
2. Dari modal dasar tersebut telah ditempatkan dan disetor sejumlah 11.000.000.000 (sebelas miliar) saham dengan nilai nominal seluruhnya sebesar Rp 1.100.000.000.000,00 (satu triliun seratus miliar Rupiah) dari nilai nominal setiap saham yang telah ditempatkan tersebut diatas oleh para pemegang saham Perseroan.
3. Saham yang masih dalam simpanan akan dikeluarkan oleh Direksi menurut keperluan modal Perseroan pada waktu dan dengan harga serta persyaratan yang ditetapkan oleh Rapat Direksi dengan persetujuan Rapat Umum Pemegang Saham (selanjutnya cukup disebut dengan "RUPS") dengan mengindahkan ketentuan dalam Anggaran Dasar dan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal dengan ketentuan pengeluaran saham itu tidak dengan harga dibawah pari.
4. Kecuali sebagaimana ditentukan ayat 7 Pasal 4 ini, jika saham yang masih dalam simpanan akan dikeluarkan dengan cara penawaran umum terbatas dengan hak memesan efek terlebih dahulu (selanjutnya cukup disingkat dengan "Penawaran Umum Terbatas") kepada para pemegang saham, maka seluruh pemegang saham yang namanya tercatat dalam Daftar Pemegang Saham Perseroan pada tanggal sebagaimana ditetapkan oleh Direksi berdasarkan keputusan Rapat Umum Pemegang Saham yang menyetujui Penawaran Umum Terbatas tersebut mempunyai hak terlebih dahulu untuk membeli saham yang hendak dikeluarkan tersebut (selanjutnya disebut "Hak Memesan Efek Terlebih Dahulu" atau disingkat "HMETD") seimbang dengan jumlah saham yang mereka miliki (proporsional).

HMETD tersebut dapat dijual dan dialihkan kepada pihak lain, dengan mengindahkan ketentuan Anggaran Dasar dan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal.

Direksi harus mengumumkan keputusan tentang pengeluaran saham dengan penawaran umum terbatas tersebut dalam sekurang-kurangnya 1 (satu) surat kabar harian berbahasa Indonesia yang berperedaran luas dalam wilayah Republik Indonesia sesuai dengan pertimbangan Direksi.

Para pemegang saham atau pemegang HMETD tersebut berhak membeli saham yang akan dikeluarkan tersebut sesuai dengan jumlah HMETD yang dimilikinya pada waktu dan dengan persyaratan yang ditetapkan dalam keputusan Rapat Umum Pemegang Saham yang dimaksud dalam ayat 3 Pasal 4 ini.

Apabila dalam waktu yang telah ditentukan dalam keputusan Rapat Umum Pemegang Saham tersebut di atas, para pemegang saham atau para pemegang HMETD tidak melaksanakan hak atas pembelian saham yang ditawarkan kepada mereka sesuai dengan jumlah HMETD yang dimilikinya dengan membayar lunas secara tunai harga saham yang ditawarkan itu kepada Perseroan, maka saham tersebut akan dialokasikan kepada para pemegang saham yang hendak membeli saham dalam jumlah yang lebih besar dari porsi HMETD-nya sebanding dengan jumlah HMETD yang telah dilaksanakan, dengan mengindahkan ketentuan Anggaran Dasar dan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal.

Apabila setelah alokasi tersebut masih terdapat sisa saham yang tidak diambil bagian :

- (i) Jika penambahan modal Perseroan dengan cara Penawaran Umum Terbatas tersebut jumlah maksimumnya belum ditetapkan serta dilakukan tanpa adanya jaminan dari pembeli siaga, maka sisa saham yang tidak diambil bagian tersebut tidak jadi dikeluarkan dan tetap dalam simpanan Perseroan;
 - (ii) Jika penambahan modal Perseroan dengan cara Penawaran Umum Terbatas tersebut telah ditetapkan jumlahnya serta dilakukan dengan jaminan dari pihak tertentu yang bertindak sebagai pembeli siaga dalam Penawaran Umum Terbatas tersebut, yang telah menyatakan kesediaannya untuk membeli sisa saham tersebut, maka sisa saham tersebut wajib dialokasikan kepada pembeli siaga, demikian dengan harga dan syarat yang tidak lebih ringan daripada yang telah ditetapkan dalam keputusan Rapat Umum Pemegang Saham tersebut;
 - demikian dengan mengindahkan ketentuan Anggaran Dasar dan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal.
5. Ketentuan ayat 3 dan 4 di atas secara mutatis mutandis juga berlaku di dalam hal Perseroan hendak mengeluarkan efek yang dapat ditukar dengan saham atau efek yang mengandung hak untuk memperoleh saham seperti obligasi konversi, waran atau efek konversi lainnya yang dapat mempengaruhi komposisi kepemilikan saham dalam Perseroan, satu dan lainnya dengan mengindahkan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal, dan tidak mengurangi izin pihak yang berwenang sejauh disyaratkan berdasarkan peraturan perundang-undangan (selanjutnya cukup disebut "Efek Bersifat Ekuitas").
 6. Jika saham yang masih dalam simpanan hendak dikeluarkan oleh Perseroan kepada para pemegang efek yang dapat ditukar dengan saham atau efek yang mengandung hak untuk memperoleh saham seperti obligasi konversi, waran atau efek konversi lainnya yang telah dikeluarkan oleh Perseroan berdasarkan persetujuan Rapat Umum Pemegang Saham, maka Direksi berwenang melakukan pengeluaran saham dimaksud tanpa memberikan hak kepada para pemegang saham yang ada pada saat itu untuk membeli terlebih dahulu saham yang akan dikeluarkan tersebut, satu dan lainnya dengan mengindahkan ketentuan Anggaran Dasar dan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal.
 7. Direksi berwenang mengeluarkan saham, efek yang dapat ditukar dengan saham atau efek yang mengandung hak untuk memperoleh saham seperti obligasi konversi, waran atau efek konversi lainnya dengan penawaran terbatas (*private placement*) atau penawaran umum (kedua, ketiga dan selanjutnya) sesuai dengan keputusan Rapat Umum Pemegang Saham, tanpa memberikan HMETD kepada para pemegang saham yang ada, dalam hal pengeluaran tersebut:
 - a. ditujukan kepada karyawan Perseroan;
 - b. ditujukan kepada pemegang obligasi atau Efek lain yang dapat dikonversi menjadi saham, yang telah dikeluarkan dengan persetujuan Rapat Umum Pemegang Saham;
 - c. dilakukan dalam rangka reorganisasi dan/atau restrukturisasi yang telah disetujui oleh Rapat Umum Pemegang Saham; dan/atau
 - d. dilakukan sesuai dengan peraturan di bidang Pasar Modal yang memperbolehkan penambahan modal tanpa HMETD.Saham, efek yang dapat ditukar dengan saham atau efek yang mengandung hak untuk memperoleh saham seperti obligasi konversi, waran atau efek konversi lainnya yang dikeluarkan tersebut dapat dijual Perseroan kepada pihak dengan harga, jumlah, jangka waktu, dan persyaratan yang ditentukan oleh Rapat Direksi berdasarkan keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Perseroan dengan mengindahkan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal.
 8. Dalam hal peningkatan jumlah saham yang ditempatkan lebih lanjut sehubungan dengan peningkatan modal dasar Perseroan, maka ketentuan dalam ayat 3, 4, 5, 6 dan 7 Pasal 4 ini berlaku pula secara mutatis mutandis bagi pengeluaran saham karena adanya peningkatan modal dasar tersebut.
 9. Penambahan modal disetor menjadi efektif setelah terjadinya penysetoran, dan saham yang diterbitkan mempunyai hak-hak yang sama dengan saham yang mempunyai klasifikasi yang sama yang diterbitkan oleh Perseroan, dengan tidak mengurangi kewajiban Perseroan untuk mengurus pemberitahuan kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia.
 10. Penambahan modal dasar yang mengakibatkan modal ditempatkan dan disetor menjadi kurang dari 25% (dua puluh lima perseratus) dari modal dasar, dapat dilakukan sepanjang :
 - a. telah memperoleh persetujuan Rapat Umum Pemegang Saham untuk menambah modal dasar;
 - b. telah memperoleh persetujuan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia;

- c. penambahan modal ditempatkan dan disetor sehingga menjadi paling sedikit 25% (dua puluh lima perseratus) dari modal dasar wajib dilakukan dalam jangka waktu paling lambat 6 (enam) bulan setelah persetujuan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia sebagaimana dimaksud dalam butir b diatas;
- d. dalam hal penambahan modal disetor sebagaimana dimaksud dalam butir c di atas tidak terpenuhi sepenuhnya maka Perseroan harus mengubah kembali anggaran dasarnya, sehingga modal dasar dan modal disetor memenuhi ketentuan Pasal 33 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (untuk selanjutnya disingkat dengan "UUPT") dalam jangka waktu 2 (dua) bulan setelah jangka waktu dalam butir c diatas tidak terpenuhi;
- e. Persetujuan Rapat Umum Pemegang Saham sebagaimana dimaksud dalam butir a diatas termasuk juga persetujuan untuk mengubah anggaran dasar sebagaimana dimaksud dalam butir d diatas.

Perubahan anggaran dasar dalam rangka penambahan modal dasar menjadi efektif setelah terjadinya penyeteroran modal yang mengakibatkan besarnya modal disetor menjadi paling sedikit 25% (dua puluh lima perseratus) dari modal dasar dan mempunyai hak-hak yang sama dengan saham lainnya yang diterbitkan oleh Perseroan, dengan tidak mengurangi kewajiban Perseroan untuk mengurus persetujuan perubahan anggaran dasar dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia atas pelaksanaan penambahan modal disetor tersebut.

Saham Pasal 5

1. Semua saham yang dikeluarkan oleh Perseroan adalah saham atas nama sebagaimana terdaftar dalam Daftar Pemegang Saham Perseroan.
2. Setiap saham memberikan kepada pemiliknya hak yang tidak dapat dibagi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 52 UUPT.
3. Jika suatu tindakan Perseroan mengakibatkan terjadi pecahan nilai nominal saham, ketentuan mengenai perlakuan pecahan nilai nominal saham, hak pemegang pecahan nilai nominal saham dan bukti pemilikan pecahan nilai saham akan ditetapkan di dalam Rapat Umum Pemegang Saham yang memutuskan tindakan Perseroan yang mengakibatkan terjadinya pecahan nilai nominal saham tersebut.
4. Perseroan hanya mengakui seorang atau satu badan hukum sebagai pemilik dari satu saham, yaitu yang namanya tercatat sebagai pemilik saham yang bersangkutan dalam Daftar Pemegang Saham Perseroan.
5. Apabila saham karena sebab apapun menjadi milik beberapa orang, maka mereka yang memiliki bersama-sama itu diwajibkan untuk menunjuk seorang di antara mereka atau seorang lain sebagai kuasa mereka bersama dan hanya nama kuasa bersama mereka yang berhak dimasukkan dalam Daftar Pemegang Saham dan hanya yang ditunjuk atau diberi kuasa itu sajalah yang berhak mempergunakan hak yang diberikan oleh hukum atas saham tersebut.
6. Selama ketentuan ayat 4 di atas belum dilaksanakan, maka para pemegang saham tersebut tidak berhak mengeluarkan suara dalam Rapat Umum Pemegang Saham, sedangkan pembayaran dividen untuk saham itu ditangguhkan.
7. Seorang pemegang saham menurut hukum harus tunduk kepada ketentuan Anggaran Dasar dan kepada semua keputusan yang diambil dengan sah dalam Rapat Umum Pemegang Saham serta peraturan perundang-undangan.
8. Untuk saham Perseroan yang tercatat pada bursa efek berlaku peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal dan peraturan bursa efek dimana saham Perseroan dicatatkan.
9. Bukti pemilikan saham dapat berupa surat saham atau surat kolektif saham yang bentuk dan isinya sebagaimana diatur dalam ayat 10, 11, 12, 13 dan 14 di bawah ini atau konfirmasi pencatatan saham sebagaimana diatur dalam ayat 15 dan 16 di bawah ini.
10. Apabila dikeluarkan surat saham, maka untuk setiap saham diberi sehelai surat saham. Biaya yang dikeluarkan untuk setiap penerbitan surat saham sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal dan peraturan bursa efek dimana saham Perseroan tercatat pada waktu itu.
11. Surat kolektif saham dapat dikeluarkan sebagai bukti pemilikan 2 (dua) atau lebih saham yang dimiliki oleh seorang pemegang saham.

12. Pada surat saham sekurangnya harus dicantumkan:
 - a. Nama dan alamat pemegang saham;
 - b. Nomor surat saham;
 - c. Tanggal pengeluaran surat saham;
 - d. Nilai nominal saham;
 - e. Lain-lain hal yang dianggap perlu oleh Perseroan dan diharuskan oleh peraturan perundang-undangan dengan tidak mengurangi ketentuan dalam Anggaran Dasar.
13. Pada surat kolektif saham sekurang-kurangnya harus dicantumkan:
 - a. Nama dan alamat pemegang saham
 - b. Nomor surat kolektif saham
 - c. Tanggal pengeluaran surat kolektif saham
 - d. Nilai nominal saham
 - e. Jumlah saham
 - f. Lain-lain hal yang dianggap perlu oleh Perseroan dan diharuskan oleh peraturan perundang-undangan dengan tidak mengurangi ketentuan dalam Anggaran Dasar.
14. Surat saham dan surat kolektif saham harus dicetak sesuai peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal dan harus ditandatangani oleh anggota Direksi dari dan yang mewakili Direksi sesuai ketentuan Anggaran Dasar.
15. Untuk saham yang termasuk dalam Penitipan Kolektif pada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian atau pada Bank Kustodian (khusus dalam rangka kontrak investasi kolektif), diterbitkan dalam bentuk Konfirmasi Pencatatan Saham yang ditandatangani oleh anggota Direksi yang berwenang mewakili Direksi sesuai dengan ketentuan Anggaran Dasar atau tanda tangan tersebut dicetak langsung pada Konfirmasi Pencatatan Saham.
16. Konfirmasi Pencatatan Saham yang dikeluarkan Direksi untuk saham yang termasuk dalam Penitipan Kolektif sekurangnya harus mencantumkan :
 - a. Nama dan alamat Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian atau Bank Kustodian yang melaksanakan Penitipan Kolektif yang bersangkutan;
 - b. Tanggal pengeluaran Konfirmasi Pencatatan Saham;
 - c. Jumlah saham yang tercakup dalam Konfirmasi Pencatatan Saham;
 - d. Jumlah nilai nominal saham yang tercakup dalam Konfirmasi Pencatatan Saham;
 - e. Ketentuan bahwa setiap saham dalam Penitipan Kolektif dengan klasifikasi yang sama adalah sepadan dan dapat dipertukarkan antara satu dengan yang lain;
 - f. Persyaratan yang ditetapkan oleh Direksi untuk perubahan Konfirmasi Pencatatan saham.

Pengganti Surat Saham

Pasal 6

1. Apabila surat saham rusak, lusuh atau usang atau tidak dapat dipakai lagi, maka atas permintaan tertulis dari pemegang saham yang bersangkutan dengan penyerahan atas surat saham asli atau sisa surat saham asli tersebut, Direksi akan mengeluarkan surat saham pengganti, setelah surat saham yang rusak, lusuh, atau usang, atau tidak dapat dipakai lagi tersebut diserahkan kembali kepada Direksi, dengan mengenakan biaya sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal dan peraturan bursa efek dimana saham Perseroan tercatat pada waktu itu.
2. Asli surat saham sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 kemudian dihapuskan setelah memberikan penggantian surat saham dan oleh Direksi dibuat berita acara untuk dilaporkan dalam Rapat Umum Pemegang Saham berikutnya.
3. Apabila surat saham hilang, rusak sehingga tidak dapat terbaca (musnah) atau dicuri maka atas permintaan tertulis dari pemegang saham yang bersangkutan, Direksi akan mengeluarkan surat saham pengganti dengan mengenakan biaya sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal dan peraturan bursa efek dimana saham Perseroan tercatat pada waktu itu setelah menurut pendapat Direksi hilangnya atau musnahnya saham itu cukup dibuktikan dan dengan jaminan yang dipandang perlu oleh Direksi untuk tiap peristiwa yang khusus dan khusus untuk saham yang hilang, Perseroan telah mendapatkan dokumen pelaporan dari Kepolisian Republik Indonesia atas hilangnya surat saham tersebut. Dalam hal surat saham hilang, rusak sehingga tidak dapat terbaca (musnah), atau dicuri, pemegang saham atau orang yang berhak menerima surat saham baru tersebut harus menanggung kerugian yang diderita oleh Perseroan akibat dari penerbitan surat saham pengganti tersebut.



