



Upaya PT Berlian Laju Tanker Tbk. Keluar Dari Suspensi Bursa Efek

Handoyo Widyanto¹⁾, Ningrum Astriawati²⁾, Kumila Hanik³⁾, Suyanti⁴⁾, Yudhanita Pertiwi⁵⁾

Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta, Jl. Magelang KM 4.4 Pos 42 Tromol, Kutu Dukuh, Sinduadi, Kec. Mlati, Kabupaten Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta 55284
Politeknik Bumi Akpelni, Jl. Pawayatan Luhur II, Bendawuhur, Semarang, Indonesia

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui upaya PT Berlian Laju Tanker Tbk. (BLTA) keluar dari suspensi bursa efek. Masalah yang diteliti adalah apa yang menyebabkan BLTA mengalami gagal bayar hingga harus disuspensi dan bagaimana upaya-upaya yang dilakukan BLTA dalam melepaskan diri dari suspensi BEI. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif, dengan teknik pengumpulan data menggunakan literature research. Penelitian menemukan bahwa hal-hal yang menyebabkan BLTA mengalami gagal bayar sehingga dijatuhi sanksi suspensi antara lain: 1) Turunnya permintaan angkutan laut dunia; 2) Overcapacity pelayaran; 3) Dominasi global terminal operator; 4) Banyak negara meningkatkan daya saing dengan mengkhuskan struktur armada dan industri maritim tertentu. Upaya-upaya BLTA melepaskan diri dari suspensi adalah: 1) Meminta dukungan dari para pemegang saham untuk mendukung langkah-langkah BLTA melepaskan diri dari suspensi; 2) Melakukan advokasi terkait pencabutan sahamnya; 3) Melakukan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang; 4) Merestrukturisasi utang dengan konversi menjadi saham melalui penerbitan saham baru tanpa hak memesan efek dahulu; 5) Mengalihkan 27 unit kapal kepada konsorsium kreditur mandated lead arranger (MLA), NewCo sebagai bagian dari upaya merestrukturisasi obligasi senilai US\$ 584 juta; 6) Melakukan perdamaian dengan pihak-pihak yang memiliki piutang.

Copyright © 2022, **METEOR STIP MARUNDA**, ISSN:1979-4746, eISSN :2685-4775

Kata Kunci : Bursa Efek, PT Berlian Laju Tanker Tbk. , Suspensi

Abstract

This study aims to determine the efforts of PT Berlian Laju Tanker Tbk. (BLTA) out of stock exchange suspension. The problem under study is what caused BLTA to fail to pay so that it had to be suspended and how the efforts made by BLTA in escaping from the IDX suspension. This study uses a qualitative approach, with data collection techniques using literature research. The research found that the things that caused BLTA to fail to pay so that they were sanctioned with suspension included: 1) Declining demand for world sea transport; 2) Overcapacity of shipping; 3) Global dominance of terminal operators; 4) Many countries increase their competitiveness by specializing certain fleet structures and maritime industries. BLTA's efforts to release itself from suspension are: 1) Asking for support from shareholders to support BLTA's steps to release itself from suspension; 2) Conducting advocacy regarding the revocation of shares; 3) Postponement of Debt Payment Obligations; 4) Restructuring debt by converting into shares through the issuance of new shares without pre-emptive rights; 5) Transferring 27 units of vessels to NewCo's mandated lead arranger (MLA) creditor consortium as part of efforts to restructure bonds worth US\$ 584 million; 6) Make peace with parties who have receivables

Copyright © 2022, **METEOR STIP MARUNDA**, ISSN:1979-4746, eISSN :2685-4775

Keywords: Stock Exchange, PT Berlian Laju Tanker Tbk. , Suspense

1. PENDAHULUAN

PT Berlian Laju Tanker, Tbk. (BLTA) berdiri pada tanggal 12 Maret 1981 dengan nama PT Bhaita Laju Tanker dan mulai beroperasi secara komersial pada tahun 1981. Perusahaan ini bergerak di bidang jasa transportasi laut dengan fokus pada pengangkutan muatan cair, seperti minyak, gas bumi, dan bahan kimia, serta menyewakan kapal kepada pihak ketiga melalui perjanjian dengan jangkauan pelayaran dalam kawasan Indonesia, Asia, Eropa dan Amerika.

