

**KETERBUKAAN INFORMASI KEPADA PARA PEMEGANG SAHAM
DALAM RANGKA MEMENUHI PERATURAN BAPEPAM-LK NO. IX.E.1**

DIREKSI DAN DEWAN KOMISARIS PT SILLO MARITIME PERDANA TBK. ("PERSEROAN") BAIK SECARA SENDIRI-SENDIRI MAUPUN BERSAMA-SAMA, BERTANGGUNG JAWAB SEPENUHNYA ATAS KEBENARAN DAN KELENGKAPAN INFORMASI SEBAGAIMANA DIUNGKAPKAN DIDALAM KETERBUKAAN INFORMASI INI, DAN SETELAH MELAKUKAN PENELITIAN SECARA SEKSAMA, MENEGASKAN BAHWA TIDAK ADA FAKTA PENTING YANG TIDAK DIUNGKAPKAN ATAU DIHILANGKAN SEHINGGA MENYEBABKAN INFORMASI YANG DIBERIKAN DALAM KETERBUKAAN INFORMASI INI MENJADI TIDAK BENAR DAN ATAU MENYESATKAN.



PT SILLO MARITIME PERDANA Tbk

Kegiatan Usaha:

Bergerak dalam Bidang Usaha Pelayaran
Berkedudukan di Jakarta, Indonesia

Kantor Pusat:

The City Tower Building, Lt. 6
Jl. M.H Thamrin No.81
Jakarta 10310
Tel: (62-21) 31996196
Fax : (62-21) 31996169
Email: corpsec@sillomp.com
Website: www.sillomaritime.com

Jakarta, 19 Juli 2017



Herjati
Direktur Perseroan

Keterbukaan informasi ("Keterbukaan Informasi") ini, memuat informasi mengenai transaksi yang telah dilaksanakan oleh Perseroan. Transaksi sebagaimana diuraikan di dalam Keterbukaan Informasi ini tidak mengandung Benturan Kepentingan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan BAPEPAM dan LK No. IX.E.1 tentang Transaksi Afiliasi dan Benturan Kepentingan Transaksi Tertentu, Lampiran Keputusan Bapepam dan LK No. Kep-412/BL/2009 tanggal 25 November 2009 ("Peraturan IX.E.1") serta nilainya kurang dari 20 % (dua puluh persen) dari ekuitas Perseroan sehingga tidak termasuk sebagai Transaksi Material sebagaimana dimaksud dalam Peraturan BAPEPAM No. IX.E.2 tentang Transaksi Material dan Perubahan Kegiatan Usaha Utama.

I. URAIAN TRANSAKSI AFILIASI

Keterbukaan Informasi ini disampaikan kepada pemegang saham Perseroan dan memuat informasi terkait dengan transaksi yang telah dilakukan Perseroan, yaitu:

- Pengikatan Jual Beli Kapal ("Transaksi Jual Beli") sebagaimana dituangkan dalam Perjanjian Pengikatan Jual Beli Kapal tertanggal 17 Juli 2017 ("Perjanjian") yang dibuat di bawah tangan bermeterai cukup dan telah ditandatangani antara Perseroan dengan PT GHS Maritim Indonesia ("GHS").

Objek jual beli atas Perjanjian tersebut adalah 1 (satu) Unit Kapal Motor "Laksmi" atas nama Perseroan sebagaimana dinyatakan dalam Akta Balik Nama Nomor: 2073 tertanggal 24 Februari 2009 ("Kapal").