4. Tentang rencana pengeluaran pengganti surat saham karena hilang atau rusak sama sekali atau dicuri harus diumumkan oleh Direksi di bursa efek di mana saham Perseroan dicatatkan dalam waktu paling kurang 14 (empat belas) hari sebelum pengeluaran pengganti surat saham, dan dengan iklan dalam sedikitnya 1 (satu) surat kabar harian berbahasa Indonesia yang beredar di tempat kedudukan Perseroan sedikitnya 30 (tiga puluh) hari sebelum pengeluaran penggantinya itu.
 5. Untuk saham yang tercatat pada bursa efek berlaku peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal dan peraturan bursa efek dimana saham tersebut tercatat, dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan.
 6. Setelah pengganti surat saham tersebut dikeluarkan, maka asli surat saham tidak berlaku lagi terhadap Perseroan.
 7. Semua biaya untuk pengeluaran pengganti surat saham sebagaimana diuraikan dalam ayat 1 dan ayat 3 Pasal 6 ini termasuk tapi tidak terbatas pada biaya penyelidikan untuk surat saham yang dimaksud dalam ayat 3 ini ditanggung oleh pemegang saham yang bersangkutan.
- Ketentuan dalam ayat 1 sampai dengan ayat 7 pasal 6 ini, secara mutatis mutandis juga berlaku bagi pengeluaran pengganti surat kolektif saham.

Daftar Pemegang Saham dan Daftar Khusus Pasal 7

1. Direksi Perseroan mengadakan dan menyimpan Daftar Pemegang Saham dan Daftar Khusus sesuai dengan ketentuan Pasal 50, Pasal 100, Pasal 101, dan Pasal 116 UUPT serta peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal dan peraturan bursa efek dimana saham Perseroan dicatatkan.
2. Pemegang saham harus memberitahukan setiap perpindahan tempat tinggalnya dengan surat kepada Direksi Perseroan. Selama pemberitahuan itu belum dilakukan, maka segala panggilan dan pemberitahuan kepada pemegang saham adalah sah jika dialamatkan pada alamat pemegang saham yang paling akhir dicatat dalam Daftar Pemegang Saham.
3. Perubahan pada Daftar Pemegang Saham harus disetujui Direksi dan dibuktikan dengan penandatanganan pencatatan atas perubahan tersebut oleh anggota Direksi yang berhak mewakili Direksi sesuai ketentuan Anggaran Dasar.
4. Setiap pendaftaran atau pencatatan dalam Daftar Pemegang Saham termasuk pencatatan mengenai suatu penjualan, pemindahtanganan, pengagungan dengan gadai atau fidusia dan bentuk jaminan lain yang menyangkut saham atau hak atau kepentingan atas saham harus dilakukan sesuai ketentuan Anggaran Dasar dan untuk saham yang tercatat pada bursa efek berlaku peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal dan peraturan bursa efek dimana saham tersebut dicatatkan dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan.

Penitipan Kolektif Pasal 8

1. Saham dalam Penitipan Kolektif pada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian harus dicatat dalam Daftar Pemegang Saham Perseroan atas nama Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian untuk kepentingan pemegang rekening pada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian.
2. Saham dalam Penitipan Kolektif pada Bank Kustodian atau Perusahaan Efek yang dicatat dalam rekening Efek pada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian dicatat atas nama Bank Kustodian atau Perusahaan Efek dimaksud untuk kepentingan pemegang rekening pada Bank Kustodian atau Perusahaan Efek tersebut.
3. Apabila saham dalam Penitipan Kolektif pada Bank Kustodian merupakan bagian dari Portofolio Efek Reksa Dana berbentuk kontrak investasi kolektif dan tidak termasuk dalam Penitipan Kolektif pada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian, maka Perseroan akan mencatatkan saham tersebut dalam Daftar Pemegang Saham Perseroan atas nama Bank Kustodian untuk kepentingan pemilik Unit Penyertaan dari Reksa Dana berbentuk kontrak investasi kolektif tersebut.
4. Perseroan wajib menerbitkan sertifikat atau konfirmasi kepada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 Pasal 8 di atas atau Bank Kustodian sebagaimana dimaksud dalam ayat 3 pasal 8 di atas sebagai tanda bukti pencatatan dalam Daftar Pemegang Saham Perseroan.

5. Perseroan wajib memutasikan saham dalam Penitipan Kolektif yang terdaftar atas nama Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian atau Bank Kustodian untuk Reksa Dana berbentuk kontrak investasi kolektif dalam Daftar Pemegang Saham Perseroan menjadi atas nama Pihak yang ditunjuk oleh Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian atau Bank Kustodian dimaksud. Permohonan mutasi disampaikan oleh Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian atau Bank Kustodian kepada Perseroan atau Biro Administrasi Efek yang ditunjuk Perseroan.
6. Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian, Bank Kustodian atau Perusahaan Efek wajib menerbitkan konfirmasi kepada pemegang rekening sebagai tanda bukti pencatatan dalam rekening Efek.
7. Dalam Penitipan Kolektif setiap saham dari jenis dan klasifikasi yang sama yang diterbitkan Perseroan adalah sepadan dan dapat dipertukarkan antara satu dengan yang lain.
8. Perseroan wajib menolak pencatatan saham ke dalam Penitipan Kolektif apabila surat saham tersebut hilang atau musnah, kecuali Pihak yang meminta mutasi dimaksud dapat memberikan bukti dan/atau jaminan yang cukup bahwa Pihak tersebut benar-benar sebagai pemegang saham dan surat saham tersebut benar hilang atau musnah.
9. Perseroan wajib menolak pencatatan saham ke dalam Penitipan Kolektif apabila saham tersebut dijamin, diletakkan dalam sita berdasarkan penetapan pengadilan atau disita untuk pemeriksaan perkara pidana.
10. Pemegang rekening Efek yang Efeknya tercatat dalam Penitipan Kolektif berhak hadir dan/atau mengeluarkan suara dalam Rapat Umum Pemegang Saham sesuai dengan jumlah saham yang dimilikinya pada rekening tersebut.
11. Bank Kustodian dan Perusahaan Efek wajib menyampaikan daftar rekening Efek beserta jumlah saham Perseroan yang dimiliki oleh masing-masing pemegang rekening pada Bank Kustodian dan Perusahaan Efek tersebut kepada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian untuk selanjutnya diserahkan kepada Perseroan paling lambat 1 (satu) hari kerja sebelum panggilan Rapat Umum Pemegang Saham.
12. Manajer Investasi berhak hadir dan mengeluarkan suara dalam Rapat Umum Pemegang Saham atas saham Perseroan yang termasuk dalam Penitipan Kolektif pada Bank Kustodian yang merupakan bagian dari portofolio Efek Reksa Dana berbentuk kontrak investasi kolektif dan tidak termasuk dalam Penitipan Kolektif pada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian dengan ketentuan bahwa Bank Kustodian tersebut wajib menyampaikan nama Manajer Investasi tersebut kepada Perseroan paling lambat 1 (satu) hari kerja sebelum panggilan RUPS.
13. Perseroan wajib menyerahkan dividen, saham bonus atau hak-hak lain sehubungan dengan pemilikan saham kepada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian atas saham dalam Penitipan Kolektif pada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian dan seterusnya Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian tersebut menyerahkan dividen, saham bonus atau hak-hak lain kepada Bank Kustodian dan kepada Perusahaan Efek untuk kepentingan masing-masing pemegang rekening pada Bank Kustodian dan Perusahaan Efek tersebut.
14. Perseroan wajib menyerahkan dividen, saham bonus atau hak-hak lain sehubungan dengan pemilikan saham kepada Bank Kustodian atas saham dalam Penitipan Kolektif pada Bank Kustodian yang merupakan bagian dari portofolio Efek Reksa Dana berbentuk kontrak investasi kolektif dan tidak termasuk dalam Penitipan Kolektif pada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian.
15. Batas waktu penentuan pemegang rekening Efek yang berhak untuk memperoleh dividen, saham bonus atau hak-hak lainnya sehubungan dengan pemilikan saham dalam Penitipan Kolektif ditentukan oleh RUPS dengan ketentuan bahwa Bank Kustodian dan Perusahaan Efek wajib menyampaikan daftar pemegang rekening Efek beserta jumlah saham Perseroan yang dimiliki oleh masing-masing pemegang rekening Efek tersebut kepada Lembaga Penyimpanan dan Penyelesaian, paling lambat pada tanggal yang menjadi dasar penentuan pemegang saham yang berhak untuk memperoleh dividen, saham bonus atau hak-hak lainnya, untuk selanjutnya diserahkan kepada Perseroan paling lambat 1 (satu) hari kerja setelah tanggal yang menjadi dasar penentuan pemegang saham yang berhak untuk memperoleh dividen, saham bonus atau hak-hak lainnya tersebut.

Pemindahan Hak atas Saham

Pasal 9

1. Dalam hal terjadi perubahan pemilikan dari suatu saham, pemilik semula yang telah terdaftar dalam Daftar Pemegang Saham harus tetap dianggap sebagai pemegang saham sampai nama dari pemegang saham yang baru telah dimasukkan dalam Daftar Pemegang Saham, satu dan lain dengan tidak mengurangi izin dari pihak yang berwenang.

2. Setiap pemindahan hak atas saham harus berdasarkan akta pemindahan hak yang ditandatangani oleh yang memindahkan dan yang menerima pemindahan atau wakil mereka yang sah. Setiap biaya yang dikenakan berkenaan dengan pemindahan hak atas saham harus sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang pasar modal dan peraturan bursa efek dimana saham Perseroan tercatat.
3. Akta pemindahan hak sebagaimana dimaksud dalam ayat 2 harus berbentuk sebagaimana ditentukan dan/atau yang dapat diterima oleh Direksi dan salinannya disampaikan Perseroan dengan ketentuan bahwa dokumen pemindahan hak atas saham yang tercatat pada bursa efek dimana saham Perseroan tercatat pada waktu itu harus memenuhi peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal dan peraturan bursa efek dimana saham tersebut tercatat.
4. Pemindahan hak atas saham yang tercatat dalam rekening pada Penitipan Kolektif dicatat sebagai mutasi antar rekening ataupun sebagai mutasi dari suatu rekening dalam Penitipan Kolektif ke atas nama individu pemegang saham yang bukan pemegang rekening dalam Penitipan Kolektif dengan melaksanakan pencatatan atas pemindahan hak atas saham oleh Direksi Perseroan sebagaimana dimaksud dalam ayat 5 Pasal 8 di atas.
5. Pemindahan hak atas saham hanya diperbolehkan apabila semua ketentuan dalam Anggaran Dasar telah dipenuhi. 4.
6. Pemindahan Hak atas Saham harus mendapat persetujuan dari Instansi berwenang, jika peraturan perundang-undangan mensyaratkan hal tersebut.
7. Mulai hari panggilan Rapat Umum Pemegang Saham sampai dengan hari dilaksanakan Rapat Umum Pemegang Saham, pemindahan hak atas saham tidak diperkenankan.
8. Apabila karena warisan, perkawinan atau sebab lain saham tidak lagi menjadi milik Warga Negara Indonesia atau badan hukum Indonesia atau apabila seorang pemegang saham kehilangan kewarganegaraan Indonesianya, maka dalam jangka waktu 1 (satu) tahun orang atau badan hukum tersebut wajib memindahkan hak atas sahamnya kepada seorang Warga Negara Indonesia atau suatu badan hukum Indonesia sesuai ketentuan Anggaran Dasar.
9. Direksi wajib mencatat pemindahan hak atas saham, tanggal, dan hari pemindahan hak tersebut dalam daftar pemegang saham dan/atau daftar khusus tersebut di atas dan memberitahukan perubahan susunan pemegang saham kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia untuk dicatat dalam daftar Perseroan paling lambat 30 (tiga puluh) hari terhitung sejak tanggal pencatatan pemindahan hak.
10. Direksi dapat menolak untuk mendaftarkan pemindahan hak atas saham dalam Daftar Pemegang Saham apabila cara yang disyaratkan dalam Anggaran Dasar Perseroan dan cara yang ditentukan oleh Rapat Direksi tidak dipenuhi atau hal lain yang disyaratkan oleh pihak yang berwenang tidak dipenuhi.
11. Apabila Direksi menolak untuk mencatat pemindahan hak atas saham, maka Direksi wajib mengirimkan pemberitahuan penolakan kepada pihak yang akan memindahkan haknya dalam waktu 30 (tiga puluh) hari setelah tanggal permohonan pendaftaran itu diterima oleh Direksi. Mengenai saham Perseroan yang tercatat pada bursa efek setiap penolakan untuk mencatat pemindahan hak atas saham harus sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal dan peraturan bursa efek dimana saham Perseroan tercatat.
12. Daftar Pemegang Saham harus ditutup pada hari kerja terakhir dari bursa efek di Indonesia sebelum diiklankannya pemanggilan untuk Rapat Umum Pemegang Saham, untuk menetapkan nama para pemegang saham yang berhak hadir dalam Rapat Umum Pemegang Saham yang dimaksud.
13. Orang yang mendapat hak atas saham sebagai akibat kematian seorang pemegang saham atau karena suatu alasan lain yang menyebabkan pemilikan suatu saham beralih menurut hukum, dengan mengajukan bukti hak sebagaimana sewaktu-waktu disyaratkan oleh Direksi, dapat mengajukan permohonan secara tertulis untuk didaftarkan sebagai pemegang saham.
14. Pendaftaran hanya dapat dilakukan apabila Direksi dapat menerima baik bukti hak itu, dengan memperhatikan ketentuan dalam Anggaran Dasar dan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal serta peraturan bursa efek dimana saham Perseroan dicatatkan pada waktu itu.
15. Semua pembatasan, larangan dan ketentuan dalam Anggaran Dasar yang mengatur hak untuk memindahkan hak atas saham dan pendaftaran pemindahan hak atas saham harus berlaku terhadap setiap peralihan hak menurut ayat 9 Pasal ini.

Rapat Umum Pemegang Saham Pasal 10

1. Dalam Anggaran Dasar ini Rapat Umum Pemegang Saham berarti Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan dan Rapat Umum Pemegang Saham lainnya yang disebut juga Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa, kecuali dengan tegas ditentukan lain.
2. Direksi menyelenggarakan Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan setiap tahun yang wajib diadakan dalam jangka waktu paling lambat 6 (enam) bulan setelah tahun buku berakhir.
3. Dalam Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan:
 - a. Direksi menyampaikan laporan tahunan sesuai dengan ketentuan Pasal 66, Pasal 67 dan Pasal 68 UUPT.
 - b. Ditetapkan penggunaan laba bersih, sesuai dengan ketentuan Pasal 70 dan Pasal 71 UUPT.
 - b. Dilakukan penunjukan Akuntan Publik yang terdaftar.
 - c. Jika perlu mengisi lowongan jabatan anggota Direksi dan Dewan Komisaris Perseroan.
 - d. Diputuskan mata acara lainnya yang telah diajukan sebagaimana mestinya sesuai dengan ketentuan UUPT dan Anggaran Dasar.
4. Persetujuan laporan tahunan dan pengesahan laporan keuangan oleh Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan berarti memberikan pelunasan dan pembebasan tanggung jawab sepenuhnya kepada anggota Direksi atas pengurusan dan kepada anggota Dewan Komisaris atas pengawasan yang telah dijalankan selama tahun buku yang lalu, sejauh tindakan tersebut tercermin dalam laporan tahunan dan laporan keuangan.
Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa dapat diselenggarakan sewaktu-waktu berdasarkan kebutuhan untuk membicarakan dan memutuskan mata acara rapat, namun tidak berwenang membicarakan dan memutuskan mata acara Rapat sebagaimana dimaksud dalam ayat 3 butir a dan b tersebut di atas.