Pada tahun 1990, BLTA melakukan go public di Bursa Efek Indonesia (BEI). Go public adalah sebutan untuk perusahaan yang tadinya bersifat tertutup kemudian menjadi perusahaan terbuka yang artinya kepemilikannya terbuka untuk publik melalui perdagangan saham di lantai bursa. BLTA menjadi perusahaan pelayaran Indonesia pertama yang mencatatkan sahamnya di Bursa Efek Indonesia. Pada 22 September 2006 BLTA juga mencatatkan dirinya di *Singapore Stock Exchange* (SGX). Banyak manfaat yang didapatkan perusahaan go public, salah satunya adalah mendapat pendanaan dari publik dengan cara menerbitkan surat kepemilikan perusahaan atau yang sering disebut dengan saham dan dapat juga menerbitkan obligasi atau surat hutang (Safitri, 2019).

Setelah perusahaan listing, perusahaan tersebut terus diawasi oleh Bursa. Tindak pengawasan oleh Bursa bertujuan untuk mengetahui apakah saham perusahaan tersebut layak diperdagangkan. Apabila menurut Bursa saham suatu perusahaan dianggap tidak layak untuk diperdagangkan, maka Bursa mempunyai pilihan untuk mensuspensi saham tersebut dari lantai perdagangan (Safitri, 2019).

Suspensi saham adalah pembekuan atau penghentian sementara aktivitas perdagangan saham (diluar negeri disebut trading halt) yang merupakan salah satu bentuk sanksi dari BEI terhadap emiten yang telah melakukan pelanggaran tertentu (Ansori, 2022). Prinsip BEI yang mengedepankan upaya dalam menjaga pasar modal agar teratur, wajar, dan efisien membuat otoritas Bursa ini menciptakan mekanisme pengawasan, salah satunya melalui suspensi atau penghentian sementara perdagangan saham.

Berdasarkan peraturan BEI, suspensi merupakan sanksi tingkat 4, atau satu tingkat sebelum sanksi terberat, yaitu *delisting*. Berikut adalah urutan dari sanksi-sanksi tersebut, mulai dari yang ringan sampai terberat: Denda maksimal Rp 500 juta, teguran tertulis/peringatan tertulis, larangan sementara untuk melakukan aktivitas perdagangan di Bursa (suspensi),

pencabutan keanggotaan bursa (Rahmawati & Efriandy, 2018).

Ada beberapa pelanggaran yang umumnya dilakukan oleh emiten sehingga emiten yang tersebut dikenai denda hingga dikeluarkan dari bursa yaitu: *Unusual Market Activity* (UMA), merupakan kegiatan perdagangan di luar kebiasaan misalnya harga saham melonjak/merosot tajam dalam seminggu, akan tetapi jika peningkatan aktivitas bukan karena rekayasa maka akan segera dapat diperdagangkan lagi (Septiana, 2021). Suspensi dilakukan karena BEI ingin memberi perlindungan pada investor, kesalahan dalam pencatatan laporan keuangan, perbedaan antara pengumuman atas *corporate action* dengan kejadian yang sebenarnya, gagal membayar utang atau obligasi, *insider trading* (menggoreng saham), penyalahgunaan dana hasil IPO atau *right issue*.

BLTA adalah perusahaan pelayaran yang bonafid. Hal ini dibuktikan dengan menjadi perusahaan Indonesia pertama yang mencatatkan sahamnya di Bursa Efek Indonesia yang bergerak di bidang jasa transportasi laut (Riski, 2018). Perusahaan ini juga mencatatkan sahamnya di Bursa Efek Singapura, yang pada saat itu sampai sekarang, perusahaan Indonesia yang bisa mencatatkan di Bursa Efek Singapura hanyalah perusahaan yang bonafid (Nuraini & Marsono, 2014).

BLTA dari sejak berdirinya selalu mencatatkan keuntungan besar sehingga menarik minat para investor untuk membeli saham-sahamnya. Akan tetapi pada tahun 2009 dan 2010 posisi keuangan BLTA mengalami kerugian (Iswandi, 2012). Keadaan ini tidak membaik, bahkan pada akhir tahun 2011 perusahaan mengejutkan pasar keuangan di Indonesia dan Singapura karena tidak mampu memenuhi kewajiban keuangan kepada lembaga keuangan dan pemegang obligasi korporasi. Besar kemungkinan keterkejutan tersebut karena investor kurang waspada terhadap early warning signal yang ada. Salah satu indikatornya adalah rating untuk obligasi BLTA masih dikelompokkan sebagai investment grade. Akibat kinerja keuangan perusahaan tidak meningkat dan terjadi gagal bayar, SGX kemudian menghentikan perdagangan (melakukan suspensi) saham BLTA sejak 25 Januari 2012. Pada tahun 2013 BLTA juga secara resmi mendapatkan suspensi dari BEI bersama dengan beberapa perusahaan lainnya. BEI harus mensuspensi BLTA karena mengalami gagal bayar (default) senilai Rp 414,67 miliar dan tidak terlihat usaha perusahaan untuk memperbaiki kinerja keuangannya.