Bahwa berdasarkan Perjanjian tersebut, Perseroan setuju untuk menjual Kapal dengan harga sebesar Rp16.795.000.000,- (enam belas miliar tujuh ratus sembilan puluh lima juta Rupiah), yang akan dibayar dengan termin pembayaran sebagai berikut:

Pembayaran Awal	Rp1.250.000.000,- (satu miliar dua ratus lima puluh juta Rupiah)	Maksimal 2 (dua) hari kerja setelah tanggal penandatanganan Perjanjian
Pelunasan	Rp15.545.000.000,- (lima belas miliar lima ratus empat puluh lima juta Rupiah)	Pada saat penandatanganan Akta Jual Beli Kapal di hadapan Notaris ("AJB")

Transaksi Jual Beli tersebut merupakan transaksi afiliasi dan tidak mengandung Benturan Kepentingan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan IX.E.1. Nilai Transaksi Jual Beli adalah sebesar Rp 16.795.000.000 (enam belas milyar tujuh ratus sembilan puluh lima juta Rupiah) atau ekuivalen dengan USD1.250.000 (satu juta dua ratus lima puluh ribu dollar Amerika Serikat) dengan menggunakan kurs tengah Bank Indonesia per 31 Desember 2016 sebesar Rp13.436,-/USD, yang merupakan 2,53% (dua koma lima puluh tiga persen) dari Ekuitas Perseroan berdasarkan laporan keuangan konsolidasi Perseroan per 31 Desember 2016 yang telah diaudit, yang tercatat sebesar USD49.331.660 (empat puluh sembilan juta tiga ratus tiga puluh satu ribu enam ratus enam puluh dollar Amerika Serikat), atau kurang dari 20 % (dua puluh persen) dari jumlah ekuitas Perseroan tersebut, sehingga Transaksi Jual Beli tersebut TIDAK termasuk sebagai Transaksi Material sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Bapepam dan LK No. IX.E.2 tentang Transaksi Material dan Perubahan Kegiatan Usaha Utama, Lampiran dari Keputusan Ketua Bapepam dan LK No. Kep-614/BL/2011 tanggal 28 November 2011.

Pada saat ini, Kapal tersebut masih dalam kondisi disewakan oleh Perseroan kepada Petrochina International Jabung Ltd ("PC"), dan sehubungan dengan hal tersebut, setelah penandatanganan AJB tersebut, GHS sepakat untuk menyewakan Kapal tersebut kepada Perseroan, dimana transaksi sewa tersebut merupakan transaksi yang akan menunjang kegiatan usaha utama Perseroan dalam bidang usaha pelayaran.

Hubungan afiliasi antara Perseroan dengan GHS dapat dijelaskan sebagai berikut:

- Terdapat persamaan kepemilikan atau pemegang saham yang sama antara Perseroan dan GHS, yaitu PT Karya Sinergy Gemilang (“KSG”); dimana KSG merupakan pemegang saham Perseroan sebanyak 40% (empat puluh persen) dan KSG juga merupakan pemegang saham GHS sebanyak 99% (sembilan puluh sembilan persen).
- Tidak ada persamaan hubungan kepengurusan antara Perseroan dengan GHS.

II. RINGKASAN LAPORAN PENILAI

Kantor Jasa Penilai Publik Iskandar dan Rekan (“IDR” atau “Penilai”) telah ditunjuk oleh Perseroan untuk memberikan pendapat atas kewajaran Transaksi Jual Beli.

Ringkasan laporan pendapat kewajaran atas Transaksi Jual Beli sebagaimana tertuang dalam laporannya No. 035.1/IDR/DE.2/BFO/VI/2017 tanggal 22 Juni 2017 adalah sebagai berikut:

Obyek Penilaian

Obyek Penilaian adalah rencana transaksi penjualan aset tetap milik Perseroan yaitu berupa:

- 1 (satu) unit kapal SPOB “Laksmi” yang berada di Site PetroChina, Muara Sabak, Tanjung Jabung, Propinsi Jambi (selanjutnya disebut “Kapal”) berdasarkan Surat Penawaran SHIP yang telah disetujui GHS (selanjutnya disebut “Surat Penawaran”), dengan harga Rp. 16.795.000.000.

Pihak-Pihak Yang Bertransaksi

Pihak-pihak yang bertransaksi adalah SHIP dan GHS, dimana SHIP selaku penjual dan GHS selaku pembeli.

Maksud dan Tujuan Penilaian

Maksud penilaian adalah memberikan pendapat kewajaran atas rencana transaksi untuk tujuan pelaksanaan rencana transaksi.