Tempat, Pemanggilan dan Pimpinan Rapat Umum Pemegang Saham Pasal 11

1. Rapat Umum Pemegang Saham diadakan di tempat kedudukan Perseroan atau di tempat Perseroan melakukan kegiatan usahanya yang utama atau di tempat Perseroan melakukan kegiatan usahanya yang utama atau di tempat kedudukan bursa efek di tempat dimana saham Perseroan dicatatkan sepanjang berada di dalam wilayah Negara Republik Indonesia.
2. Rapat Umum Pemegang Saham dilaksanakan dengan melakukan pemberitahuan dan pemanggilan berdasarkan ketentuan Pasal 81, Pasal 82, Pasal 83, dan Pasal 86 UUPT serta Pasal 79 ayat 1, 5, 6, dan 7 dan Pasal 80 UUPT, dengan memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal dan dengan ketentuan bahwa pemanggilan Rapat Umum Pemegang Saham harus dilakukan sekurangnyanya **14 (empat belas) hari** sebelum tanggal Rapat Umum Pemegang Saham dengan tidak memperhitungkan tanggal pemanggilan dan tanggal Rapat Umum Pemegang Saham.
3. Usul dari pemegang saham harus dimasukkan dalam acara Rapat Umum Pemegang Saham dalam hal:
 - a. usul yang bersangkutan telah diajukan secara tertulis kepada Direksi oleh seorang atau lebih pemegang saham yang memiliki sedikitnya 10% (sepuluh persen) dari keseluruhan jumlah saham dengan hak suara;
 - b. usul yang bersangkutan telah diterima oleh Direksi sedikitnya 7 (tujuh) hari sebelum tanggal pemanggilan untuk Rapat Umum Pemegang Saham yang bersangkutan dikeluarkan;
 - b. menurut pendapat Direksi usul itu dianggap berhubungan langsung dengan usaha Perseroan.
4. Apabila dalam Anggaran Dasar tidak ditentukan lain, maka Rapat Umum Pemegang Saham dipimpin oleh anggota Dewan Komisaris yang ditunjuk oleh Rapat Dewan Komisaris untuk itu, dalam hal Rapat Dewan Komisaris tidak melakukan penunjukan, Rapat dipimpin oleh salah seorang anggota Dewan Komisaris yang hadir dalam Rapat Umum Pemegang Saham, dalam hal tidak ada seorang pun dari anggota Dewan Komisaris yang hadir, maka Rapat Umum Pemegang Saham diketuai oleh Direktur Utama, dalam hal Direktur Utama tidak hadir atau berhalangan karena sebab apapun hal mana tidak perlu dibuktikan kepada pihak ketiga, Rapat Umum Pemegang Saham dipimpin oleh



salah seorang anggota Direksi lainnya yang hadir dalam Rapat Umum Pemegang Saham, dan dalam hal semua anggota Direksi tersebut tidak hadir atau berhalangan karena sebab apapun hal mana tidak perlu dibuktikan kepada pihak ketiga, maka Rapat Umum Pemegang Saham diketuai oleh seorang pemegang saham yang dipilih oleh dan dari antara mereka yang hadir dalam Rapat Umum Pemegang Saham.

5. Dari segala hal yang dibicarakan dan diputuskan dalam Rapat Umum Pemegang Saham dibuat Risalah Rapat Umum Pemegang Saham, yang untuk pengesahannya ditandatangani oleh Ketua Rapat dan paling sedikit 1 (satu) orang pemegang saham atau kuasa pemegang saham yang ditunjuk oleh dan dari antara mereka yang hadir dalam Rapat Umum Pemegang Saham. Penandatanganan yang dimaksud di atas tidak disyaratkan apabila risalah Rapat Umum Pemegang Saham tersebut dibuat dengan akta notaris

Kuorum, Hak Suara, dan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Pasal 12

1. Apabila Anggaran Dasar tidak menentukan lain, Rapat Umum Pemegang Saham dapat dilangsungkan apabila kuorum kehadiran sebagaimana disyaratkan dalam Pasal 86, Pasal 88, dan Pasal 89 UUPT juncto Pasal 38 ayat (2) dan atau peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal.
2. Rapat Umum Pemegang Saham dalam rangka pengeluaran Efek Bersifat Ekuitas dapat dilangsungkan apabila kuorum kehadiran sebagaimana disyaratkan dalam Pasal 86 ayat (1) dan (4) UUPT juncto. Pasal 42 ayat (2) telah dipenuhi dan Rapat Umum Pemegang Saham dalam rangka pengeluaran Efek Bersifat Ekuitas tersebut dapat mengambil keputusan berdasarkan ketentuan Pasal 42 ayat (2) juncto Pasal 87 UUPT dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal.
3. Pemungutan suara mengenai diri orang dilakukan dengan surat tertutup yang tidak ditandatangani dan mengenai hal lain secara lisan, kecuali apabila ketua Rapat Umum Pemegang Saham menentukan lain tanpa ada keberatan dari 1 (satu) atau lebih pemegang saham yang hadir dalam Rapat Umum Pemegang Saham yang bersama-sama mewakili sedikitnya 10% (sepuluh persen) dari jumlah seluruh saham yang dikeluarkan Perseroan dengan hak suara.
4. Pemegang saham baik sendiri maupun diwakili berdasarkan surat kuasa berhak menghadiri Rapat Umum Pemegang Saham dan menggunakan hak suaranya sesuai dengan jumlah saham yang dimilikinya.
5. Dalam pemungutan suara, anggota Direksi, anggota Komisaris dan karyawan Perseroan dilarang bertindak sebagai kuasa dari pemegang saham dalam rapat.
6. Pengambilan suara termasuk di dalamnya perhitungan suara blanko (*abstain*) akan dilakukan berdasarkan ketentuan hukum termasuk peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal.
7. Kecuali ditentukan lain dalam Anggaran Dasar ini, Rapat Umum Pemegang Saham dapat mengambil keputusan sesuai dengan Pasal 87, Pasal 88, dan Pasal 89 UUPT dan juga sesuai Pasal 38 ayat (2) UUPT dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal.
8. Keputusan berkenaan dengan transaksi yang mempunyai benturan kepentingan, kuorum, dan pengambilan keputusan dilakukan sesuai dengan ketentuan Peraturan Badan Pengawas Pasar Modal Nomor IX.E.1 Mengenai Benturan Kepentingan Transaksi Tertentu dan Peraturan Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan Nomor IX.J.1 mengenai Pokok-Pokok Anggaran Dasar Perseroan Yang Melakukan Penawaran Umum Efek Bersifat Ekuitas dan Perusahaan Publik.
9. Setiap hal yang diajukan oleh para pemegang saham selama pembicaraan atau pemungutan suara dalam Rapat Umum Pemegang Saham harus memenuhi semua syarat, sebagai berikut:
 - a. Menurut pendapat Ketua Rapat hal tersebut berhubungan langsung dengan salah satu acara rapat yang bersangkutan; dan
 - b. Menurut pendapat Ketua Rapat hal tersebut berhubungan langsung dengan kegiatan usaha Perseroan dan tidak bertentangan dengan kepentingan Perseroan.
10. Dari segala hal yang dibicarakan dan diputuskan dalam Rapat Umum Pemegang Saham dibuat Berita Acara Rapat oleh Notaris. Berita acara Rapat Umum Pemegang Saham tersebut menjadi bukti yang sah terhadap semua pemegang saham dan pihak ketiga tentang keputusan dan segala sesuatu yang terjadi dalam Rapat Umum Pemegang Saham

Direksi

Pasal 13

1. Perseroan diurus dan dipimpin oleh suatu Direksi yang terdiri dari sedikitnya 3 (tiga) orang Direktur, seorang diantaranya diangkat menjadi Direktur Utama, dan bila dipandang perlu dapat diangkat seorang atau lebih Wakil Direktur Utama.
2. Anggota Direksi diangkat oleh Rapat Umum Pemegang Saham dari calon yang memenuhi persyaratan sesuai ketentuan Pasal 93 UUPT serta persyaratan lain berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal, untuk jangka waktu 3 (tiga) tahun terhitung sejak tanggal dari Rapat Umum Pemegang Saham yang mengangkatnya sampai penutupan Rapat Umum Pemegang Saham tahunan yang ketiga setelah tanggal pengangkatannya, dengan tidak mengurangi hak Rapat Umum Pemegang Saham untuk memberhentikannya sewaktu-waktu sesuai dengan ketentuan Pasal 105 UUPT.
3. Anggota Direksi yang masa jabatannya telah berakhir dapat diangkat kembali.
4. Anggota Direksi dapat diberi gaji dan/atau tunjangan lainnya termasuk santunan purna jabatan sesuai dengan ketentuan Pasal 96 UUPT. Kenaikan gaji dan tunjangan yang diberikan kepada anggota Direksi harus berdasarkan keputusan Rapat Umum Pemegang Saham, dimana usul mengenai jumlah keseluruhan kenaikan gaji dan tunjangan anggota Direksi tersebut harus telah dicantumkan dalam pemanggilan Rapat Umum Pemegang Saham yang bersangkutan.
5. Apabila oleh suatu sebab jabatan anggota Direksi lowong, maka dalam jangka waktu 60 (enam puluh) hari sejak terjadi lowongan, harus diselenggarakan Rapat Umum Pemegang Saham, untuk mengisi lowongan itu.
Masa jabatan seorang yang diangkat untuk mengisi lowongan tersebut adalah sisa masa jabatan dari anggota Direksi yang jabatannya telah menjadi lowong tersebut.
6. Apabila oleh suatu sebab apapun semua jabatan anggota Direksi lowong, maka dalam jangka waktu 60 (enam puluh) hari sejak terjadinya lowongan tersebut harus diselenggarakan Rapat Umum Pemegang Saham untuk mengangkat Direksi baru, dan untuk sementara Perseroan diurus oleh Dewan Komisaris.
7. Seorang anggota Direksi berhak mengundurkan diri dari jabatannya dengan memberitahukan secara tertulis mengenai maksudnya tersebut kepada Perseroan sekurangnya 30 (tiga puluh) hari sebelum tanggal pengunduran dirinya.
Kepada anggota Direksi yang mengundurkan diri sebagaimana tersebut di atas tetap dapat dimintakan pertanggungjawabannya sebagai anggota Direksi sejak pengangkatan yang bersangkutan sampai dengan tanggal pengunduran dirinya dalam Rapat Umum Pemegang Saham berikutnya.
Dalam hal Perseroan tidak menyelenggarakan Rapat Umum Pemegang Saham dalam jangka waktu 60 (enam puluh) hari setelah diterimanya surat pengunduran diri, maka dengan lampaunya kurun waktu tersebut, pengunduran diri anggota Direksi menjadi sah tanpa memerlukan persetujuan Rapat Umum Pemegang Saham.
8. Dalam hal anggota Direksi mengundurkan diri sehingga mengakibatkan jumlah anggota Direksi menjadi kurang dari 3 (tiga) orang, maka pengunduran diri tersebut menjadi berlaku apabila telah disetujui oleh Rapat Umum Pemegang Saham yang sekaligus mengangkat anggota Direksi yang baru sehingga memenuhi persyaratan minimal jumlah anggota Direksi.
9. Jabatan anggota Direksi akan berakhir apabila:
 - a. mengundurkan diri sesuai dengan ketentuan ayat 7;
 - b. tidak lagi memenuhi persyaratan perundang-undangan atau ketentuan bursa efek dimana saham Perseroan dicatatkan pada waktu itu, termasuk tetapi tidak terbatas karena menjadi tidak waras atau pailit;
 - c. meninggal dunia;
 - d. diberhentikan berdasarkan keputusan Rapat Umum Pemegang Saham.
10. Dalam hal terjadi pengangkatan, penggantian, dan pemberhentian anggota Direksi, Direksi wajib memberitahukan perubahan anggota Direksi kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia untuk dicatat dalam daftar Perseroan dalam jangka waktu paling lambat 30 (tiga puluh) hari terhitung sejak tanggal keputusan Rapat Umum Pemegang Saham, tersebut.



Tugas dan Wewenang Direksi

Pasal 14

1. Direksi mengurus Perseroan sesuai dengan ketentuan Pasal 92 ayat 1 dan 2 UUPT.
1. Didalam menjalankan pengurusan sebagaimana dimaksud ayat 1, Direksi wajib melaksanakan tugasnya dengan itikad baik dan penuh tanggungjawab sesuai dengan ketentuan Pasal 97 UUPT dan dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan.
2. Direksi berhak mewakili Perseroan di dalam dan di luar Pengadilan tentang segala hal dan dalam segala kejadian, mengikat Perseroan dengan pihak lain dan pihak lain dengan Perseroan, serta menjalankan segala tindakan, baik yang mengenai kepengurusan maupun kepemilikan, atas harta kekayaan dengan pembatasan bahwa untuk:
 - a. Meminjam (termasuk dana yang diperoleh dari fasilitas leasing) atau meminjamkan uang atas nama Perseroan.
 - b. Mengikat Perseroan sebagai penjamin hutang (borg atau avalist).
 - c. Membebani hak tanggungan, menggadaikan atau dengan cara lain mempertanggungkan kekayaan Perseroan yang bukan merupakan seluruh atau sebagian besar kekayaan Perseroan.
 - d. Menjual/mendapatkan atau melepaskan kekayaan Perseroan yang bukan merupakan seluruh atau sebagian besar kekayaan Perseroan.
 - e. Melakukan penyertaan modal dalam Perseroan lain.
 - f. Mengajukan gugatan ke Pengadilan.- harus dengan persetujuan tertulis dari Dewan Komisaris.
3. Direksi wajib meminta persetujuan Rapat Umum Pemegang Saham untuk mengalihkan kekayaan Perseroan atau menjadikan jaminan utang kekayaan Perseroan yang merupakan lebih dari 50% (limapuluh persen) jumlah kekayaan bersih Perseroan dalam 1 (satu) transaksi atau lebih, baik yang berkaitan satu sama lain maupun tidak dalam jangka waktu 1 (satu) tahun buku sesuai dengan ketentuan Pasal 102 UUPT dan atau peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal.
4. 2 (dua) orang anggota Direksi, dengan ketentuan seorang dari padanya adalah Direktur Utama, berhak dan berwenang bertindak untuk dan atas nama Direksi serta mewakili Perseroan.
5. Dalam hal Direktur Utama tidak hadir atau berhalangan karena sebab apapun juga, hal mana tidak perlu dibuktikan kepada pihak ketiga, maka kedua orang anggota Direksi yang dimaksud, salah seorang diantaranya haruslah anggota Direksi yang ditunjuk secara tertulis oleh Direktur Utama, berhak dan berwenang bertindak untuk dan atas nama Direksi serta mewakili Perseroan. Direksi dapat memberi kuasa tertulis kepada 1 (satu) orang karyawan Perseroan atau lebih atau kepada orang lain untuk bertindak untuk dan atas nama Perseroan melakukan perbuatan hukum tertentu sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 103 UUPT.
6. Dalam hal Perseroan mempunyai kepentingan yang bertentangan dengan kepentingan pribadi seorang anggota Direksi, maka Perseroan akan diwakili oleh anggota Direksi lainnya yang tidak mempunyai benturan kepentingan dan dalam hal Perseroan mempunyai kepentingan yang bertentangan dengan kepentingan seluruh anggota Direksi, maka dalam hal ini Perseroan diwakili oleh Dewan Komisaris, satu dan lain dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal tentang benturan kepentingan transaksi tertentu.

Rapat Direksi

Pasal 15

1. Rapat Direksi dapat diadakan setiap waktu bilamana dipandang perlu oleh Direktur Utama atau oleh seorang atau lebih anggota Direksi atau atas permintaan tertulis dari Dewan Komisaris atau atas permintaan tertulis 1 (satu) pemegang saham atau lebih yang bersama-sama mewakili 1/10 (satu per sepuluh) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara.
2. Panggilan Rapat Direksi dilakukan oleh anggota Direksi yang berhak mewakili Direksi menurut ketentuan Anggaran Dasar.
3. Panggilan Rapat Direksi harus disampaikan dengan surat tercatat atau dengan surat yang disampaikan langsung kepada setiap anggota Direksi dengan mendapat tanda terima yang layak atau dengan telefax, telex, sekurang-kurangnya 7 (tujuh) hari sebelum rapat diadakan, dengan tidak memperhitungkan tanggal panggilan dan tanggal rapat. Apabila hal-hal yang hendak dibicarakan perlu segera diselesaikan, jangka waktu panggilan itu dapat dipersingkat menjadi tidak kurang dari 3 (tiga) hari dengan tidak memperhitungkan tanggal panggilan dan tanggal rapat.