Dari alasan suspensi yang dilakukan BEI terungkap bahwa BLTA mengalami suspensi

karena mengalami gagal membayar utang atau obligasi yang sudah jatuh tempo. Keadaan ini sangat mengejutkan bagi para pemegang saham yang segera ingin "mengamankan" saham miliknya. Akan tetapi dalam keadaan seperti itu para pemegang saham tidak dapat menjual sahamnya. Mereka hanya dapat berharap agar suspensi BLTA segera dicabut.

Berikut data beberapa perusahaan yang ditetapkan BEI menjalani suspensi antara tahun 2013-2016 dengan BLTA salah satu diantaranya.

| No | Tahun Suspensi | Nama Perusahaan (Kode Perusahaan) |
|----|----------------|--|
| 1 | 2013 - 2016 | Bank J. Trust Indonesia Tbk. (BCIC) |
| 2 | 2013 - 2019 | PT Berlian Laju Tanker Tbk. (BLTA) |
| 3 | 2013 - 2016 | PT Leo Investments Tbk. (ITTG) |
| 4 | 2014 - 2016 | PT Sekawan Intipratama Tbk. (SIAP) |
| 5 | 2014 - 2016 | PT Garda Tujuh Buana Tbk. (GTBO) |
| 6 | 2015 - 2016 | PT ATPK Resources Tbk. (ATPK) |
| 7 | 2015 - 2016 | PT Inovisi Infracom Tbk. (INVS) |
| 8 | 2015 - 2016 | PT Skybee Tbk. (SKYB) |
| 9 | 2015 - 2016 | PT Siwani Makmur Tbk. (SIMA) |
| 10 | 2015 - 2016 | PT Permata Prima Sakti Tbk. (TKGA) |
| 11 | 2015 - 2016 | PT Borneo Lumbung Energi & Metal Tbk. (BORN) |
| 12 | 2015 - 2016 | PT Berau Coal Energi Tbk. (BRAU) |

Perusahaan yang masuk ke dalam daftar suspensi Bursa Efek Indonesia mempunyai dua kemungkinan. Kemungkinan pertama, perusahaan kembali normal jika mampu mengatasi masalah yang menyebabkannya dalam suspensi, mampu kembali beroperasi dan melakukan kewajiban administratif kepada Bursa hingga dicabut suspensinya. Kemungkinan kedua, perusahaan tidak dapat kembali normal dalam hal operasional dan tidak dapat memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan oleh Bursa, sehingga pihak Bursa harus melakukan forced delisting terhadap perusahaan tersebut (Arifulsyah et al., 2021).

BLTA sendiri akhirnya mampu melepaskan diri dari suspensi BEI pada tahun 2019 (Suparta, n.d.), namun tidak dengan SGX, karena perusahaan ini justru di-delisting oleh SGX. Fenomena ini sangat menarik. Setelah tujuh tahun lamanya BEI melakukan suspensi kepada BEI, BLTA tetap dapat melepaskan diri dari suspensi dan kembali beroperasi normal. Akan tetapi pada saat perusahaan dapat melepaskan diri dari suspensi BEI, justru perusahaan tersebut di-delisting oleh Bursa Singapura. Kenyataan ini menarik penulis untuk meneliti hal-hal yang menyebabkan BLTA dapat melepaskan diri dari suspensi BEI. Masalah yang dirumuskan terkait hal itu adalah: Apa yang menyebabkan BLTA mengalami gagal bayar hingga harus disuspensi dan bagaimana upaya-upaya yang dilakukan BLTA dalam melepaskan diri dari suspensi BEI.

2. METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Ivanovich Agusta dalam Wibowo et al (2021) menjelaskan bahwa metode pendekatan kualitatif adalah metode pengolahan data dengan cara menganalisa faktor-faktor yang berkaitan dengan objek penelitian dengan penyajian data secara lebih mendalam terhadap objek penelitian Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah *literature research*. *Literature research* dapat diartikan sebagai serangkaian kegiatan yang berkenaan dengan metode pengumpulan data pustaka, membaca dan mencatat serta mengolah bahan penelitian (George, 2008). Dalam penelitian *literature research* setidaknya ada empat ciri utama yang penulis perlu perhatikan diantaranya : Pertama, bahwa penulis atau peneliti berhadapan langsung dengan teks (*nash*) atau data angka, bukan dengan pengetahuan langsung dari lapangan. Kedua, data pustaka bersifat "siap pakai" artinya peneliti tidak terjun langsung kelapangan karena peneliti berhadapan langsung dengan sumber data yang ada di perpustakaan. Ketiga, bahwa data pustaka umumnya adalah sumber sekunder, dalam arti bahwa peneliti memperoleh bahan atau data dari tangan kedua dan bukan data orisinal dari data pertama di lapangan. Keempat, bahwa kondisi data pustaka tidak dibatasi oleh runga dan waktu (Blaschke et al., 2009). Berdasarkan dengan hal tersebut diatas, maka pengumpulan data dalam penelitian dilakukan dengan menelaah dan/atau mengeksplorasi beberapa Jurnal, buku, dan dokumen-dokumen serta sumber-sumber data dan atau informasi lainnya yang dianggap relevan dengan penelitian atau kajian.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Penyebab gagal bayarnya BLTA

Penyebab gagal bayarnya BLTA dapat dilihat dari *The Review of Maritime Transport* yang dikeluarkan *United Nations Conference of Trade And Development (UNCTAD)* (Hoffmann & Sirimanne, 2017). Hasil review ini dapat digunakan sebagai penyebab hampir bangkrutnya BLTA karena BLTA juga bergerak di pelayaran internasional dan tercatat di UNCTAD sebagai salah satu pelayaran yang di-review, sebagaimana dilaporkan berikut ini:

(1) Turunnya permintaan angkutan laut dunia, permintaan angkutan laut dunia yang menurun menyebabkan permintaan angkutan kepada perusahaan pelayaran secara umum juga mengalami penurunan. Hal ini juga dialami BLTA yang mengalami penurunan permintaan pelayaran yang berakibat pada penurunan keuntungan,

kemudian terjadi kerugian, hingga akhirnya mengalami gagal bayar utang;

(2) *Overcapacity* pelayaran, sepanjang Januari 2016 hingga Juni 2017, UNCTAD mencatat pertumbuhan armada kapal dunia turun menjadi 3,2 persen, dari sebelumnya 3,5 persen di tahun 2015. Walau pertumbuhan armada niaga cenderung melambat, namun pasokan armada kapal masih melebihi permintaan pasar. Surplus kapal, terutama terjadi pada kapal kontainer. Hal ini membuat harga freight anjlok dan menyebabkan sebagian besar perusahaan pelayaran merugi. Pada 2016, akumulasi kerugian operasional perusahaan pelayaran kontainer tercatat sebesar \$ 3,5 miliar. *Over capacity*, terutama di pelayaran kontainer, mendorong merger dan aliansi antar perusahaan pelayaran dunia. Walau langkah tersebut dapat mengatasi persoalan surplus kapasitas, merger dan aliansi juga mengandung bahaya yakni terbentuknya pasar yang oligopolistik. Secara teori, pasar yang dikuasai sedikit penjual akan cenderung merugikan konsumen karena keterbatasan pilihan. Kecenderungan yang merugikan ini semakin nyata karena merger dan aliansi tidak hanya terjadi di pelayaran, namun juga merambah pada bisnis terminal dan pelabuhan.

(3) Dominasi global terminal operator, Pengelolaan pelabuhan peti kemas di dunia umumnya didominasi oleh Global Port and Terminal Operator, lazimnya disebut GTO (Global Terminal Operator). GTO adalah perusahaan multinasional yang berinvestasi dan mengelola terminal dan atau terminal peti kemas. Mereka beroperasi di banyak negara dan mengelola lebih dari satu terminal dari berbagai negara, melalui skema konsesi atau kerjasama dengan perusahaan lokal. Contoh GTO yang beroperasi di Indonesia adalah Hutchison Port Holdings (Kerjasama dengan Pelindo 2 di terminal JICT, Tanjung Priok), dan DP World (kerjasama dengan TPK Surabaya, Tanjung Perak). Pada tahun 2015, *throughput* (arus keluar masuk) peti kemas dari terminal/pelabuhan yang dikelola GTO mencapai 65 persen dari total *throughput* dunia. Sisanya berasal dari terminal/pelabuhan yang dikelola perusahaan lokal (18 persen) dan pemerintah (19 persen). Penguasaan pengelolaan pelabuhan peti kemas oleh GTO menyebabkan tingginya biaya bongkar muat kontainer yang berdampak pada kenaikan freight container. Hal ini ikut membebani perusahaan pelayaran yang menyebabkan berkurangnya keuntungan.