Asumsi dan Kondisi Pembatas

- Kami telah melakukan penelaahan atas dokumen-dokumen yang digunakan dalam proses penilaian.
- Data dan informasi yang diperoleh berasal dari sumber-sumber yang dapat dipercaya keakuratannya.
- Proyeksi keuangan yang digunakan adalah proyeksi keuangan yang telah disesuaikan yang mencerminkan kewajaran proyeksi keuangan yang dibuat oleh manajemen Perseroan dengan kemampuan pencapaiannya (*fiduciary duty*).
- Kami bertanggung jawab atas pelaksanaan penilaian dan kewajaran proyeksi keuangan.
- Laporan penilaian ini terbuka untuk publik kecuali informasi yang bersifat rahasia yang dapat mempengaruhi operasional perusahaan.
- Kami bertanggung jawab atas laporan penilaian dan kesimpulan nilai akhir.
- Kami telah memperoleh informasi atas status hukum obyek penilaian dari pemberi tugas.

Pendekatan dan Metode

Pendapat kewajaran diberikan setelah dilakukan analisis atas :

- Nilai dari obyek yang ditransaksikan.
- Dampak keuangan dari rencana transaksi terhadap kepentingan perusahaan.
- Pertimbangan bisnis dari manajemen terkait dengan rencana transaksi terhadap kepentingan pemegang saham.

Dalam melakukan analisis tersebut diatas, maka dilakukan analisis sebagai berikut :

- a. Analisis transaksi.
- b. Analisis kualitatif atas rencana transaksi.
- c. Analisis kuantitatif atas rencana transaksi.
- d. Analisis kewajaran nilai transaksi.

Kesimpulan

A. Analisis Transaksi

1. Materialitas nilai transaksi.

Jumlah ekuitas SHIP berdasarkan laporan keuangan audited per 31 Desember 2016 adalah sebesar USD 49.331.660 dan transaksi adalah sebesar Rp. 16.795.000.000,- atau dengan kurs USD 1 = Rp. 13.436 setara dengan USD 1.250.000, dengan demikian materialitas transaksi 2,53% dari ekuitas SHIP.

Dengan jumlah nilai Transaksi sebesar 2,53% dari jumlah ekuitas SHIP maka Transaksi tersebut bukan merupakan transaksi material sebagaimana didefinisikan dalam peraturan OJK No. IX.E.2.

2. Hubungan antara pihak-pihak yang bertransaksi.

Hubungan pihak-pihak yang bertransaksi adalah antara SHIP dengan GHS terdapat hubungan dalam kepemilikan saham secara tidak langsung, tetapi tidak terdapat hubungan dalam kepengurusan sehingga rencana transaksi termasuk Transaksi Afiliasi sebagaimana dimaksud dalam peraturan OJK No.IX.E.1.

3. Analisis perjanjian dan persyaratan yang telah disepakati.

Surat Penawaran yang telah disepakati oleh SHIP dan GHS dapat diandalkan dan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku sehingga layak untuk pelaksanaan rencana transaksi. Dengan demikian kami berpendapat bahwa persyaratan dan ketentuan dalam Surat Penawaran tersebut adalah wajar.

4. Analisis manfaat dan risiko dari transaksi.

Manfaat transaksi adalah sebagai berikut :

- Memperoleh dana cash dari hasil penjualan kapal, untuk menambah dana cash untuk operasional dan capex.
- Memperoleh keuntungan (laba) dari penjualan kapal dengan rencana nilai transaksi yang disepakati.

Risiko transaksi adalah sebagai berikut :

- Mengingat GHS adalah pihak berelasi, maka harga transaksi yang harus dibayar oleh GHS kepada SHIP jika tidak dibayar secara tunai akan menimbulkan potensi kerugian yang berupa tidak dilunasinya seluruh harga transaksi tersebut. Risiko tersebut dapat dimitigasi dengan perjanjian yang dapat menjamin SHIP agar harga transaksi tersebut dapat dilunasi tanpa risiko kerugian.
- Perseroan akan kehilangan pendapatan dari kapal yang dijual. Risiko tersebut dapat dimitigasi dengan mengoptimalkan pendapatan kapal-kapal yang masih milik Perseroan.