4. Panggilan rapat itu harus mencantumkan acara, tanggal, waktu dan tempat rapat.
5. Rapat Direksi diadakan di tempat kedudukan Perseroan atau tempat kegiatan utama Perseroan. Apabila semua anggota Direksi hadir atau diwakili, panggilan terlebih dahulu tersebut tidak disyaratkan dan Rapat Direksi dapat diadakan di tempat lainnya sebagaimana yang ditentukan oleh anggota Direksi yang berhak mewakili Direksi menurut ketentuan Pasal 14 ayat 5 Anggaran Dasar dan rapat tersebut berhak mengambil keputusan yang sah dan mengikat.
6. Rapat Direksi dapat juga dilakukan melalui media *video confrence* atau melalui sarana media elektronik lainnya yang memungkinkan semua peserta Rapat Direksi saling melihat dan mendengar secara langsung serta berpartisipasi dalam Rapat Direksi. Ketentuan kuorum kehadiran dan persyaratan pengambilan keputusan Rapat Direksi yang diselenggarakan dengan cara ini adalah sama dengan ketentuan yang berlaku bagi Rapat Direksi yang diselenggarakan dengan kehadiran langsung tanpa menggunakan media elektronik sebagaimana diatur dalam ayat 9 dan 10 Pasal 15 ini. Ketentuan mengenai Berita Acara Rapat Direksi yang dilakukan melalui media *video conference* atau media elektronik lainnya tersebut ditandatangani oleh semua peserta Rapat.
7. Rapat Direksi dipimpin oleh Direktur Utama dan dalam hal Direktur Utama tidak dapat hadir atau berhalangan hal mana tidak perlu dibuktikan kepada pihak ketiga, maka Rapat Direksi akan dipimpin oleh seorang anggota Direksi lainnya yang ditunjuk oleh Rapat Direksi.
8. Seorang anggota Direksi dapat diwakili dalam Rapat Direksi hanya oleh anggota Direksi lainnya berdasarkan surat kuasa.
9. Rapat Direksi adalah sah dan berhak mengambil keputusan yang mengikat apabila lebih dari 50% (lima puluh persen) dari jumlah anggota Direksi hadir dan/atau diwakili dalam rapat.
10. Keputusan Rapat Direksi harus diambil berdasarkan musyawarah untuk mufakat. Dalam hal keputusan berdasarkan musyawarah untuk mufakat tidak tercapai maka keputusan diambil dengan pemungutan suara berdasarkan suara setuju lebih dari 50% (lima puluh persen) dari jumlah anggota Direksi hadir dan/atau diwakili dalam rapat.
11. Seorang anggota Direksi tidak dapat memberikan suaranya dalam Rapat yang membahas suatu kontrak atau usulan kontrak atau suatu rencana dimana yang bersangkutan memiliki kepentingan pribadi baik langsung maupun tidak langsung.
12. Apabila suara yang setuju dan yang tidak setuju berimbang, maka ketua rapat Direksi mempunyai suara yang menentukan, kecuali dalam rapat Direksi dimana hadir dan/atau diwakili hanya 2 (dua) orang anggota Direksi atau dimana hanya 2 (dua) orang anggota Direksi yang dapat mengeluarkan suara dalam rapat, maka ketua rapat Direksi tidak mempunyai suara yang menentukan.
13.
 - a. Setiap anggota Direksi yang hadir berhak mengeluarkan 1 (satu) suara dan tambahan 1 (satu) suara untuk setiap anggota Direksi yang diwakilinya.
 - b. Pemungutan suara mengenai diri orang dilakukan dengan surat suara tertutup tanpa tanda tangan, sedangkan pemungutan suara yang mengenai hal-hal lain dilakukan secara lisan, kecuali ketua rapat menentukan tanpa ada keberatan dari yang hadir.
 - c. Suara blanko dan suara yang tidak sah dianggap tidak dikeluarkan secara sah dan dianggap tidak ada serta tidak dihitung dalam menentukan jumlah suara yang dikeluarkan.
14. Berita Acara Rapat Direksi harus dibuat oleh seorang yang hadir dalam rapat dan ditunjuk oleh Ketua Rapat, dan kemudian ditandatangani oleh Ketua Rapat dan salah seorang anggota Direksi lainnya yang hadir dan ditunjuk untuk itu oleh rapat tersebut, untuk memastikan kelengkapan dan kebenaran Berita Acara tersebut.

Berita Acara ini merupakan bukti yang sah untuk para anggota Direksi dan untuk pihak ketiga mengenai keputusan yang diambil dalam rapat yang bersangkutan.

Apabila Berita Acara dibuat oleh Notaris, penandatanganan demikian tidak disyaratkan.
15. Direksi dapat juga mengambil keputusan yang sah tanpa mengadakan rapat Direksi, dengan ketentuan semua anggota Direksi telah memberikan persetujuan mengenai usul keputusan tersebut dengan menandatangani persetujuan secara tertulis.

Keputusan yang diambil dengan cara demikian mempunyai kekuatan yang sama dengan keputusan yang diambil dengan sah dalam rapat Direksi.



Dewan Komisaris Pasal 16

1. Dewan Komisaris terdiri dari sedikitnya 2 (dua) orang anggota Dewan Komisaris, seorang diantaranya diangkat sebagai Komisaris Utama.
2. Anggota Dewan Komisaris diangkat oleh Rapat Umum Pemegang Saham dari calon yang memenuhi persyaratan sesuai ketentuan Pasal 110 UUPT serta persyaratan lain berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal, untuk jangka waktu 3 (tiga) tahun terhitung sejak tanggal dari Rapat Umum Pemegang Saham yang mengangkatnya sampai penutupan Rapat Umum Pemegang Saham tahunan yang ketiga setelah tanggal pengangkatannya, dengan tidak mengurangi hak Rapat Umum Pemegang Saham untuk memberhentikannya sewaktu-waktu sesuai dengan ketentuan Pasal 119 UUPT.
3. Anggota Dewan Komisaris yang masa jabatannya telah berakhir dapat diangkat kembali.
4. Anggota Dewan Komisaris dapat diberi gaji atau honorarium dan tunjangan yang jumlahnya ditentukan oleh Rapat Umum Pemegang Saham.
Kenaikan gaji dan tunjangan yang diberikan kepada anggota Dewan Komisaris harus berdasarkan keputusan Rapat Umum Pemegang Saham, dimana usul mengenai jumlah keseluruhan kenaikan tersebut harus telah dicantumkan dalam pemanggilan Rapat Umum Pemegang Saham.
Wewenang untuk menentukan besarnya gaji dan/atau tunjangan lainnya untuk masing-masing anggota Dewan Komisaris oleh Rapat Umum Pemegang Saham dapat dilimpahkan kepada Rapat Dewan Komisaris.
5. Dalam hal oleh suatu sebab jabatan anggota Dewan Komisaris lowong, maka dalam jangka waktu 60 (enam puluh) hari setelah terjadinya lowongan, harus diselenggarakan Rapat Umum Pemegang Saham untuk mengisi lowongan tersebut.
Masa jabatan seseorang yang diangkat untuk mengisi lowongan tersebut adalah sisa masa jabatan dari anggota Dewan Komisaris yang jabatannya telah menjadi lowong tersebut.
6. Seorang anggota Dewan Komisaris berhak mengundurkan diri dari jabatannya dengan memberitahukan secara tertulis mengenai maksud tersebut kepada Perseroan sekurang-kurangnya 30 (tiga puluh) hari sebelum tanggal pengunduran dirinya.
Kepada anggota Dewan Komisaris yang mengundurkan diri sebagaimana tersebut di atas, tetap dapat dimintakan pertanggungjawaban sebagai anggota Dewan Komisaris sejak pengangkatan yang bersangkutan hingga saat pengunduran dirinya dalam Rapat Umum Pemegang Saham berikutnya. Dalam hal Perseroan tidak menyelenggarakan Rapat Umum Pemegang Saham dalam jangka waktu 60 (enam puluh) hari setelah diterimanya surat pengunduran diri, maka dengan lampaunya kurun waktu tersebut, pengunduran diri anggota Dewan Komisaris menjadi sah tanpa memerlukan persetujuan Rapat Umum Pemegang Saham.
7. Dalam hal anggota Dewan Komisaris mengundurkan diri sehingga mengakibatkan jumlah anggota Dewan Komisaris menjadi kurang dari 3 (tiga) orang, maka pengunduran diri tersebut menjadi berlaku apabila telah disetujui oleh Rapat Umum Pemegang Saham yang sekaligus mengangkat anggota Dewan Komisaris yang baru sehingga memenuhi persyaratan minimal jumlah anggota Dewan Komisaris.
8. Jabatan anggota Dewan Komisaris berakhir dalam hal:
 - a. kehilangan kewarganegaraan Indonesia;
 - b. mengundurkan diri sesuai dengan ketentuan ayat 6 pasal ini;
 - c. tidak lagi memenuhi persyaratan perundang-undangan atau ketentuan bursa efek dimana saham Perseroan dicatatkan pada waktu itu, termasuk tetapi tidak terbatas karena menjadi tidak waras atau pailit;
 - d. meninggal dunia;
 - e. diberhentikan berdasarkan keputusan Rapat Umum Pemegang Saham.
9. Dalam hal terjadinya pengangkatan, penggantian, dan pemberhentian anggota Dewan Komisaris, Direksi wajib memberitahukan perubahan anggota Dewan Komisaris tersebut kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia untuk dicatat dalam daftar Perseroan dalam jangka waktu paling lambat 30 (tiga puluh) hari terhitung sejak tanggal keputusan Rapat Umum Pemegang Saham tersebut.

Tugas dan Wewenang Dewan Komisaris Pasal 17

1. Dewan Komisaris melakukan pengawasan atas kebijakan manajemen Perseroan serta memberi nasihat kepada Direksi sesuai ketentuan Pasal 108 UUPT.
2. Dewan Komisaris setiap waktu dalam jam kerja kantor Perseroan berhak memasuki bangunan dan halaman atau tempat lain yang dipergunakan atau yang dikuasai oleh Perseroan dan berhak memeriksa semua pembukuan, surat dan alat bukti lainnya, memeriksa dan mencocokkan keadaan uang kas dan lain-lain serta berhak untuk mengetahui segala tindakan yang telah dijalankan oleh Direksi.
3. Direksi dan setiap anggota Direksi wajib untuk memberikan penjelasan tentang segala hal yang ditanyakan oleh Dewan Komisaris.
4. Dewan Komisaris berdasarkan Keputusan Rapat Dewan Komisaris berhak memberhentikan untuk sementara anggota Direksi sesuai ketentuan Pasal 106 UUPT dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal.
5. Dalam hal Dewan Komisaris melakukan tindakan pengurusan Perseroan dalam keadaan tertentu dan untuk jangka waktu tertentu, berlaku ketentuan Pasal 118 ayat (2) UUPT.

Rapat Dewan Komisaris Pasal 18

Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 di atas mutatis mutandis berlaku bagi Rapat Dewan Komisaris.

Rencana Kerja, Tahun Buku dan Laporan Tahunan Pasal 19

1. Direksi menyampaikan rencana kerja yang memuat juga anggaran tahunan Perseroan kepada Dewan Komisaris untuk mendapat persetujuan, sebelum tahun buku dimulai.
2. Rencana kerja sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus disampaikan paling lambat 30 (tigapuluh) hari sebelum dimulainya tahun buku yang akan datang.
3. Tahun buku Perseroan berjalan dari tanggal 1 (satu) Januari sampai dengan tanggal 31 (tiga puluh satu) Desember. Pada setiap akhir bulan Desember tiap tahun, buku Perseroan ditutup. Dalam waktu paling lambat 4 (empat) bulan setelah buku Perseroan ditutup Direksi menyusun laporan tahunan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang ditandatangani oleh semua anggota Direksi dan Dewan Komisaris untuk diajukan dalam Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan. Laporan Tahunan tersebut harus disediakan di kantor Perseroan paling lambat 14 (empat belas) hari sebelum tanggal Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan diselenggarakan, agar dapat diperiksa oleh para pemegang saham.
4. Direksi menyusun dan menyediakan laporan tahunan di kantor Perseroan, dan setelah neraca dan laporan laba rugi dari laporan keuangan mendapat pengesahan Rapat Umum Pemegang Saham, Direksi menyampaikan neraca dan laporan laba rugi tersebut kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia dan mengumumkannya dalam surat kabar berbahasa Indonesia sesuai dengan ketentuan Pasal 66, Pasal 67 dan Pasal 68 UUPT dengan memperhatikan Peraturan Badan Pengawas Pasar Modal No. X.K.2 tentang Kewajiban Penyampaian Laporan Keuangan Berkala.

Penggunaan Laba dan Pembagian Dividen dan Dividen Interim Pasal 20

1. Penggunaan laba bersih Perseroan ditentukan oleh Rapat Umum Pemegang Saham sesuai dengan ketentuan Pasal 70 dan Pasal 71 UUPT.
2. Perseroan dapat membagikan dividen interim sebelum tahun buku Perseroan berakhir sesuai dengan ketentuan Pasal 72 UUPT.



3. Dividen hanya dapat dibayarkan sesuai keputusan Rapat Umum Pemegang Saham dalam keputusan mana juga harus ditentukan waktu pembayaran dan bentuk dividen. Dividen untuk satu saham harus dibayarkan kepada orang atau badan hukum atas nama siapa saham itu terdaftar dalam Daftar Pemegang Saham pada hari kerja yang akan ditentukan oleh atau atas wewenang dari Rapat Umum Pemegang Saham dalam mana keputusan untuk pembagian dividen diambil. Hari pembayaran harus diumumkan oleh Direksi kepada semua pemegang saham. Pasal 83 UUPT berlaku secara mutatis mutandis bagi pengumuman tersebut.
4. Terhadap dividen yang tidak diambil oleh Pemegang Saham berlaku ketentuan Pasal 73 UUPT. Cadangan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 70 UUPT, yang belum digunakan untuk menutup kerugian dan jumlah cadangan yang melebihi 20% (duapuluh persen) dari jumlah modal ditempatkan dan disetor yang penggunaannya belum ditentukan oleh Rapat Umum Pemegang Saham harus dikelola dengan cara yang tepat menurut pertimbangan Direksi setelah memperoleh persetujuan Dewan Komisaris serta dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan.

Perubahan Anggaran Dasar Pasal 21

Rapat Umum Pemegang Saham untuk perubahan Anggaran Dasar Perseroan dilakukan sesuai dengan Pasal 86, Pasal 87, dan Pasal 88 UUPT, dan dengan memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal termasuk ketentuan Peraturan Badan Pengawas Pasar Modal Dan Lembaga Keuangan Nomor IX.J.1 mengenai Pokok-Pokok Anggaran Dasar Perseroan Yang Melakukan Penawaran Umum Efek Bersifat Ekuitas Dan Perusahaan Publik dan Peraturan bursa efek dimana saham Perseroan dicatatkan.

Penggabungan, Peleburan, Pengambilalihan dan Pemisahan Pasal 22

Dalam hal Perseroan melakukan Penggabungan, Peleburan, Pengambilalihan dan/atau Pemisahan tindakan tersebut dilakukan sesuai dengan Pasal 89, Pasal 122, Pasal 123, Pasal 124, Pasal 125, Pasal 126, Pasal 127, Pasal 128, Pasal 129, Pasal 130, Pasal 131, Pasal 132, Pasal 133, Pasal 135 dan Pasal 137 UUPT, dan dengan memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang Pasar Modal termasuk ketentuan Peraturan Badan Pengawas Pasar Modal Nomor IX.G.1 mengenai Penggabungan Usaha atau Peleburan Usaha Perusahaan Publik atau Emiten dan ketentuan Peraturan Badan Pengawas Pasar Modal Dan Lembaga Keuangan nomor IX.J.1 mengenai Pokok-Pokok Anggaran Dasar Perseroan Yang Melakukan Penawaran Umum Efek Bersifat Ekuitas Dan Perusahaan Publik serta peraturan bursa efek di tempat dimana saham Perseroan dicatatkan.

Pembubaran dan Likuidasi Pasal 23

Dalam hal Perseroan dibubarkan harus diadakan likuidasi sesuai dengan ketentuan Pasal 142, Pasal 143, Pasal 147, Pasal 148, Pasal 149, Pasal 150, Pasal 151 dan Pasal 152 UUPT.

Peraturan Penutup Pasal 24

Segala sesuatu yang tidak atau belum cukup diatur dalam Anggaran Dasar ini, akan diputuskan dalam Rapat Umum Pemegang Saham.