(4) Banyak negara meningkatkan daya saing dengan mengkhuskan struktur armada dan industri maritim tertentu. Laporan UNCTAD mencatat berbagai negara telah mengkhususkan diri pada subsektor maritim tertentu, antara lain

kepemilikan (*ship owning*), pendaftaran kapal (*ship registration*), pembangunan kapal (*ship building*), dan penghancuran kapal tua (*ship scrapping*). Keempat subsektor tersebut menggambarkan struktur armada kapal dan industri maritim dunia.

Dalam *ship registration*, terungkap bahwa hampir 70 persen kapal didaftarkan pada negara yang berbeda dengan negara asal pemiliknya. Kondisi tersebut dimungkinkan karena penerapan open registry oleh beberapa negara, yang umumnya merupakan negara-negara kecil atau sedang berkembang. Panama, Marshall Island, dan Liberia tercatat sebagai tiga besar registry country dari aspek tonase. Negara-negara yang menerapkan open registry umumnya mengincar pendapatan dari pajak dan registry fee dari setiap tonase kapal yang mendaftar. Dari segi jumlah kapal yang terdaftar, Indonesia berada di peringkat pertama dengan 8.782 unit kapal. Namun dari segi tonase, Indonesia yang menganut sistem *closed registry* berada di peringkat 14, di bawah Norwegia. Hal ini menunjukkan kapal-kapal berbendera Merah Putih didominasi kapal berukuran kecil yaitu 4.269 dwt. Dari nilai aset kapal, Indonesia berada di peringkat 20, dengan total nilai 7943 miliar dollar AS. Sangat jauh jika dibandingkan Panama di peringkat teratas dengan nilai aset kapal terdaftar mencapai 116.850 Miliar dollar AS.

Korea Selatan, RRC dan Jepang masih mendominasi industri galangan kapal. Sepanjang tahun 2016, sebanyak 91,8 persen (dari tonase) kapal dibangun di ketiga negara tersebut. RRC mendominasi pembangunan kapal jenis bulk carrier dan general cargo. Korea Selatan kuat di pembangunan kapal kontainer, tanker dan LNG carrier. Yang menarik adalah Filipina. Negara tetangga Indonesia ini berada di peringkat keempat dalam pembangunan kapal, dengan dominasi pada jenis *bulk carriers* dan *container ships*.

Ship demolition atau *ship scrapping* adalah industri penghancuran kapal yang berusia tua. India, Bangladesh, Pakistan dan RRC mendominasi hampir 95 persen sub sektor ini. Turki mendominasi hanya di scrapping kapal jenis LNG Carrier. Spesialisasi setiap negara pada industri maritim tertentu di atas berkonsekuensi pada pilihan kebijakan tertentu demi melindungi industri maritim andalannya. Tak jarang pilihan kebijakan yang tersedia saling berkontradiksi. Misalnya, pilihan antara melindungi bisnis pelayaran nasional (dari persaingan dengan pelayaran asing) atau meningkatkan konektivitas dan mengurangi biaya logistik melalui liberalisasi pelayaran domestik dan pelabuhan.

Dalam konteks ini, Indonesia konsisten (sejak 2008) menerapkan asas cabotage dalam upaya meningkatkan konektivitas maritim domestiknya

(asas cabotage adalah prinsip yang memberi hak eksklusif kegiatan angkutan barang dan orang dalam negeri oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan bendera merah putih serta awak kapal berkewarganegaraan Indonesia). Hal ini tercermin dalam implementasi program tol laut dan pengadaan kapal niaga pendukungnya yang mengandalkan pembiayaan dari negara, seperti halnya pelayaran perintis.

Laporan UNCTAD tidak memerinci kondisi industri galangan Indonesia, yang dikabarkan sedang mengalami masa sulit karena sepi pesanan. Dari uraian di atas diketahui bahwa Indonesia tidak mengkhususkan diri pada struktur armada dan industri maritim tertentu, sehingga pelayaran Indonesia kalah bersaing dibanding negara lain yang mengkhususkan dirinya hanya pada struktur armada dan industri maritim tertentu.