B. Analisis Kualitatif

1. Analisis Riwayat Singkat Perusahaan

Perseroan didirikan di Republik Indonesia berdasarkan Akta Notaris dari Linda Ibrahim, S.H., Notaris di Jakarta, No. 9 tanggal 1 Juni 1989. Akta pendirian ini telah disahkan oleh Menteri Kehakiman Republik Indonesia melalui Surat Keputusan No. C2-1748. HT.01.01.Th.90 tanggal 26 Maret 1990 serta diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 31, Tambahan No. 4381/008 tanggal 15 April 2008.

Anggaran Dasar Perseroan telah mengalami beberapa kali perubahan. Perubahan terakhir diaktakan dengan Akta Notaris No. 14 yang dibuat di hadapan Rudy Siswanto S.H., tanggal 14 September 2016, antara lain mengenai perubahan status Perseroan, perubahan nilai nominal saham dan peningkatan modal dasar Perseroan. Perubahan ini telah mendapat persetujuan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia melalui Surat Keputusan No. AHU 0109300.AH.01.11 Tahun 2016 tanggal 19 September 2016.

Perseroan telah menerima Surat Pernyataan Efektif dari Kepala Eksekutif Pengawas Pasar Modal atas nama Dewan Komisiner Otoritas Jasa Keuangan (“OJK”) dengan surat No. S-275/ D.04/2016 tanggal 7 Juni 2016 untuk melakukan penawaran umum saham kepada masyarakat sebanyak 500.000.000 saham dengan nilai nominal Rp 100 per saham dengan harga penawaran Rp 140 per saham. Saham-saham tersebut seluruhnya telah dicatatkan pada Bursa Efek Indonesia tanggal 16 Juni 2016.

2. Analisis industri dan lingkungan.

Tingkat persaingan industri angkutan laut meningkat. Pelaksanaan Asas Cabotage sejak tahun 2005 melalui Inpres Nomor 5 tahun 2005 telah mendorong peningkatan jumlah kapal nasional. Jumlah kapal pada tahun 2015 sebesar 16.142 unit kapal, meningkat lebih dari dua kali lipat dari tahun 2005 yang sebesar 6.041 unit kapal. Peningkatan jumlah kapal ini telah meningkatkan persaingan industri angkutan laut. Padahal, muatan angkutan laut saat ini mengalami penurunan sehingga terjadi kondisi oversupply. Dari sisi kinerja keuangan emiten, mayoritas pertumbuhan pendapatan emiten angkutan laut menurun pada periode triwulan I-III 2016. Penurunan pendapatan terbesar terjadi pada emiten angkutan laut dry dan liquid bulk.

Peningkatan jumlah armada kapal nasional sebagai akibat adanya asas cabotage belum diiringi dengan peningkatan kapasitas kapal. Kapasitas kapal di Indonesia masih relatif kecil. Mayoritas kapasitas kapal domestik sebesar 350-800 TEUs. Sementara di negara lain seperti Malaysia, India dan China, rata-rata kapalnya berukuran 1000 TEUs. Selain itu, lebih dari 50% armada kapal nasional merupakan kapal bekas dan tua yang umurnya rata-rata di atas 10 tahun. Pelaksanaan asas cabotage ini belum memperkuat industri galangan

kapal. Meningkatnya armada kapal mayoritas berasal dari impor terutama dari Singapore & Tiongkok bukan dari industri galangan kapal nasional.