XIX. PERSYARATAN PEMESANAN PEMBELIAN SAHAM

1. Pemesanan Pembelian Saham

Pemesanan pembelian saham harus dilakukan dengan ketentuan-ketentuan dan persyaratan yang tercantum dalam Prospektus ini dan dalam Formulir Pemesanan Pembelian Saham (FPPS) asli dan copy yang dapat diperoleh dari para Penjamin Emisi Efek atau Agen Penjualan yang namanya tercantum pada Bab XIV Prospektus ini. FPPS dibuat dalam 5 (lima) rangkap. Pemesanan pembelian saham yang dilakukan menyimpang dari ketentuan-ketentuan tersebut di atas tidak akan dilayani.

Setiap pemesan saham harus memiliki rekening Efek pada Perusahaan Efek/Bank Kustodian yang telah menjadi pemegang rekening di KSEI.

2. Pemesan Yang Berhak

Pemesan yang berhak melakukan pemesanan pembelian saham adalah Perorangan dan/atau lembaga/badan usaha sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Pasar Modal, Peraturan No. IX.A.7 tentang Tanggung Jawab Manajer Penjatahan dalam Rangka Pemesanan dan Penjatahan Efek dalam Penawaran Umum.

3. Jumlah Pemesanan

Pemesanan pembelian saham harus diajukan dalam jumlah sekurang-kurangnya 500 (lima ratus) saham dan selanjutnya dalam jumlah kelipatan 500 (lima ratus) saham.

4. Pendaftaran Efek ke Dalam Penitipan Kolektif

Saham-saham yang ditawarkan ini telah didaftarkan pada KSEI berdasarkan Perjanjian Tentang Pendaftaran Efek bersifat Ekuitas pada Penitipan Kolektif yang akan ditandatangani antara Perseroan dengan KSEI.

Dengan didaftarkanya saham tersebut di KSEI maka atas saham-saham yang ditawarkan berlaku ketentuan sebagai berikut:

- a. Perseroan tidak menerbitkan saham hasil Penawaran Umum dalam bentuk Surat Kolektif Saham, tetapi saham tersebut akan didistribusikan dalam bentuk elektronik yang diadministrasikan dalam Penitipan Kolektif KSEI. Saham-saham hasil Penawaran Umum akan dikreditkan ke dalam rekening efek selambat-lambatnya pada tanggal 20 Mei 2011 setelah menerima konfirmasi registrasi saham tersebut atas nama KSEI dari Perseroan atau BAE.
- b. Sebelum saham-saham yang ditawarkan dalam Penawaran Umum ini dicatatkan di Bursa Efek, Pemesan akan memperoleh bukti kepemilikan saham dalam bentuk Formulir Konfirmasi Penjatahan dan setelah saham-saham tersebut dicatatkan di Bursa Efek maka sebagai tanda bukti kepemilikan adalah Konfirmasi Tertulis dari KSEI atau Perusahaan Efek/Bank Kustodian yang mengelola efek untuk kepentingan pemegang saham.
- c. Pihak-pihak yang hendak melakukan pemesanan saham wajib menunjuk Perusahaan Efek dan Bank Kustodian yang telah menjadi Pemegang Rekening di KSEI untuk menerima dan menyimpan saham-saham yang didistribusikan oleh Perseroan.
- d. Setelah Penawaran Umum dan setelah Saham Perseroan dicatatkan, pemegang saham yang menghendaki sertifikat saham dapat melakukan penarikan saham keluar dari Penitipan Kolektif di KSEI setelah saham hasil Penawaran Umum didistribusikan ke dalam Rekening Efek Perusahaan/Bank Kustodian yang telah ditunjuk.
- e. Penarikan tersebut dilakukan oleh Perusahaan Efek/Bank Kustodian melalui C-Best atas permintaan investor.
- f. Saham-saham yang ditarik dari Penitipan Kolektif akan diterbitkan dalam bentuk Sertifikat Jumbo selambat-lambatnya 5 (lima) hari kerja setelah permohonan diterima oleh KSEI dan diterbitkan atas nama pemegang saham sesuai dengan permintaan Perusahaan Efek atau Bank Kustodian yang mengelola saham.



- g. Pengalihan kepemilikan saham dilakukan dengan pemindah bukuan saham antar Rekening Efek di KSEI.
- h. Untuk saham-saham dalam Penitipan Kolektif, maka hak-hak yang melekat pada saham seperti dividen tunai, dividen saham, bonus, hak memesan efek terlebih dahulu dan sebagainya akan didistribusikan melalui KSEI untuk selanjutnya diteruskan kepada pemegang rekening di KSEI. Selanjutnya pemegang rekening akan mendistribusikan hak tersebut kepada Pemegang saham yang menjadi nasabahnya.
- i. Hak untuk hadir dan memberikan suara dalam RUPS dilaksanakan sendiri oleh pemegang saham atau kuasanya.
- j. Selanjutnya saham-saham Perseroan yang dapat ditransaksikan di Bursa Efek adalah hanya saham-saham yang telah disimpan dalam Penitipan Kolektif dan tidak dalam keadaan gadai atau diblokir.
- k. Saham-saham yang telah ditarik keluar dari Penitipan Kolektif KSEI dan diterbitkan surat kolektif sahamnya tidak dapat dipergunakan untuk penyelesaian transaksi di bursa. Informasi lebih lanjut mengenai prosedur penarikan saham dapat diperoleh pada Penjamin Emisi atau Agen Penjualan di tempat dimana FPPS yang bersangkutan diajukan.

5. Pengajuan Pemesanan Pembelian Saham

Sebelum Masa Penawaran ditutup, para pemesan harus telah mengajukan pemesanan pembelian saham selama jam kerja yang ditentukan oleh para Penjamin Emisi Efek atau Agen Penjualan di mana FPPS diperoleh.

Setiap pihak hanya berhak mengajukan 1 (satu) formulir, diajukan oleh pemesan yang bersangkutan (tidak dapat diwakilkan) dengan membawa tanda jati diri asli (KTP/Paspor bagi perorangan, dan Anggaran Dasar bagi badan hukum) serta tanda bukti sebagai nasabah anggota bursa dan melakukan pembayaran sesuai dengan jumlah pemesanan. Bagi pemesan asing, di samping melampirkan fotokopi paspor yang masih berlaku, wajib mencantumkan pada FPPS nama dan alamat di luar negeri/domisili hukum yang sah dari pemesan secara lengkap dan jelas, serta melakukan pembayaran sesuai dengan jumlah pesanan.

Agen Penjualan, Penjamin Emisi Efek, Penjamin Pelaksana Emisi Efek dan Perseroan berhak untuk menolak pemesanan pembelian saham apabila formulir tidak diisi dengan lengkap atau bila persyaratan pemesanan pembelian saham tidak terpenuhi.

Bagi pemesan yang telah mengajukan pemesanan pembelian saham dan telah melakukan pembayaran atas pemesanan pembelian saham maka pemesan pembelian tersebut tidak dapat dibatalkan oleh pemesan.

6. Masa Penawaran

Masa Penawaran akan dimulai pada tanggal 12 Mei 2011 pukul 10.00 WIB dan ditutup pada tanggal 16 Mei 2011 pukul 16.00 WIB. Namun demikian jika jumlah keseluruhan saham yang dipesan telah melebihi dari jumlah saham yang ditawarkan maka Penjamin Pelaksana Emisi Efek dengan memberitahukan terlebih dahulu kepada Bapepam & LK, dapat mempersingkat Masa Penawaran dengan ketentuan Masa Penawaran tersebut tidak kurang dari 1 (satu) Hari Kerja dan tidak lebih dari 5 (lima) Hari Kerja.

7. Tanggal Penjatahan

Tanggal Penjatahan dimana Penjamin Pelaksana Emisi Efek menetapkan penjatahan saham untuk setiap Pemesan sesuai dengan ketentuan yang berlaku adalah tanggal 19 Mei 2011.

8. Syarat-Syarat Pembayaran

Pembayaran dapat dilakukan dengan uang tunai, cek, pemindahbukuan atau wesel bank dalam mata uang Rupiah dan dibayarkan oleh pemesan yang bersangkutan (tidak dapat diwakilkan) dengan membawa jati diri asli dan FPPS yang sudah diisi lengkap dan benar pada Penjamin Pelaksana Emisi Efek atau Agen Penjualan pada waktu FPPS diajukan dan semua setoran harus dimasukkan ke dalam rekening Penjamin Pelaksana Emisi Efek pada:

**PT Bank Mayapada International Tbk.
Cabang KPO Pusat, Mayapada Tower, Jakarta
Atas Nama: PT DANATAMA MAKMUR
No. Rek : 100.300.2573.3**

Apabila pembayaran menggunakan cek, maka cek tersebut harus merupakan cek atas nama/milik pihak yang mengajukan (menandatangani) formulir pemesanan (cek dari milik/atas nama pihak ketiga tidak dapat diterima sebagai pembayaran) dan sudah harus "*in good fund*" pada tanggal 16 Mei 2011.

Semua biaya bank dan biaya transfer sehubungan dengan pembayaran tersebut menjadi tanggungan Pemesan. Semua cek dan wesel berkaitan segera dicairkan setelah diterima. Bilamana pada saat pencairan cek atau wesel bank ditolak oleh bank tertarik, maka pemesanan saham yang bersangkutan otomatis menjadi batal. Untuk pembayaran pemesanan pembelian saham secara khusus, pembayaran dilakukan langsung kepada Perseroan. Untuk pembayaran yang dilakukan melalui transfer rekening dari bank lain, pemesan harus melampirkan fotokopi Lalu Lintas Giro (LLG) dari bank yang bersangkutan dan menyebutkan No. FPPS/DPPS-nya.

9. Bukti Tanda Terima

Penjamin Emisi Efek dan Agen Penjualan yang menerima pengajuan FPPS, akan menyerahkan kembali kepada pemesan, tembusan dari FPPS lembar ke 5 (lima) dari FPPS atau 1 (satu) lembar fotokopi dari FPPS yang telah ditandatangani (tanda tangan asli) sebagai Bukti Tanda Terima Pemesanan Pembelian Saham. Bukti Tanda Terima Pemesanan Pembelian Saham bukan merupakan jaminan dipenuhinya pemesanan dan harus disimpan dengan baik agar dapat diserahkan kembali pada saat pengembalian sisa uang dan/atau penerimaan Formulir Konfirmasi Penjatahan (FKP) atas pemesanan pembelian saham. Bagi pemesan saham secara khusus, Bukti Tanda Terima Pemesanan Pembelian Saham akan diberikan langsung oleh Perseroan.

10. Penjatahan Saham

Pelaksanaan penjatahan akan dilakukan oleh Penjamin Pelaksana Emisi Efek selaku Manajer Penjatahan sesuai dengan Peraturan Nomor IX.A.7. Manajer Penjatahan dapat menentukan besarnya persentase dan pihak-pihak yang akan mendapatkan penjatahan pasti dalam Penawaran Umum. Dalam Penawaran Umum ini, penjatahan pasti dibatasi sampai dengan jumlah maksimum 98% (sembilan puluh delapan persen) dari jumlah saham yang ditawarkan, dan sisanya 2% (dua persen) akan dilakukan penjatahan terpusat.

Adapun tipe calon investor yang akan berpartisipasi dalam Penawaran Umum ini adalah asuransi, dana pensiun, manajer investasi, bank, sekuritas dan lain-lain, serta *retail*.

i. Penjatahan Pasti (*Fixed Allotment*)

Dalam Penawaran Umum ini, Penjatahan Pasti dibatasi sampai dengan jumlah maksimum 98% (sembilan puluh delapan persen) dari jumlah saham yang ditawarkan.

Dalam hal Penjatahan terhadap suatu Penawaran Umum dilaksanakan dengan menggunakan sistem Penjatahan Pasti, maka penjatahan tersebut hanya dapat dilaksanakan apabila memenuhi persyaratan-persyaratan berikut:

- a. Manajer Penjatahan dapat menentukan besarnya persentase dan pihak-pihak yang akan mendapatkan penjatahan pasti dalam Penawaran Umum;



- b. dalam hal terjadi kelebihan permintaan beli dalam Penawaran Umum, Penjamin Emisi Efek, Agen Penjualan atau pihak-pihak terafiliasi dengannya dilarang membeli atau memiliki saham untuk rekening mereka sendiri; dan
- c. Dalam hal terjadi kekurangan permintaan beli dalam Penawaran Umum, Penjamin Emisi Efek, Agen Penjualan, atau pihak-pihak terafiliasi dengannya dilarang menjual saham yang telah dibeli atau akan dibelinya berdasarkan Perjanjian Penjaminan Emisi Efek, kecuali melalui Bursa Efek jika telah diungkapkan dalam Prospektus bahwa saham tersebut akan dicatatkan di Bursa Efek.

ii. **Penjatahan Terpusat (*Pooling*)**

Jika jumlah saham yang dipesan melebihi jumlah saham yang ditawarkan, setelah memenuhi ketentuan mengenai penjatahan maka Penjamin Pelaksana Emisi Efek sebagai Manajer Penjatahan harus melaksanakan prosedur penjatahan sebagai berikut:

- a. Jika setelah mengecualikan pemesan saham dari pihak terafiliasi (pemesan yang merupakan direktur, komisaris, karyawan atau pihak yang memiliki 20% (dua puluh persen) atau lebih dari suatu perusahaan efek yang bertindak sebagai Penjamin Emisi Efek atau Agen Penjualan atau pihak lain yang terafiliasi dengan semua pihak dimaksud, sehubungan dengan Penawaran Umum tersebut) dan terdapat sisa saham dengan jumlah yang sama atau lebih besar dari jumlah yang dipesan, maka pemesan yang tidak dikecualikan itu akan menerima seluruh jumlah saham yang dipesan.
- b. Jika setelah mengecualikan pemesan saham dari pihak terafiliasi dan terdapat sisa saham yang jumlahnya lebih kecil dari jumlah yang dipesan, maka penjatahan bagi pemesan yang tidak dikecualikan itu, harus mengikuti ketentuan sebagai berikut:
 - i. Prioritas dapat diberikan kepada para pemesan yang menjadi karyawan Perseroan, sampai dengan jumlah maksimum 10% (sepuluh persen) dari jumlah Penawaran Umum.
 - ii. Para pemesan yang tidak dikecualikan akan memperoleh satu satuan perdagangan di Bursa, jika terdapat cukup satuan perdagangan yang tersedia. Dalam hal jumlahnya tidak mencukupi, maka satuan perdagangan yang tersedia akan dibagikan dengan diundi. Jumlah Saham yang termasuk dalam satuan perdagangan dimaksud adalah satuan satuan perdagangan penuh terbesar yang ditetapkan oleh Bursa Efek di mana saham tersebut akan tercatat.
 - iii. Apabila terdapat saham yang tersisa maka setelah satu satuan perdagangan dibagikan kepada pemesan, pengalokasian dilakukan secara proporsional, dalam satuan perdagangan menurut jumlah yang dipesan oleh pemesan.

iii. **Penjatahan Bagi Pihak Terafiliasi**

Jika para pemesan karyawan Perseroan dan pemesan yang tidak terafiliasi (para pemesan yang tidak dikecualikan) telah menerima penjatahan sepenuhnya dan masih terdapat sisa, maka sisa saham tersebut dibagikan secara proporsional kepada para pemesan terafiliasi.

11. **Pembatalan/Pengakhiran Penawaran Umum**

Perjanjian Penjaminan Emisi Efek akan berakhir dengan sendirinya apabila:

- (i) seluruh hak dan kewajiban para pihak telah dipenuhi sesuai dengan Perjanjian Penjaminan Emisi Efek;
- (ii) pernyataan pendaftaran tidak menjadi Efektif selambat-lambatnya tanggal 30 Juni 2011;
- (iii) pencatatan saham di Bursa Efek ditolak dengan alasan diluar kesalahan Perseroan dan/atau Penjamin Pelaksana Emisi Efek, penolakan mana tidak dapat diperbaiki dalam jangka waktu 12 (dua belas) Hari Bursa sejak tanggal Pernyataan Pendaftaran menjadi Efektif;
- (iv) jika pada saat yang telah ditentukan dalam Perjanjian Penjaminan Emisi Efek, tidak tercapai kesepakatan antara Perseroan dan Penjamin Pelaksana Emisi Efek sehubungan dengan Harga Penawaran dan jumlah Saham Yang Ditawarkan.