3.2 Upaya-upaya BLTA Melepaskan Diri dari Suspensi

Tahun 2019 merupakan tahun yang sangat istimewa bagi BLTA, karena pada 28 Maret 2019 BLTA dapat melepaskan diri dari suspensi BEI yang telah "mengurungnya" selama tujuh tahun sejak 2013. Akan tetapi tahun 2019 juga menjadi tahun "menyedihkan" bagi BLTA karena otoritas Singapore Exchange Limited (SGX) justru memutuskan untuk menghapuskan pencatatan saham (delisting) PT Berlian Laju Tanker Tbk (BLTA) yang memiliki kode saham B66 di bursa tersebut. Atas keputusan ini, manajemen BLTA pun menyampaikan surat kepada pemegang saham.

Dalam keterbukaan informasi di BEI, manajemen BLTA mengungkapkan perseroan mendapatkan Notifikasi Delisting dari SGX pada 15 Juli 2019. Notifikasi ini diberikan SGX dikarenakan perseroan belum menyampaikan permohonan pembukaan kembali perdagangan saham kepada SGX sejak suspensi saham pada tanggal 25 Januari 2012. Akan tetapi pada 10 April 2019, manajemen perusahaan meminta SGX membuka kembali sahamnya karena bursa Indonesia (IDX atau BEI) telah memberi ijin untuk membuka kembali sahamnya pada 28 Maret 2019 (LK/AR, 2019). Dengan telah dicabutnya suspensi BLTA oleh BEI, maka per 29 Maret 2019 saham perusahaan pelayaran tersebut sudah dapat kembali diperdagangkan di BEI. Akan tetapi BEI meminta kepada semua pihak yang berkepentingan untuk memperhatikan keterbukaan informasi yang disampaikan manajemen BLTA.

Walaupun BEI telah membuka kembali saham BLTA, namun pihak bursa Singapura (SGX) tetap tidak mau membuka kembali saham BLTA dan justru menyatakan telah melakukan delisting atau menghapus pencatatan saham BLTA per tanggal

15 Juli 2019. BLTA pun melakukan advokasi terkait pencabutan sahamnya. Perseroan akan mencari penasihat keuangan dan hukum independen untuk mendapatkan advis tentang hak dan kewajiban yang timbul atas hal ini.

Perjuangan BLTA untuk lepas dari suspensi sangat rumit. Untuk mengatasi gagal bayarnya, PT BLTA merestrukturisasi utang dengan konversi menjadi saham melalui penerbitan saham baru tanpa hak memesan efek dahulu (non-HMETD) atau private placement pada Desember 2015. Setelah konversi, BLTA berharap sahamnya bisa kembali diperdagangkan di Bursa Efek Indonesia (BEI). BEI menghentikan perdagangan saham BLTA sejak 25 Januari 2012. Suspensi itu diperpanjang pada 13 Februari 2013. Meski disuspensi panjang, saham BLTA belum di-delisting paksa alias *forced* (Ambarsari, 2017).

Manajemen BLTA dalam materi paparan publiknya mengatakan, penerbitan saham baru atas konversi utang menjadi saham diestimasi pada 31 Januari 2016. Setelah itu, BLTA akan mengajukan permohonan kepada BEI untuk membuka kembali perdagangan saham BLTA. Emiten pelayaran ini berharap, perdagangan saham BLTA bisa dimulai pada 15 Maret 2016. BLTA akan lebih dulu mengatasi defisit modal yang menjadi syarat utama agar sahamnya bisa diperdagangkan. Jika perdagangan saham bisa dimulai lagi, kreditur tanpa jaminan yang akan menerima saham baru di BLTA dan pemegang saham publik bisa mendapat kesempatan lagi untuk mendapatkan pengembalian melalui kepemilikan saham mereka di BLTA (Ambarsari, 2017).

Pada 8 Januari 2016, BLTA mendapat persetujuan BEI untuk mencatatkan saham baru. BLTA mengeksekusi konversi utang menjadi saham senilai Rp 13,5 triliun. BLTA menerbitkan 11,93 miliar saham baru sebagai pelaksanaan transaksi. Rinciannya, sebanyak 9,7 miliar saham seri A dengan harga pelaksanaan Rp 1.158,48. Kemudian, sejumlah 2,22 miliar lembar saham seri A dengan harga pelaksanaan Rp 1.023,32. BLTA juga merampungkan pengalihan 27 unit kapal kepada konsorsium kreditur mandated lead arranger (MLA), NewCo. Pengalihan ini bagian dari upaya merestrukturisasi obligasi senilai US\$ 584 juta. Pada tahun 2016, armada BLTA berkurang menjadi 5 kapal dengan opsi pembelian atas dua Kapal MLA. BLTA tetap menyebar armada untuk mengembangkan bisnis (Widianto, 2017).