3. Analisis operasional dan prospek perusahaan.

Pertumbuhan sektor angkutan laut mulai membaik namun masih jauh dibawah pertumbuhan ekonomi nasional sampai Triwulan III-2016. Pertumbuhan sektor angkutan laut sebesar 2,7% (YoY) selama periode triwulan I sampai dengan III tahun 2016, lebih baik dibandingkan pertumbuhan periode triwulan I sampai dengan III 2015 (0,08% YoY). Namun demikian, angka pertumbuhan tersebut masih jauh dibawah pertumbuhan ekonomi nasional dan sektor pengangkutan lainnya. Secara historis pada 2011-2014, rata-rata pertumbuhan sektor angkutan laut sebesar 7,94% (YoY), lebih tinggi dari rata-rata pertumbuhan ekonomi nasional yang sebesar 5,7% (YoY). Sejak 2015, pertumbuhan sektor angkutan laut dibawah pertumbuhan ekonomi nasional. Baltic Dry Index yang terus menurun sejak awal tahun 2015 merupakan salah satu indikator pertumbuhan sektor angkutan laut dibawah pertumbuhan ekonomi nasional.

4. Alasan dilakukannya transaksi.

Alasan dilakukannya transaksi antara lain adalah :

- Kapal SPOB "Laksmi" telah berumur tua dengan tahun pembuatan 1997 memerlukan biaya pemeliharaan yang tinggi, sehingga kapal tersebut tidak layak dipertahankan untuk menunjang kegiatan operasi jangka panjang.
- Kapal SPOB "Laksmi" masih memiliki kontrak dengan Petrochina International Jabung Ltd, dan menghasilkan pendapatan bagi pemiliknya.
- Dengan adanya kontrak yang melekat pada kapal tersebut akan mempunyai harga jual yang wajar.
- Kontribusi dari pendapatan kapal tersebut terhadap seluruh pendapatan Perseroan relatif kecil sekitar 2,18%, sehingga tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan Perseroan.

5. Keuntungan dan kerugian yang bersifat kualitatif.

Keuntungan dan kerugian yang bersifat kualitatif atas transaksi yang akan dilakukan tidak ada.

C. Analisis Kuantitatif

1. Penilaian Atas Potensi Pendapatan, Aset, Kewajiban Dan Kondisi Keuangan

1.1. Penilaian kinerja historis dan Rasio Keuangan.

Berdasarkan laporan laba rugi tahun 2012 – 2016 terlihat pendapatan berfluktuasi. Pada tahun 2015 pendapatan menurun menjadi USD 15.602 ribu dari tahun 2014 sebesar USD 20.292 ribu, dan tahun 2016 meningkat menjadi USD 17.971 ribu.

Penurunan pendapatan pada tahun 2015 disebabkan pemanfaatan yang kurang optimal, karena terdapat kapal yang memerlukan perbaikan, yang memerlukan pengeluaran biaya modal (capex), sehingga pada tahun 2016 penjualan meningkat menjadi USD 17.971 ribu. Diperkirakan pada tahun-tahun mendatang seluruh kapal akan dapat beroperasi optimal.

Harga Pokok Pendapatan dalam tahun 2012 – 2016 berfluktuasi, cenderung stabil kecuali tahun 2012. Pada tahun 2013 – 2016 berkisar antara 32,62% - 39,70% dari Pendapatan dan pada tahun 2016 sebesar 32,62%.

Beban usaha dalam tahun 2012 – 2016 berfluktuasi, cenderung meningkat. Pada tahun 2013 – 2016 berkisar antara 8,54% - 14,11% dari pendapatan dan pada tahun 2016 sebesar 14,11%.

Margin EBITDA dalam tahun 2012 -2016 berfluktuasi cenderung stabil. Penyusutan dalam tahun 2012 – 2016 cenderung meningkat dengan semakin besarnya aset tetap Perseroan. Peningkatan penyusutan ini menyebabkan penurunan margin EBIT.

Margin EBITDA selama tahun 2012-2016 cenderung meningkat disebabkan oleh efisiensi beban kapal. Di tahun 2016, Margin EBITDA menurun dari 53,65% pada tahun 2015 menjadi 53,27%, yang utamanya disebabkan oleh kenaikan beban gaji dan tunjangan.

Margin EBIT semakin menurun sejak tahun 2013 diakibatkan oleh kenaikan beban penyusutan.

Current ratio dalam tahun 2012–2016 terus menurun selain itu DER dan DAR meningkat pada tahun 2016 yang disebabkan oleh meningkatnya kebutuhan pendanaan dalam bentuk liabilitas sehingga likuiditas dan solvabilitas semakin menurun.