Perjanjian Penjaminan Emisi Efek dapat diakhiri setiap waktu sampai dengan 1 Hari Kerja sebelum Tanggal Penjatahan oleh Penjamin Pelaksana Emisi Efek dengan pemberitahuan tertulis terlebih dahulu kepada Perseroan, Bapepam & LK dan pihak lain yang terkait, dengan alasan:

- (i) Perseroan gagal atau lalai melaksanakan kewajiban material sebagaimana diatur dalam Perjanjian Penjaminan Emisi Efek dan kelalaian tersebut tidak diperbaiki dalam jangka waktu yang layak sebagaimana disebutkan dalam pemberitahuan tertulis kepada Penjamin Pelaksana Emisi Efek kepada Perseroan mengenai kegagalan atau kelalaian tersebut; atau
- (ii) terjadinya suatu perubahan material yang merugikan secara material kondisi keuangan Perseroan yang menurut pendapat Penjamin Emisi Efek yang wajar akan secara material mengurangi mutu Emisi dan investasi oleh Masyarakat atas Saham Yang Ditawarkan.

Sebelum penutupan Penawaran Umum, Perjanjian Penjaminan Emisi Efek dapat diakhiri oleh Perseroan dengan pemberitahuan secara tertulis terlebih dahulu oleh Perseroan kepada Penjamin Pelaksana Emisi Efek, apabila Penjamin Pelaksana Emisi Efek karena alasan apapun gagal atau lalai untuk melaksanakan kewajibannya dalam Perjanjian Penjaminan Emisi Efek dan tidak diperbaiki dalam jangka waktu yang layak sebagaimana disebutkan dalam pemberitahuan tertulis Perseroan kepada Penjamin Pelaksana Emisi Efek.

Apabila pada Masa Penawaran namun sebelum penutupan Masa Penawaran terjadi suatu tindakan dari Pemerintah Republik Indonesia dan/atau Bank Indonesia dan/atau Bapepam & LK dan/atau Bursa Efek atau terjadinya suatu perubahan material yang merugikan secara material berkenaan dengan keadaan keuangan, hukum, politik atau ekonomi Indonesia, atau pasar modal di Indonesia, atau selama 5 Hari Bursa berturut-turut, Indeks Harga Saham Gabungan di Bursa Efek turun sebesar 10%, yang akan diatur lebih lanjut dalam Adendum Perjanjian Penjaminan Emisi Efek, atau terjadi hal-hal diluar kuasa para pihak (*Force Majeur*), termasuk namun tidak terbatas pada bencana alam, gempa bumi, peperangan, huru-hara, kebakaran, dan pemogokan kerja yang mana berdasarkan pendapat Penjamin Pelaksana Emisi Efek dan Perseroan yang wajar, secara langsung akan secara material mengurangi mutu emisi dan investasi oleh Masyarakat atas Saham Yang Ditawarkan, maka Penjamin Pelaksana Emisi Efek dan Perseroan mempunyai hak untuk mengakhiri atau memutuskan Perjanjian Penjaminan Emisi Efek dengan memberitahukan terlebih dahulu secara tertulis kepada Bapepam & LK, dan semua pihak yang terkait sehubungan dengan pengakhiran atau pemutusan Perjanjian Penjaminan Emisi Efek.

Pengakhiran Perjanjian Penjaminan Emisi Efek berlaku tanpa diperlukan keputusan dan/atau penetapan Pengadilan Negeri dan pihak-pihak dalam Perjanjian Penjaminan Emisi Efek dengan ini mengesampingkan ketentuan Pasal 1266 dari Perseroan Undang-Undang Hukum Perdata.

Apabila terjadi pengakhiran Perjanjian Penjaminan Emisi Efek, kecuali karena alasan seluruh hak dan kewajiban para pihak telah terpenuhi, maka para pihak dalam Perjanjian Penjaminan Emisi Efek wajib memberitahukan secara tertulis kepada Bapepam & LK. Mekanisme Pembatalan Penawaran Umum Perdana ini juga akan mengikuti ketentuan yang terdapat pada Peraturan Nomor IX.A.2.

12. Pengembalian Uang Pemesanan

Bagi Pemesanan Pembelian Saham yang ditolak seluruhnya atau sebagian, atau dalam hal terjadinya pembatalan Penawaran Umum ini, pengembalian uang dalam mata uang Rupiah akan dilakukan oleh para Penjamin Emisi Efek atau Agen Penjualan ditempat mana FPPS yang bersangkutan diajukan. Pengembalian uang tersebut akan dilakukan selambat-lambatnya 2 (dua) Hari Kerja setelah Tanggal Akhir Penjatahan atau tanggal diumumkannya pembatalan Penawaran Umum.

Bila pengembalian uang dilakukan dalam jangka 2 (dua) Hari Kerja setelah tanggal akhir penjatahan atau tanggal pembatalan Penawaran umum, maka pengembalian uang tidak akan disertai pembayaran bunga. Pengembalian uang tersebut akan disertai bunga yang diperhitungkan dari hari kerja ketiga setelah tanggal akhir penjatahan atau tanggal pembatalan sebesar 1% dari tingkat suku bunga deposito per tahun yang berlaku di bank milik Pemerintah, yang dihitung secara pro rata setiap hari keterlambatan, kecuali keterlambatan tersebut disebabkan oleh pemesan yang tidak mengambil uang pengembalian sampai dengan Hari Kerja keempat setelah Tanggal Penjatahan atau Hari Kerja keempat setelah tanggal diumumkannya pembatalan Penawaran Umum.



Uang yang hanya dikembalikan hanya dapat diambil oleh pemesan yang bersangkutan secara langsung dengan menunjukkan tanda jati diri dan menyerahkan Bukti Tanda Terima Pemesanan Pembelian Saham pada Penjamin Emisi Efek dan Agen Penjualan di mana FPPS yang bersangkutan diajukan mulai tanggal pengembalian uang pemesanan. Pengembalian uang menggunakan cek atau bilyet giro akan diberikan sesuai dengan nama pihak yang mengajukan pemesanan. Untuk Pemesanan Pembelian Saham Secara Khusus, pengembalian uang akan diatur dan dilakukan langsung oleh Perseroan.

13. Penyerahan Formulir Konfirmasi Atas Pemesanan Pembelian Saham

Distribusi saham ke dalam rekening efek tempat FPPS yang bersangkutan diajukan akan dilaksanakan selambat-lambatnya dalam waktu 2 (dua) Hari Kerja setelah tanggal penjatahan. Formulir Konfirmasi Penjatahan atas distribusi saham tersebut dapat diambil dengan menyerahkan Bukti Tanda Terima Pemesanan Pembelian Saham.

14. Lain-lain

Penjamin Pelaksana emisi Efek dan Emiten berhak untuk menerima atau menolak pemesanan pembelian saham secara keseluruhan atau sebagian, dengan mengusahakan untuk mengabulkan sedapat mungkin pemesanan yang sah dalam jumlah kecil atau minimal satu satuan perdagangan. Apabila menurut penilaian masing-masing Penjamin Emisi Efek terdapat pemesanan ganda baik yang dilakukan langsung maupun tidak langsung oleh pemesan yang sama, maka Penjamin Emisi Efek wajib membatalkan pesanan tersebut.

Penjamin Pelaksana Emisi Efek, Agen Penjualan dan pihak terafiliasi dilarang untuk membeli atau memiliki saham untuk rekening sendiri apabila terjadi kelebihan permintaan beli. Pihak-pihak terafiliasi hanya diperkenankan untuk membeli dan memiliki saham apabila terdapat sisa saham yang tidak dipesan oleh pihak yang terafiliasi baik asing maupun nasional. Tata cara pengalokasian dilakukan secara proporsional. Semua pihak dilarang mengalihkan saham sebelum saham-saham dicatatkan di Bursa.

Dalam hal terjadi kekurangan permintaan beli dalam Penawaran Umum, Penjamin Pelaksana Emisi Efek, Agen Penjualan Efek atau pihak-pihak terafiliasi dengannya dilarang menjual efek yang telah dibeli atau akan dibelinya berdasarkan Kontrak Penjaminan Emisi Efek, kecuali melalui Bursa Efek jika telah diungkapkan dalam Prospektus bahwa efek tersebut akan dicatatkan di Bursa Efek.

XX. KETERANGAN TENTANG SAHAM YANG DITAWARKAN DAN PENERBITAN WARAN

Sebanyak 6.650.000.000 (enam miliar enam ratus lima puluh juta) Saham Biasa Atas Nama, dengan Nilai Nominal Rp 100,- (seratus Rupiah) setiap saham, yang ditawarkan kepada Masyarakat dengan Harga Penawaran Rp 155,- (seratus lima puluh lima Rupiah) setiap saham, sehingga seluruhnya berjumlah Rp 1.030.750.000.000,- (satu triliun tiga puluh miliar tujuh ratus lima puluh juta Rupiah) yang berasal dari saham portepel dan akan dicatatkan di Bursa, yang harus dibayar penuh pada saat mengajukan Formulir Pemesanan Pembelian Saham (FPPS).

Bersamaan dengan Penawaran Umum ini, Perseroan juga menerbitkan sebanyak 3.325.000.000 (tiga miliar tiga ratus dua puluh lima juta) Waran Seri I. Waran Seri I diberikan kepada setiap pemegang saham yang namanya tercatat dalam Daftar Pemegang Saham Perseroan pada Tanggal Penjatahan ("DPS Penjatahan") secara cuma-cuma dengan ketentuan bahwa setiap pemegang 2 (dua) saham yang namanya tercatat dalam DPS Penjatahan akan memperoleh 1 (satu) Waran Seri I.

Waran Seri I adalah efek yang memberikan hak kepada pemegangnya untuk membeli saham Perseroan dengan Nilai Nominal Rp 100,- (seratus Rupiah) setiap saham dengan harga pelaksanaan Rp 170,- (seratus tujuh puluh Rupiah) per saham yang dapat dilaksanakan selama periode pelaksanaan waran yaitu mulai tanggal 23 November 2011 sampai dengan tanggal 22 Mei 2014 dimana setiap pemegang 1 (satu) waran berhak untuk membeli 1 (satu) saham Perseroan pada Harga Pelaksanaan. Pemegang Waran Seri I tidak mempunyai hak sebagai pemegang saham, termasuk hak atas dividen selama Waran Seri I tersebut belum dilaksanakan menjadi saham. Bila Waran Seri I tidak dilaksanakan sampai habis periode pelaksanaannya, maka Waran Seri I tersebut menjadi kadaluarsa, tidak bernilai dan tidak berlaku. Jangka waktu Waran Seri I tidak akan diperpanjang.

KETERANGAN MENGENAI SAHAM YANG DITAWARKAN

Yang dimaksud dengan saham yang ditawarkan adalah sebanyak 6.650.000.000 (enam miliar enam ratus lima puluh juta) Saham Biasa Atas Nama, dengan Nilai Nominal Rp 100,- (seratus Rupiah) setiap sahamnya dengan Harga Penawaran Rp 155,- (seratus lima puluh lima Rupiah) setiap saham sehingga seluruhnya adalah sebesar Rp 1.030.750.000.000,- (satu triliun tiga puluh miliar tujuh ratus lima puluh juta Rupiah). Saham tersebut ditawarkan dalam Penawaran Umum Saham Perdana Perseroan dan akan dicatatkan di Bursa Efek Indonesia.

Saham yang ditawarkan ini memiliki hak yang sama dan sederajat dalam segala hal seperti halnya saham-saham lainnya yang telah dikeluarkan Perseroan.

KETERANGAN MENGENAI WARAN SERI I

Waran Seri I yang diterbitkan Perseroan sebanyak 3.325.000.000 (tiga miliar tiga ratus dua puluh lima juta) lembar Waran Seri I Atas Nama. Waran Seri I ini diberikan secara cuma-cuma kepada para pemegang saham baru Perseroan yang namanya tercatat dalam Daftar Penjatahan Penawaran Umum yang dilakukan oleh Penjamin Pelaksana Emisi Efek pada tanggal penjatahan yaitu tanggal 19 Mei 2011. Jumlah waran yang diterbitkan dan Waran yang telah beredar tidak melebihi 35% (tiga puluh lima persen) dari jumlah saham yang telah ditempatkan dan disetor penuh pada saat Pernyataan Pendaftaran disampaikan.



Berikut merupakan keterangan mengenai Waran Seri I:

1. Definisi

- a. Waran Seri I berarti Surat Kolektif Waran Seri I atau bukti kepemilikan yang merupakan tanda bukti yang memberikan hak kepada pemegangnya yang pertama kalinya merupakan Pemegang Saham yang berasal dari Saham yang ditawarkan/dijual melalui Penawaran Umum, untuk membeli Saham Hasil Pelaksanaan sesuai dengan syarat dan kondisi serta Penerbitan Waran Seri I dan dengan memperhatikan Peraturan Pasar Modal dan ketentuan Kustodian Sentral Efek Indonesia (KSEI) yang berlaku.
- b. Surat Kolektif Waran Seri I berarti bukti akan kepemilikan sejumlah Waran Seri I dengan kelipatan tertentu yang diterbitkan oleh Perseroan, dimana di dalamnya tercatat nama, alamat dan jumlah Waran Seri I serta hal-hal lainnya sehubungan dengan Waran Seri I tersebut.
- c. Pelaksanaan Waran Seri I berarti pelaksanaan hak pembelian saham baru oleh Pemegang Waran Seri I.
- d. Harga pelaksanaan adalah harga setiap saham yang harus dibayar pada saat pelaksanaan Waran Seri I dan sebagai harga awal pelaksanaan dengan harga Rp 170,- (seratus tujuh puluh Rupiah) terhadap harga awal pelaksanaan tersebut dapat terjadi perubahan apabila terjadi penyesuaian harga pelaksanaan sebagaimana tersebut dalam Penyesuaian Harga Pelaksanaan dan Jumlah Waran Seri I pada angka 11 (sebelas).
- e. Saham hasil pelaksanaan adalah saham baru yang dikeluarkan dari portepel Perseroan sebagai hasil pelaksanaan Waran Seri I dan merupakan saham yang telah disetor penuh Perseroan yang menjadi bagian dari modal Saham Perseroan serta memberikan kepada pemegangnya yang namanya dengan sah terdaftar dalam Daftar Pemegang Saham yang mempunyai hak-hak yang sama dengan hak-hak Pemegang Saham Perseroan lainnya, satu dan lain dengan memperhatikan ketentuan KSEI yang berlaku.

2. Hak atas Waran Seri I

Para pemegang saham baru yang namanya tercantum dalam Daftar Penjatahan Penawaran Umum Perseroan pada tanggal penjatahan yaitu tanggal 19 Mei 2011 dinyatakan sebagai pemilik Waran Seri I yang sah.

3. Bentuk Waran Seri I

Waran Seri I yang diterbitkan Perseroan adalah Waran Seri I Atas Nama dan sebagai bukti kepemilikan awal adalah dalam bentuk Formulir Konfirmasi Penjatahan yang kemudian diadministrasikan secara elektronik di KSEI.

Waran Seri I terdaftar dan tercatat serta dapat diperdagangkan di Bursa Efek Indonesia sejak tanggal 23 Mei 2011 sampai dengan tanggal 16 Mei 2014. Perseroan telah menunjuk Badan Administrasi Efek yaitu PT Ficomindo Buana Registar sebagai Pengelola Administrasi Waran Seri I berdasarkan Perjanjian Pengelolaan Administrasi Waran Seri I yang bertugas untuk melakukan pencatatan para Pemegang Waran Seri I di dalam buku Daftar Pemegang Waran Seri I.

4. Hak untuk membeli saham

Setiap Pemegang 1 (satu) Waran Seri I yang terdaftar dalam Daftar Pemegang Waran Seri I berhak untuk membeli 1 (satu) saham baru Perseroan dengan cara melakukan Pelaksanaan Waran Seri I pada Hari Kerja selama Masa Berlaku Pelaksanaan dengan membayar Harga Pelaksanaan pada harga Rp 170,- (seratus tujuh puluh Rupiah) atau harga pelaksanaan baru bila terjadi penyesuaian.

5. Jangka Waktu Waran Seri I

Jangka waktu Waran Seri I adalah 3 (tiga) tahun kalender yang dihitung sejak tanggal pencatatan Waran Seri I yang paling awal di Bursa Efek Indonesia yaitu tanggal 23 Mei 2011 sampai dengan 1 (satu) Hari Kerja sebelum tanggal hari ulang tahun ketiga pencatatan Waran tersebut, yaitu tanggal 22 Mei 2014 pukul 16.00 WIB.