Usaha BLTA untuk keluar dari suspensi sebenarnya bukan hanya itu saja. Berikut diuraikan selengkapnya usaha-usaha BLTA tersebut.

1. Tahun 2012, Proses Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) dilakukan oleh BLTA.

(Saputra et al., 2021). PKPU diprakarsai oleh salah satu kreditur pada 14 Juni 2012. Tahun 2013 tepatnya tanggal 14 Maret 2013, BLTA memperoleh dukungan mayoritas kreditur untuk PKPU (Laporan Keuangan BLTA, 2018).

2. Tahun 2013, Pada tanggal 22 Maret 2013 US Bankruptcy Court memberikan pengakuan PKPU sebagai peradilan asing yang utama dan memberikan putusan sela tetap untuk menahan seluruh proses peradilan dan eksekusi di Amerika Serikat pada 21 Mei 2013.

3. Tahun 2014, BLTA menyelesaikan inisiatif restrukturisasi yang utama dan substansial sehubungan dengan Rencana Perdamaian secara tuntas, sebagai berikut:

- a) Penyelesaian The Singapore Section 210 Schemes of Arrangement (24 Februari 2014).
- b) Penandatanganan dokumen final Mizuho (22 Agustus 2014).
- c) Penandatanganan dokumen final MLA (8 Oktober 2014).
- d) Penandatanganan dokumen final BCA (17 Oktober 2014).
- e) Penandatanganan dokumen final USD Bondholders dan telah mengajukan US Bankruptcy Court (8 Desember 2014).
- f) Sejak 30 Desember 2014, BULL tidak lagi sebagai pihak yang berelasi dengan BLTA dikarenakan pengalihan seluruh saham BULL sesuai dengan rencana perdamaian (Laporan Keuangan BLTA, 2018).

4. Tahun 2015

- a) Pada 8 Januari 2015 pengadilan Amerika Serikat (AS) memberikan pengakuan atas rencana perdamaian sehubungan dengan petisi Chapter 15 Undang-Undang Kapailitan AS dan mengukuhkan atas HY Bond wajib konversi, serta menolak proses petisi Chapter 11 yang diajukan oleh Gramercy terhadap BLTA.
- b) Pada 22 April 2015, BLTA melaksanakan Restructuring Support Agreement dengan para kreditur MLA yang kemudian disetujui dan difinalisasi.
- c) Pada 15-16 Juli 2015, BLTA melaksanakan scheme meeting di Singapura.
- d) Pada 14 Agustus 2015, para kreditur BLTA menyetujui amandemen rencana perdamaian.
- e) Pada 17 Agustus 2015, Pengadilan Tinggi Singapura menyetujui dan mengukuhkan skema Singapura.
- f) Pada 17 November 2015, BLTA menyelenggarakan RUPS/RUPSLB dengan mayoritas pemegang saham menyetujui rencana restrukturisasi yang tertera dalam amandemen rencana perdamaian.

g) Pada 6 Desember 2015, BLTA memperoleh persetujuan penerbitan saham dari Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia (Laporan Keuangan BLTA, 2018).

5. Tahun 2016

- a) Pada 8 Januari 2016, BLTA memperoleh persetujuan dari BEI atas pencatatan saham baru perusahaan ini.
- b) Pada 11 Januari 2016, pengumuman BEI mengukuhkan konversi untuk para pemegang obligasi rupiah.
- c) Pelaksanaan konversi hutang tanpa jaminan ke saham BLTA dimulai.
- d) Pada 8 Desember 2016, Singapura Stock Exchange memberikan persetujuan atas pencatatan saham baru hasil pelaksanaan konversi utang menjadi saham dan tanggal 16 Desember 2016 diumumkan melalui SGXNet.

6. Tahun 2017

BLTA memperoleh penghargaan Company Priority Award dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang atas kerjasama dan dukungannya dalam memfasilitasi cadet praktek laut, fresh graduate dan penyelenggaraan Diklat Kepelautan. Perusahaan yang menerima penghargaan ini berhak mendapat pelayanan prioritas sebagaimana ditetapkan oleh Manajemen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

7. Tahun 2018

BLTA memenuhi permintaan BEI untuk melakukan valuasi terhadap nilai efek Perseroan oleh Penilai Saham yang terdaftar di OJK. Proses dimulai sejak bulan Desember 2018.