1.2. Penilaian arus kas.

Selama tahun 2012-2016, Perusahaan selalu memperoleh kas dari aktivitas operasi dengan jumlah yang kian meningkat, yaitu USD 7.654 ribu di tahun 2012 menjadi USD 13.979 ribu di tahun 2016. Perolehan ini utamanya bersumber dari laba bersih dan depresiasi.

Selanjutnya, pada aktivitas investasi, di tahun 2013 Perusahaan memperoleh kas yang bersumber dari penurunan deposito berjangka. Sedangkan di tahun lainnya, Perusahaan selalu menggunakan kasnya utamanya untuk pembelian aset tetap.

Perseroan memperoleh kas dari aktivitas pendanaan di tahun 2012 dan 2016 yang bersumber dari penarikan kredit utang bank. Sedangkan, penggunaan kas untuk aktivitas pendanaan pada tahun 2013-2015 utamaya untuk membayar pokok angsuran utang bank.

Saldo kas pada setiap tahun selalu positif karena kebutuhan kas untuk operasi dan investasi disesuaikan dengan pendanaannya.

1.3. Penilaian atas proyeksi keuangan.

Kami telah menerima proyeksi keuangan dari manajemen Perseroan, tanpa dan dengan dilakukannya transaksi. Berdasarkan penilaian kami proyeksi keuangan tersebut yang telah disesuaikan telah mencerminkan kewajaran pencapaiannya.

Tanpa dilakukannya transaksi rata-rata tahun 2017 – 2021 EBITDA/Sales, EBIT/Sales, EBT/Sales dan EAT/Sales Perseroan masing-masing sebesar 57,34%, 31,40%, 28,08% dan 28,08%. Sedangkan dengan dilakukannya transaksi rata-rata EBITDA/Sales, EBIT/Sales, EBT/Sales dan EAT/Sales Perseroan masing-masing sebesar 56,01%,

31,08%, 27,91% dan 27,91%. Dengan demikian dengan dilakukannya transaksi profitabilitas Perseroan menurun.

Tanpa dilakukannya transaksi rata-rata Current Ratio, DER dan DAR tahun 2017 – 2021 dari Perseroan masing-masing sebesar 268,76%, 25,14% dan 17,80%, sedangkan dengan dilakukannya transaksi rata-rata Current Ratio, DER dan DAR masing-masing sebesar 269,92%, 25,24% dan 17,92%. Dengan demikian dengan dilakukannya transaksi, likuiditas Perseroan meningkat sedangkan solvabilitas Perseroan menurun namun relatif tidak signifikan.

1.4. Analisis laporan keuangan sebelum transaksi dan proforma laporan keuangan setelah transaksi.

Berdasarkan analisis laporan posisi keuangan sebelum transaksi dan proforma laporan keuangan setelah transaksi dapat disimpulkan dengan dilakukannya transaksi kondisi likuiditas dan solvabilitas Perseroan akan meningkat.

2. Analisis Inkremental

2.1. Kontribusi Nilai Tambah

Berdasarkan analisis peningkatan kinerja, dengan dilakukannya transaksi dampaknya terhadap proyeksi keuangan, pada tahun 2017 – 2021 nilai CR meningkat rata-rata 7,57% dan nilai DER, DAR meningkat rata-rata masing-masing sebesar 1,77% dan 1,65%. Dengan demikian, dengan dilakukannya transaksi, likuiditas Perseroan meningkat namun solvabilitas Perseroan akan menurun namun tidak signifikan.

2.2. Biaya dan pendapatan yang relevan.

Dengan dilakukannya transaksi, Perseroan tidak lagi mengeluarkan beban pemeliharaan aset dan beban depresiasi atas Kapal Laksmi, namun Perseroan membayar biaya sewa kapal Laksmi. Pendapatan Perseroan tidak terpengaruh.