6. Pemberitahuan Atas Perubahan Isi Pernyataan Waran Seri I

Dengan memperhatikan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku, Perseroan dapat mengubah Penerbitan Waran Seri I, kecuali Jangka Waktu Pelaksanaan, dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. Persetujuan Pemegang Waran Seri I yang mewakili lebih dari 50% (lima puluh persen) dari Waran Seri I.
- b. Perseroan wajib mengumumkan setiap perubahan Penerbitan Waran Seri I dalam 2 (dua) surat kabar harian berbahasa Indonesia berperedaran luas dan salah satunya beredar di tempat kedudukan Perseroan selambatnya dalam waktu 30 (tiga puluh) hari kalender sebelum ditandatangani perubahan penerbitan Waran Seri I dan bilamana selambatnya dalam waktu 21 (dua puluh satu) hari kalender setelah pengumuman tersebut lebih dari 50% (lima puluh persen) pemegang Waran Seri I tidak menyatakan keberatan secara tertulis atau tidak memberikan tanggapan secara tertulis kepada Perseroan, maka Pemegang Waran Seri I dianggap telah menyetujui usulan perubahan tersebut.
- c. Setiap perubahan Penerbitan Waran Seri I harus dilakukan dengan akta yang dibuat secara notariil dan perubahan tersebut mengikat Perseroan dan Pemegang Waran Seri I dengan memperhatikan syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan dalam Penerbitan Waran Seri I dan Syarat Dan Kondisi, Peraturan Pasar Modal dan ketentuan Kustodian Sentral Efek Indonesia.

7. Masa Perdagangan Waran Seri I

Masa perdagangan Waran Seri I adalah setiap hari bursa, terhitung sejak tanggal pencatatan Waran Seri I pada Bursa Efek Jakarta, yaitu tanggal 23 Mei 2011 sampai dengan 5 (lima) hari bursa sebelum tanggal hari ulang tahun ke-3 (tiga) pencatatan Waran Seri I tersebut, yaitu tanggal 16 Mei 2014 pukul 16.00 WIB.

8. Masa Berlaku Pelaksanaan

Masa berlaku pelaksanaan adalah setiap hari kerja, terhitung 6 (enam) bulan setelah tanggal pencatatan yaitu tanggal 23 November 2011 sampai dengan tanggal 22 Mei 2014 pukul 16.00 WIB.

Pemegang Waran Seri I memiliki hak untuk menukarkan sebagian atau seluruh Warannya menjadi saham baru. Jika harga pasar saham Perseroan menjadi lebih rendah dari harga pelaksanaannya, pemegang Waran berhak untuk tidak menukarkan Warannya menjadi saham baru karena secara teoritis, Waran Seri I yang diterbitkan Perseroan menjadi tidak bernilai. Sesudah melampaui masa berlaku Pelaksanaan, setiap Waran Seri I yang belum dilaksanakan menjadi tidak bernilai dan tidak berlaku untuk keperluan apapun dan Perseroan tidak lagi memiliki kewajiban untuk menerbitkan saham baru, serta Pemegang Waran Seri I tidak dapat menuntut ganti rugi maupun kompensasi berupa apapun dari Perseroan.

9. Prosedur Pelaksanaan Waran Seri I

- a. Pada jam kerja yang umumnya berlaku selama Jangka Waktu Pelaksanaan, setiap Pemegang Waran Seri I dapat melakukan Pelaksanaan Waran Seri I menjadi saham baru yang dikeluarkan dari saham portepel yang dipegangnya menjadi Saham Hasil Pelaksanaan berdasarkan syarat dan ketentuan dalam Akta Penerbitan Waran Seri I.
- b. Pelaksanaan Waran Seri I dapat dilakukan di kantor pusat Pengelola Administrasi Waran Seri I.
- c. Pada Tanggal Pelaksanaan, para Pemegang Waran Seri I yang bermaksud untuk melaksanakan Waran Seri I nya menjadi saham baru, wajib untuk menyerahkan Dokumen Pelaksanaan kepada Pengelola Administrasi Waran Seri I:
 - i. Formulir Pelaksanaan dilekatkan pada setiap Surat Kolektip Waran Seri I dengan memperhatikan ketentuan KSEI
 - ii. Bukti Pembayaran Harga Pelaksanaan adalah bukti telah dibayarnya Harga Pelaksanaan oleh Pemegang Waran Seri I kepada Perseroan.

Atas penyerahan Dokumen Pelaksanaan, Pengelola Administrasi Waran Seri I wajib menyerahkan bukti telah diterimanya Dokumen Pelaksanaan (selanjutnya akan disebut "Bukti Penerimaan Dokumen Pelaksanaan").



- d. Dokumen pelaksanaan yang telah diterima oleh Pengelola Administrasi Waran Seri I tidak dapat dibatalkan dan ditarik kembali.
- e. Pemegang Waran Seri I yang tidak menyerahkan Dokumen Pelaksanaan selama masa Pelaksanaan tidak berhak lagi melaksanakan Pelaksanaannya Waran Seri I menjadi saham.
- f. Dalam jangka waktu 1 (satu) hari kerja setelah Pengelola Administrasi Waran Seri I menerima Dokumen Pelaksanaan, Pengelola Administrasi Waran Seri I akan melakukan penelitian terhadap kelengkapan Dokumen Pelaksanaan serta kebenaran tentang terdaptarnya Pemegang Waran Seri I dalam Daftar Pemegang Waran Seri I.

Pada Hari Kerja berikutnya, Pengelola Administrasi Waran Seri I meminta konfirmasi dari bank dimana Perseroan membuka rekening khusus mengenai pembayaran atas Harga Pelaksanaan telah diterima dengan baik (*in good funds*) dan meminta persetujuan Perseroan mengenai dapat atau tidaknya Waran Seri I dilaksanakan dan Perseroan pada hari kerja selanjutnya harus sudah memberikan persetujuan kepada Pengelola Administrasi Waran Seri I mengenai hal-hal tersebut diatas.

Dalam 3 (tiga) hari kerja setelah tanggal penerimaan Dokumen Pelaksanaan, Pengelola Administrasi Waran Seri I akan memberikan konfirmasi kepada Pemegang Waran Seri I mengenai diterima atau ditolaknya permohonan untuk melakukan pelaksanaan.

Selambat-lambatnya 4 (empat) hari kerja setelah Pengelola Administrasi Waran Seri I menerima persetujuan Perseroan, para Pemegang Waran Seri I dapat menukarkan Bukti Penerimaan Dokumen Pelaksanaan dengan Saham Hasil Pelaksanaan kepada Pengelola Administrasi Waran Seri I dan Pengelola Administrasi Waran Seri I wajib menyerahkan Saham Hasil Pelaksanaan kepada Pemegang Waran Seri I yang bersangkutan.

- g. Untuk keperluan penerimaan atas pembayaran harga pelaksanaan dan biaya-biaya lain sehubungan dengan Pelaksanaan Waran, Perseroan membuka rekening khusus dan apabila terjadi perubahan rekening khusus maka Perseroan melalui Pengelola Administrasi Waran Seri I akan memberitahukan kepada Pemegang Waran Seri I sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam syarat dan kondisi dalam hal Pemberitahuan Kepada Pemegang Waran Seri I.
- h. Dalam hal pelaksanaan sebagian jumlah Waran Seri I yang diwakili dalam Surat Kolektif Waran Seri I, terlebih dahulu harus diadakan pemecahan atas sertifikat tersebut maka pemecahan atas sertifikat tersebut menjadi biaya Pemegang Waran Seri I yang bersangkutan. Pengelola Waran Seri I selanjutnya menerbitkan Surat Kolektif Waran Seri I baru atas nama Pemegang Waran Seri I dalam jumlah yang sesuai dengan Waran Seri I yang belum atau tidak dilaksanakan berdasarkan ketentuan dalam Syarat dan Kondisi Prosedur Pelaksanaan Waran Seri I.
- i. Saham Hasil Pelaksanaan yang dimiliki oleh pemegangnya yang sah memiliki hak yang sama dan sederajat dengan saham lainnya yang telah dikeluarkan oleh Perseroan.
- j. Perseroan berkewajiban untuk menanggung segala biaya sehubungan dengan pelaksanaan Waran Seri I menjadi saham baru dan pencatatan saham hasil pelaksanaan pada Bursa Efek Jakarta.
- k. Apabila terjadi penyesuaian terhadap rasio Pelaksanaan Waran Seri I sebagaimana diatur dalam Syarat dan Kondisi Penyesuaian Harga Pelaksanaan dan Jumlah Waran Seri I, Perseroan wajib segera memberitahukan secara tertulis kepada Pengelola Administrasi Waran Seri I mengenai rasio Pelaksanaan Waran Seri I (berikut pernyataan singkat mengenai fakta-fakta sehingga diperlukannya penyesuaian tersebut). Pemberitahuan tersebut disampaikan dalam jangka waktu tidak lebih dari 30 (tiga puluh) hari kalender sejak diterimanya fakta-fakta yang menyebabkan penyesuaian tersebut, penyesuaian dimaksud berlaku efektif sesuai dengan Syarat dan Kondisi Pemberitahuan Kepada Pemegang Waran Seri I.
- l. Setelah Tanggal Jatuh Tempo apabila Waran Seri I tersebut masih belum dilaksanakan maka Pemegang Waran Seri I tersebut tidak dapat menuntut ganti rugi maupun kompensasi berupa apapun kepada Perseroan.

10. Pembayaran Harga Pelaksanaan Waran Seri I

Pemegang Waran Seri I yang akan melaksanakan Waran Seri I menjadi Saham Biasa Atas Nama dapat melakukan pembayaran harga pelaksanaan dengan cek, bilyet giro, bank transfer, pemindahbukuan, ataupun setoran tunai (*in good funds*) kepada rekening Perseroan dengan perincian sebagai berikut:

**PT Bank Mayapada International Tbk.
Cabang KPO Pusat, Mayapada Tower, Jakarta
Atas Nama: PT Buana Listya Tama Tbk
No. Rek : 100.300.2700.1**

Dalam hal ini, semua biaya bank yang timbul sehubungan dengan pelaksanaan Waran Seri I menjadi saham ini menjadi tanggungan Pemegang Waran Seri I.

11. Penyesuaian Harga Pelaksanaan dan Jumlah Waran Seri I

Harga Pelaksanaan Waran adalah sebesar Rp 170,- (seratus tujuh puluh Rupiah) setiap saham. Apabila Perseroan melakukan tindakan-tindakan yang mengakibatkan perubahan jumlah modal, harga pelaksanaan dan jumlah Waran Seri I, sehingga Waran Seri I dapat mengalami perubahan dimana harga pelaksanaan baru dan jumlah Waran Seri I baru dapat menjadi pecahan. Dalam hal ini, Perseroan akan melakukan pembulatan ke bawah. Penyesuaian harga pelaksanaan dan jumlah Waran Seri I akan dilakukan sehubungan dengan hal-hal di bawah ini:

a. Perubahan nilai nominal saham Perseroan akibat penggabungan, peleburan, pemecahan nilai nominal (*stock split*)

$$\begin{aligned}\text{Harga pelaksanaan baru} &= \frac{\text{Harga nominal baru setiap saham}}{\text{Harga nominal lama setiap saham}} \times A \\ \text{Jumlah Waran Seri I baru} &= \frac{\text{Harga nominal lama setiap saham}}{\text{Harga nominal baru setiap saham}} \times B\end{aligned}$$

A = harga pelaksanaan Waran Seri I yang lama
B = jumlah awal Waran Seri I yang beredar

Penyesuaian tersebut mulai berlaku pada saat dimulai Perdagangan di Bursa Efek dengan nilai nominal yang baru yang diumumkan di dalam 2 (dua) surat kabar harian berbahasa Indonesia yang memiliki peredaran yang luas.

b. Pembagian saham bonus atau saham dividen, konversi atau efek lainnya yang dapat dikonversi menjadi saham, penggabungan atau peleburan.

$$\begin{aligned}\text{Harga pelaksanaan baru} &= \frac{C}{(C + D)} \times Z \\ \text{Jumlah Waran Seri I baru} &= \frac{(C + D)}{C} \times Y\end{aligned}$$



- C = jumlah saham yang disetor penuh dan beredar sebelum pembagian saham bonus, saham dividen.
D = jumlah saham baru yang disetor penuh dan beredar yang merupakan hasil pembagian saham bonus atau saham dividen atau penambahan saham akibat konversi, penggabungan atau peleburan.
Z = Harga Pelaksanaan Waran Seri I yang lama
Y = Jumlah awal Waran Seri I yang beredar

Penyesuaian tersebut mulai berlaku pada saat saham bonus atau saham dividen mulai berlaku efektif yang akan diumumkan di dalam 2 (dua) surat kabar harian berbahasa Indonesia yang memiliki peredaran luas.

c. Pengeluaran saham baru dengan cara penawaran umum terbatas

$$\text{Harga Waran Seri I baru} = \frac{(E - F)}{E} \times Z$$

$$\text{Harga Pelaksanaan baru} = \frac{E}{(E - F)} \times Y$$

E = Harga pasar saham sebelum pengeluaran pengumuman penawaran umum terbatas

F = Harga Teoritis right untuk 1 (satu) saham yang dihitung dengan formula:

$$\frac{(E - G)}{(H + 1)}$$

G = harga pembelian 1 (satu) saham berdasarkan hak memesan efek terlebih dahulu (*Right*)

H = Jumlah saham yang diperlukan untuk memesan tambahan 1 (satu) saham dengan hak memesan efek terlebih dahulu (*Right*)

Z = Harga Pelaksanaan Waran Seri I yang lama

Y = Jumlah awal Waran Seri I yang beredar

Jika harga teoritis saham setelah pengeluaran saham baru dengan hak memesan efek terlebih dahulu lebih rendah dari nilai nominal, maka harga pelaksanaan Waran baru adalah sebesar nilai nominal saham yang akan diterbitkan sebagai hasil pelaksanaan Waran.

Penyesuaian ini berlaku efektif 1 (satu) hari kerja setelah tanggal penjatahan pemesan saham dalam rangka Penawaran Umum Terbatas.

12. Status Waran Seri I

Waran Seri I yang akan diterbitkan merupakan Waran Seri I Atas Nama yang dapat diperdagangkan selama 3 (tiga) tahun sejak tanggal pencatatannya di Bursa Efek Jakarta. Surat Waran Seri I ini akan memiliki nomor urut dan ditandatangani oleh Komisaris Utama dan Direktur Utama dengan memperhatikan Anggaran Dasar Perseroan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia.

Surat Kolektif Waran Seri I adalah surat yang dikeluarkan Perseroan yang membuktikan kepemilikan lebih dari 1 (satu) Waran Seri I atau lebih yang dimiliki oleh seorang Pemegang Waran Seri I dimana harus disebutkan jumlah Waran Seri I yang bersangkutan.

Pemegang Waran Seri I tidak memiliki hak suara dalam Rapat Umum Pemegang Saham Perseroan dan menerima dividen dalam bentuk apapun, tidak berhak atas saham bonus yang berasal dari agio dan saham dividen yang berasal dari kapitalisasi laba, serta hak-hak lain yang terkait dalam saham biasa Perseroan sepanjang Waran Seri I yang dimilikinya belum dilaksanakan menjadi saham.

13. Status Saham Hasil Pelaksanaan Waran Seri I

Saham hasil pelaksanaan yang dikeluarkan oleh portepel Perseroan atas pelaksanaan Waran Seri I diperlakukan sebagai saham yang disetor penuh dan merupakan bagian dari modal saham Perseroan. Dengan demikian, Pemegang Saham hasil pelaksanaan yang sah akan memiliki hak yang sama dan sederajat dengan Pemegang Saham Perseroan lainnya. Pencatatan saham Hasil Pelaksanaan Waran Seri I dalam Daftar Pemegang Saham dilakukan pada tanggal pelaksanaan.

14. Daftar Pemegang Waran Seri I

Pengelola Administrasi Waran Seri I telah ditunjuk Perseroan untuk melakukan pencatatan Daftar Pemegang Waran Seri I yang di dalamnya tercantum nomor Surat Kolektif Waran Seri I, nama dan alamat para Pemegang Waran Seri I serta hal-hal lainnya yang dianggap perlu.

Pengelola Administrasi Waran Seri I juga bertugas untuk melaksanakan pengelolaan administrasi Waran Seri I dalam kaitannya dengan transaksi perdagangan Waran Seri I di Bursa yang mencakup pengalihan dan pencatatan hasil transaksi termasuk diantaranya pelaksanaan Waran Seri I untuk kepentingan Perseroan.