2.3. Informasi non keuangan yang relevan.

Informasi non keuangan yang relevan dari transaksi yang memberikan nilai tambah adalah Perseroan akan dipandang stake holder sebagai perusahaan yang mampu mengelola asetnya dengan baik, dengan melepas aset yang berumur tua yang membutuhkan biaya perawatan yang tinggi dan kurang menguntungkan untuk menunjang operasi jangka panjang.

2.4. Prosedur pengambilan keputusan oleh Perseroan.

Prosedur pengambilan keputusan oleh Perseroan dalam menentukan rencana transaksi dan nilai transaksi dilakukan oleh Direksi dengan persetujuan Komisaris Perseroan dengan persyaratan mudah dilaksanakan, transparan, akuntabel dan memenuhi peraturan perundang undangan yang berlaku dengan nilai transaksi yang wajar dengan mempertimbangkan kepentingan perusahaan dan pemegang saham perusahaan sehingga transaksi memberikan nilai tambah bagi Perseroan.

Alternatif lain dari transaksi apabila dilaksanakan dengan pihak lain yang tidak terafiliasi tidak ada, karena Perseroan tidak mengenal pihak lain yang dimaksud sehingga transaksi tidak dapat dilaksanakan.

2.5. Hal-hal material lainnya

Hal-hal material lainnya terkait dengan analisis inkremental dari rencana transaksi tidak ada. Dengan analisis inkremental yang telah dilakukan, Penilai meyakini bahwa rencana transaksi adalah wajar dan memberikan nilai tambah bagi Perseroan.

2.6. Analisis Sensitivitas

Analisis sensitivitas untuk mengukur keuntungan dan kerugian dari transaksi yang dilakukan.

Nilai transaksi dalam Surat Penawaran telah ditentukan yang merupakan angka pasti yang tidak berubah, sehingga analisis sensitivitas tidak diperlukan.

D. Analisis kewajaran nilai transaksi

1. Hasil Penilaian Obyek Transaksi

Obyek yang ditransaksikan adalah 1 (satu) unit Kapal SPOB "Laksmi" milik Perseroan. Obyek transaksi telah dilakukan penilaian oleh KJPP Iskandar dan Rekan.

Berdasarkan laporan penilaian File No. 066.1/IDR/DE.2/AL/IV/2017, tanggal 13 April 2017, yang diterbitkan oleh KJPP Iskandar dan Rekan menyatakan Nilai Pasar Kapal SPOB "Laksmi" per 31 Desember 2016 adalah Rp. 14.915.000.000,-.

Kapal SPOB "Laksmi" sedang melaksanakan pekerjaan berdasarkan kontrak No. No. PCJ-2557-CA dengan Petrochina, sehingga memperoleh pendapatan dari kontrak tersebut. Dengan demikian kontrak tersebut memiliki nilai ekonomis berupa Hak Kepemilikan Finansial (HKF) yang akan meningkatkan nilai kapal.

Hak Kepemilikan Finansial atas kontrak tersebut telah dilakukan penilaian oleh KJPP Iskandar dan Rekan.

Berdasarkan laporan penilaian File No. 066.2/IDR/DE.2/AL/IV/2017, tanggal 13 April 2017, yang diterbitkan oleh KJPP Iskandar dan Rekan menyatakan Nilai Wajar Hak Kepemilikan Finansial Perseroan berupa kontrak Kapal "Self Propeller Oil Barge Rental Services" dengan Petrochina International Jabung Ltd No. PCJ-2557-CA per 31 Desember 2016 adalah Rp. 1.849.000.000,-.

Dengan demikian Nilai Pasar Kapal dengan kontraknya adalah Rp. 16.764.000.000,-.

2. Nilai Transaksi

Nilai transaksi berdasarkan Surat Penawaran yang telah disepakati adalah Rp. 16.795.000.000,-.

GHS selaku pembeli mengetahui bahwa kapal sedang digunakan dan terikat kontrak perjanjian antara SHIP (penjual) dan Petrochina, setelah kapal menjadi milik GHS, maka GHS setuju untuk menyewakan kapal tersebut sampai jangka waktu kontrak berakhir dan perpanjangannya kepada SHIP dengan harga Rp. 22.830.000,-/hari dimana biaya operasional kontrak menjadi beban GHS dan berdasarkan kontrak antara SHIP (kontraktor) dan Petrochina, harga sewa kapal tersebut adalah Rp. 26.330.000,-/hari.

Mengingat dalam kontrak antara SHIP dan Petrochina, Petrochina tidak akan menerima penggantian nama kontraktornya, karena akan mengalami kesulitan dalam administrasi, sedangkan kapalnya dapat diijinkan untuk diganti/ditukar asalkan sesuai spesifikasi dengan kontraknya. Dengan demikian substansi kesepakatan antara SHIP (penjual) dan GHS (pembeli) adalah dengan obyek transaksi kapal dengan kontraknya.

3. Analisis Kewajaran Nilai Transaksi

Dengan nilai transaksi sebesar Rp. 16.795.000.000,- dan Nilai Pasar dari hasil penilaian obyek transaksi sebesar Rp. 16.764.000.000,-, maka nilai transaksi masih dalam kisaran Nilai Pasarnya, dengan demikian kami berpendapat bahwa nilai transaksi tersebut adalah **wajar**.

4. Analisis Bahwa Nilai Transaksi Memberikan Nilai Tambah dari Transaksi yang Dilakukan Berdasarkan proforma dan proyeksi laporan keuangan Perseroan, dengan dilakukannya transaksi akan meningkatkan likuiditas Perseroan.

Perseroan akan memperoleh laba dari penjualan obyek transaksi.

Dengan demikian dapat dipastikan bahwa nilai transaksi memberikan nilai tambah dari transaksi yang dilakukan.

Berdasarkan analisis kewajaran nilai transaksi, kami berpendapat bahwa nilai transaksi adalah wajar dan memberikan nilai tambah bagi Perseroan dan Pemegang Saham Perseroan.

Pendapat Kewajaran Atas Transaksi

Hasil analisis atas nilai transaksi adalah nilai transaksi dalam kisaran wajar Nilai Pasarnya memberikan kesimpulan bahwa nilai transaksi adalah wajar, dengan demikian kami berpendapat wajar.

Hasil analisis atas dampak keuangan dari transaksi yang akan dilakukan terhadap kepentingan perusahaan adalah transaksi akan meningkatkan likuiditas Perseroan, dengan demikian kami berpendapat bahwa rencana transaksi sesuai dengan kepentingan Perusahaan.

Hasil analisis atas pertimbangan bisnis dari manajemen terkait dengan transaksi terhadap kepentingan pemegang saham adalah untuk meningkatkan kinerja Perseroan yang akan meningkatkan nilai saham Perseroan, memberikan kesimpulan bahwa pertimbangan bisnis dari manajemen terkait dengan transaksi sesuai dengan kepentingan pemegang saham.

Berdasarkan kesimpulan dari hasil analisis tersebut diatas, maka kami berpendapat bahwa rencana transaksi adalah wajar bagi Perseroan dan pemegang saham Perseroan.

III. PENJELASAN DAN PERTIMBANGAN ATAS TRANSAKSI AFILIASI

Manfaat dari dilaksanakannya Transaksi ini adalah Perseroan dapat memperoleh dana cash dari hasil penjualan kapal, untuk menambah dana cash untuk operasional dan capex serta memperoleh keuntungan (laba) dari penjualan kapal dengan rencana nilai transaksi yang disepakati.

Sedangkan resiko dari Transaksi ini mengingat GHS adalah pihak berelasi, maka harga transaksi yang harus dibayar oleh GHS kepada SHIP jika tidak dibayar secara tunai akan menimbulkan potensi kerugian yang berupa tidak dilunasinya seluruh harga transaksi tersebut. Risiko tersebut dapat dimitigasi dengan perjanjian yang dapat menjamin SHIP agar harga transaksi tersebut dapat dilunasi tanpa risiko kerugian. Perseroan akan kehilangan pendapatan dari kapal yang dijual. Risiko tersebut dapat dimitigasi dengan mengoptimalkan pendapatan kapal-kapal yang masih milik Perseroan.