15. Pengelola Administrasi Waran Seri I

Perseroan telah menunjuk Pengelola Administrasi Waran sebagai berikut:

PT Ficomindo Buana Registrar
Mayapada Tower Lt.10 Suite 2b
Jln. Jenderal Sudirman Kav. 28
Jakarta – 12920, Indonesia
Telp. (021) 521 2316/17
Faks. (021) 521 2320

Dalam hal kaitan ini, Pengelola Administrasi Waran Seri I bertugas untuk melaksanakan pengelolaan administrasi Waran Seri I sehubungan dengan transaksi perdagangan Waran Seri I di Bursa yang mencakup pengalihan dan pencatatan hasil transaksi termasuk diantaranya pelaksanaan hak Waran Seri I demi kepentingan Perseroan.

16. Peralihan Hak atas Waran Seri I

Pemegang Waran Seri I dapat mengalihkan hak atas Waran Seri I dengan melakukan jual beli di Bursa, setiap orang dapat memperoleh hak atas Waran Seri I dan dapat didaftarkan sebagai Pemegang Waran Seri I dengan mengajukan bukti-bukti yang sah mengenai hak yang diperolehnya dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia.

Setiap orang yang memperoleh hak atas Waran Seri I karena hibah maupun warisan akibat kematian dari Pemegang Waran Seri I atau sebab-sebab lain yang mengakibatkan pengalihan kepemilikan Waran Seri I menurut hukum, dapat mengajukan permohonan pengalihan secara tertulis dengan menggunakan formulir pengalihan kepada Perseroan melalui Pengelola Administrasi Waran Seri I yang akan bertindak untuk dan atas nama Perseroan, untuk mendaftarkan diri sebagai Pemegang Waran Seri I dengan mengajukan bukti-bukti sehubungan dengan haknya atas Waran Seri I dan dengan membayar biaya administrasi dan biaya lainnya yang dikeluarkan untuk pengalihan Waran Seri I. Penyerahan dokumen yang masih kurang harus dilengkapi selambat-lambatnya 3 (tiga) hari kerja sejak tanggal pengajuan permohonan, dengan memperhatikan Peraturan Pasar Modal yang berlaku.

Apabila terjadi peralihan hak atas Waran Seri I yang dikarenakan hal-hal tersebut di atas yang mengakibatkan kepemilikan Waran Seri I oleh beberapa orang dan/atau badan maka kepada orang atau pihak atau badan hukum yang memiliki secara bersama-sama tersebut berkewajiban untuk menunjuk secara tertulis salah seorang diantara mereka sebagai wakil mereka bersama dan hanya nama wakil tersebut yang akan dimasukkan ke dalam Daftar Pemegang Waran Seri I dan wakil

ini akan dianggap sebagai pemegang yang sah dari Waran Seri I yang bersangkutan dan berhak untuk melaksanakan dan menggunakan semua hak yang diberikan kepada Pemegang Waran Seri I. Pengelola Administrasi Waran Seri I hanya dapat melakukan pendaftaran pada Daftar Pemegang Waran Seri I apabila telah menerima dokumen pendukung dengan baik dan disetujui oleh Perseroan dengan memperhatikan peraturan Pasar Modal yang berlaku.

Pendaftaran peralihan hak atas Waran Seri I hanya dapat dilakukan oleh Perseroan melalui Pengelola Administrasi Waran Seri I yang akan bertindak untuk dan atas nama Perseroan dengan memberikan catatan mengenai peralihan hak tersebut di dalam Daftar Pemegang Waran Seri I berdasarkan akta hibah yang ditandatangani oleh kedua belah pihak atau berdasarkan surat-surat lain yang cukup membuktikan adanya peralihan hak atas Waran Seri I tersebut, semuanya dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia.

Peralihan hak atas Waran Seri I harus dicatat dengan baik di dalam Daftar Pemegang Waran Seri I maupun pada Surat Kolektif Waran Seri I yang bersangkutan dan hanya dapat berlaku setelah pendaftaran dari peralihan tersebut tercatat di dalam Daftar Pemegang Waran Seri I yang bersangkutan.

17. Penggantian Surat Kolektif Waran Seri I

Apabila Surat Kolektif Waran Seri I mengalami kerusakan atau karena hal-hal lain yang ditetapkan oleh Perseroan dan atas Pengelola Administrasi Waran Seri I dinyatakan tidak dapat dipakai lagi, pemegang Surat Kolektif Waran Seri I yang bersangkutan harus mengajukan permintaan tertulis kepada Perseroan atau kepada Pengelola Administrasi Waran Seri I.

Perseroan, melalui Pengelola Administrasi Waran Seri I, akan memberikan penggantian Surat Kolektif Waran Seri I yang sudah tidak dapat dipakai lagi dengan yang baru, dimana Surat Kolektif Waran Seri I yang asli harus dikembalikan kepada Perseroan melalui Pengelola Administrasi Waran Seri I untuk kemudian dimusnahkan.

Apabila Surat Kolektif Waran Seri I hilang atau musnah, Surat Kolektif Waran Seri I yang baru akan diterbitkan dengan terlebih dahulu menyerahkan bukti-bukti sah yang cukup dan dengan memberikan jaminan-jaminan yang dianggap perlu oleh Pengelola Administrasi Waran Seri I dan diumumkan di Bursa Efek dengan memperhatikan Peraturan Pasar Modal.

Perseroan dan atau Pengelola Administrasi Waran Seri I berhak untuk menentukan dan meminta jaminan-jaminan sehubungan dengan pembuktian dan penggantian kerugian pihak yang mengajukan permintaan penggantian Surat Kolektif Waran Seri I dan hal-hal lain yang dianggap perlu untuk mencegah kerugian yang akan diderita Perseroan.

Perseroan berkewajiban menyampaikan pemberitahuan tertulis kepada BAPEPAM LK dan Bursa Efek sehubungan dengan pengeluaran Surat Kolektif Waran Seri I yang hilang atau rusak. Dalam hal ini, semua biaya yang berhubungan dengan pengeluaran penggantian Surat Kolektif Waran Seri I yang hilang atau rusak ditanggung oleh mereka yang mengajukan permohonan penggantian Surat kolektif Waran Seri I tersebut.

18. Penggabungan, Peleburan dan Likuidasi

Jika selama masa berlaku pelaksanaan Perseroan melakukan penggabungan atau peleburan dengan perusahaan lain, maka perusahaan yang menerima penggabungan Perseroan atau perusahaan yang merupakan hasil peleburan dengan Perseroan berkewajiban untuk bertanggung-jawab dan tunduk kepada syarat-syarat dan ketentuan Waran Seri I yang berlaku. Apabila Perseroan melakukan likuidasi atau dibubarkan, kepada Pemegang Waran Seri I yang belum melakukan pelaksanaan atas Waran Seri I akan diberikan kesempatan untuk melakukan pelaksanaan Waran Seri I sampai dengan tanggal yang ditetapkan kemudian oleh Perseroan.

19. Hukum yang berlaku

Seluruh perjanjian sehubungan dengan Waran Seri I ini berada dan tunduk di bawah hukum yang berlaku di negara Republik Indonesia.



XXI. PENYEBARLUASAN PROSPEKTUS DAN FORMULIR PEMESANAN PEMBELIAN SAHAM

Prospektus serta Formulir Pemesanan Pembelian Saham (FPPS) dapat diperoleh pada kantor Penjamin Pelaksana Emisi Efek dan para Penjamin Emisi Efek serta Agen Penjualan yang ditunjuk yaitu perantara pedagang efek yang terdaftar sebagai anggota Bursa Efek di Indonesia. Penjamin Pelaksana Emisi Efek, Penjamin Emisi Efek dan Agen Penjual yang dimaksud adalah sebagai berikut:

PENJAMIN PELAKSANA EMISI EFEK:

PT DANATAMA MAKMUR

Danatama Square
Jl. Mega Kuningan Blok C-6/Kav.12
Kawasan Mega Kuningan
Jakarta 12950, Indonesia
Telepon: +62 (21) 5797 4288
Faksimile: +62 (21) 5797
Website: www.danatama.com
Email: ibanking@danatama.com

PENJAMIN EMISI EFEK:

PT JP Morgan Securities Indonesia

Telepon: +62 (21) 318 9192
Faksimile: +62 (21) 318 9076
Website: www.jpmorgan.com/pages/jpmorgan/ap/indonesia

PT Amantara Securities

Plaza BII, Tower 3, 11th Floor
Jl. M.H. Thamrin No. 51, Kav. 21-22
Jakarta 10350, Indonesia

PT Andalan Artha Advisindo Sekuritas

Artha Graha Building 26th Floor
Jl. Jend. Sudirman Kav. 52-53
Jakarta 12190, Indonesia

PT Asjaya Indosurya Securities

Grha Surya Lt. 7, Taman Perkantoran
Kuningan
Jl. Setiabudi Selatan I, Kav. 9
Jakarta 12920, Indonesia

PT Buana Capital

Indonesia Stock Exchange Building Tower II,
26th Floor Jl. Jend. Sudirman Kav. 52-53
Jakarta 12190, Indonesia

PT Bumiputera Capital Indonesia

Wisma Bumiputra Lantai 17
Jl. Jend. Sudirman Kav. 75
Jakarta 12190, Indonesia

PT Ciptadana Securities

Plaza ASIA Office Park Unit 2
Jl. Jend. Sudirman Kav. 59
Jakarta 12190, Indonesia

PT Citi Pacific Securities

Plaza BII Tower III 11th Floor
Jl. M.H. Thamrin No 51
Jakarta 10350, Indonesia

PT Danasakti Securities

Jl. Tanah Abang III No. 6
Jakarta 10160, Indonesia

PT Dhanawibawa Arthacemerlang

Indonesia Stock Exchange Building, 1st
Tower, 15th Floor, Sudirman Central
Business District (SCBD)
Jl. Jend. Sudirman Kav. 52-53
Jakarta 12190, Indonesia

PT Dinamika Usahajaya

Jl. K.S. Tubun II/15
Jakarta Barat 11410, Indonesia

PT E-Capital Securities

Menara Batavia 22nd - 23rd Floor
Jl. K.H. Mas Mansyur Kav. 126
Jakarta 10220, Indonesia

PT Equity Securities Indonesia

Wisma Sudirman, Lt. 14
Jl. Jend. Sudirman Kav. 34
Jakarta 10220, Indonesia

PT Erdikha Elit Sekuritas

Sucaco Building 3rd Floor
Kebon Sirih Kav. 71
Jakarta 10340, Indonesia

PT Evergreen Capital

Panin Bank Centre Ground Floor
Jl. Jend. Sudirman No. 1, Senayan
Jakarta Pusat 10270, Indonesia

PT HD Capital Tbk

Sona Topas Tower Fl. 11
Jl. Jend. Sudirman Kav. 26
Jakarta 12920, Indonesia

PT Henan Putihrai

Wisma Tamara Suite 504, 704, 1010, 5th,
7th, & 10th Floor
Jl. Jendral Sudirman Kav.24
Jakarta 12920, Indonesia

PT Inti Fikasa Securindo

Menara Batavia 23rd Floor
Jl. KH Mas Mansyur Kav. 125-126
Jakarta Pusat 10220, Indonesia

PT Investindo Nusantara Sekuritas

Plaza ABDA 17th Floor
Jl. Jend. Sudirman Kav. 59
Jakarta 12190, Indonesia



PT Kresna Graha Sekurindo Tbk
Indonesia Stock Exchange Building
Tower I, 30th Floor
Jl. Jend. Sudirman Kav. 52-53
Jakarta 12190, Indonesia

PT Makinta Securities
Plaza ASIA d/h Plaza ABDA. 23rd Floor
Jl. Jend. Sudirman Kav. 59
Jakarta 12190, Indonesia

PT Minna Padi Investama
Equity Tower Lantai 11
Sudirman Central Business District
(SCBD) Lot 9
Jl. Jend. Sudirman Kav. 52 – 53
Jakarta 12190, Indonesia

PT ONIX Capital Tbk.
Deutsche Bank Building # 15-04
Jl. Imam Bonjol No. 80
Jakarta 10310, Indonesia

PT Pacific Capital
Sona Topas Tower, 18th Floor
Jl. Jend. Sudirman Kav. 26
Jakarta 12920, Indonesia

PT Phillip Securities Indonesia
ANZ Tower Level 23B
Jalan Jend. Sudirman Kav. 33 A
Jakarta 10220, Indonesia

PT Semesta Indovert
Menara Imperium Lt. 18,
Jl. HR Rasuna Said Kav. 1
Jakarta 12980, Indonesia

PT Universal Broker Indonesia
Menara BCA Lantai 49
Jl. MH Thamrin No. 1
Jakarta 10130, Indonesia

PT Wanteg Securindo
Graha Kencana 7th Floor Suite 7B
Jl. Raya Perjuangan No. 88
Jakarta 11530, Indonesia

PT Lautandhana Securindo
Wisma Kyoei Prince 15th Floor,
Jl. Jend. Sudirman Kav. 3
Jakarta 10220, Indonesia

PT Masindo Artha Securities
Jl. Sisingamangaraja No. 12,
Kebayoran Baru
Jakarta Selatan 12110, Indonesia

PT NISP Sekuritas
Puri Imperium Building Office Plaza Unit
G.2,3,5
Jl. Kuningan Madya Kav. 5-6 Kuningan
Jakarta 12980, Indonesia

PT OSK Nusadana Securities Indonesia
Plaza CIMB Niaga, 14th Floor
Jl. Jend. Sudirman Kav. 25
Jakarta 12920, Indonesia

PT Panca Global Securities Tbk.
Indonesia Stock Exchange Building,
Tower I Suite 1706A
Jalan Jend. Sudirman Kav. 52-53
Jakarta 12190, Indonesia

PT Pratama Capital Indonesia
Bapindo Plaza, Citibank Tower, 20th Floor
Jl. Jend. Sudirman Kav. 54-55
Jakarta 12190, Indonesia

PT Sinarmas Sekuritas
BII Plaza, Tower III 5th Floor
Jl. M.H. Thamrin No. 51
Jakarta 10350, Indonesia

PT Valbury Asia Securities
Menara Karya 10th Floor
Jl. HR. Rasuna Said Blok X-5, Kav. 1-2
Jakarta 12950, Indonesia

PT Yulie Sekurindo Tbk
Plaza ABDA Lantai 5
Jl. Jend. Sudirman Kav. 59
Jakarta 12190, Indonesia

PT Makindo Securities
Wisma GKBI, Mezzanine B Floor
Jl. Jend. Sudirman No. 28
Jakarta 10210, Indonesia

PT Mega Capital Indonesia
Menara Bank Mega 2nd Floor
Jl. Kapten P. Tandean Kav. 12-14A
Jakarta 12790, Indonesia

PT Nusantara Capital Securities
Menara Karya 6th Floor
Jl. H.R Rasuna Said Blok X-5 Kav 1-2
Jakarta 12950, Indonesia

PT Overseas Securities
Plaza Bapindo Mandiri Tower Lt. 16
Jl. Jend. Sudirman Kav. 54-55
Jakarta 12190, Indonesia

PT Panin Sekuritas Tbk.
Bursa Efek Indonesia, Tower II Lantai 17
Jl. Jend. Sudirman Kav. 52-53
Jakarta Selatan 12190, Indonesia

PT Reliance Securities Tbk.
Reliance Building
Jl. Pluit Patra Kencana No. 15A
Jakarta 14450, Indonesia

PT Transasia Securities
The East, 36th Floor
Jl. Lingkar Mega Kuningan,
Kav. E.3.2 No. 1 Jakarta 12950, Indonesia

PT Victoria Sekuritas
Victoria Suites, Senayan City,
Panin Tower 8th Floor
Jl. Asia Afrika Lot 19
Jakarta 10270, Indonesia

AGEN PENJUAL:

PT First Asia Capital
Panin Bank Center, 3rd Floor
Jl. Jend. Sudirman No. 1
Jakarta 10270, Indonesia

PT Jasa Utama Capital
Menara Thamrin Lt. 2 Suite 203
Jl. M.H. Thamrin Kav. 3
Jakarta 10250, Indonesia

PT Majapahit Securities Tbk
Menara Imperium 12X Floor, Suite C
Metropolitan Kuningan Superblok
Jl. HR. Rasuna Said Kav. 1A
Jakarta 12980, Indonesia

PT Paramitra Alfa Sekuritas
Cyber 2 Tower 20th Floor Suite 2001
Jl. H.R. Rasuna Said Blok X-5 No. 13
Jakarta 12950, Indonesia