8. Tahun 2019

- a) Pada tanggal 28 Maret BLTA resmi dilepaskan dari suspensi BEI.
- b) Tanggal 29 Maret adalah hari pertama perdagangan BLTA pasca suspensi. Saham BLTA sempat mencapai level tertinggi Rp 129 per saham. Namun tiga hari berikutnya, saham BLTA anjlok menjadi Rp 50 per saham, serta stagnan di angka tersebut.

Dengan telah dibukanya suspensi itu, maka BLTA dapat melaksanakan lagi kegiatan jual saham di lantai bursa dan juga mendapatkan modal dari investor melalui penjualan saham.

4. KESIMPULAN

Hal-hal yang menyebabkan BLTA mengalami gagal bayar sehingga dijatuhi sanksi suspensi antara lain: (1) Turunnya permintaan angkutan laut dunia, akibatnya BLTA juga mengalami penurunan permintaan, sehingga menimbulkan kerugian dan akhirnya gagal bayar; (2) *Overcapacity* pelayaran, banyaknya perusahaan pelayaran dengan berbagai

pilihan kapal menyebabkan tingginya persaingan di tengah menurunnya permintaan, sehingga menyebabkan perusahaan mengalami kerugian; (3) Dominasi global terminal operator, penguasaan pengelolaan pelabuhan peti kemas oleh GTO menyebabkan tingginya biaya bongkar muat container yang berdampak pada kenaikan freight container yang menyebabkan berkurangnya keuntungan; (4) Banyak negara meningkatkan daya saing dengan mengkhuskan struktur armada dan industri maritim tertentu. Indonesia sendiri tidak mengkhuskan diri pada struktur armada dan industri maritim tertentu, sehingga pelayaran Indonesia kalah bersaing dibanding negara lain yang mengkhuskan dirinya hanya pada struktur armada dan industri maritim tertentu. Upaya-upaya BLTA melepaskan diri dari suspensi adalah: (1) Meminta dukungan dari para pemegang saham untuk mendukung langkah-langkah BLTA melepaskan diri dari suspensi agar para pemegang saham dapat segera mentransaksikan lagi sahamnya jika suspensi dicabut, sehingga mereka terhindar dari kerugian; (2) Melakukan advokasi terkait pencabutan sahamnya; (3) Melakukan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU); (4) Merestrukturisasi utang dengan konversi menjadi saham melalui penerbitan saham baru tanpa hak memesan efek dahulu (non-HMETD) atau *private placement*; (5) Mengalihkan 27 unit kapal kepada konsorsium kreditur *mandated lead arranger* (MLA), NewCo sebagai bagian dari upaya merestrukturisasi obligasi senilai US\$ 584 juta; (6) Melakukan perdamaian dengan pihak-pihak yang memiliki piutang.

UCAPAN TERIMA KASIH

Peneliti mengucapkan terimakasih kepada Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta yang telah mendukung dalam pendanaan penelitian ini dan juga kepada Prodi D3 Manajemen Transportasi Laut, yang telah mendukung kelancaran penelitian ini.

Daftar Pustaka

- Ambarsari, D. A. (2017). *Kepastian Hukum Bagi Perusahaan Tercatat Atas Ketiadaan Batas Waktu Tindakan Suspensi Oleh Bursa Efek Indonesia (Studi Terhadap Suspensi Pt. Leo Investments Tbk (Itg), Dan Pt. Berlian Laju Tanker Tbk (Blta))*.
- Ansori, S. J. (2022). *Pengenaan Suspensi Saham Syariah Dalam Perspektif Hukum Islam (Studi Pada Bursa Efek Indonesia Kantor Perwakilan Bandar Lampung)*. Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung.
- Arifulsyah, H., Ali, F., & Bhayangkara, A. (2021). Analisis Reaksi Investor Sebelum Pengumuman Dan Setelah Pencabutan Suspensi Saham. *Jurnal Akuntansi Berkelanjutan Indonesia*, 4(2).
- Blaschke, C. M., Freddolino, P. P., & Mullen, E. E. (2009). Ageing And Technology: A Review Of The Research Literature. *British Journal Of Social Work*, 39(4), 641–656.
- George, M. W. (2008). *The Elements Of Library Research*. Princeton University Press.
- Hoffmann, J., & Sirimanne, S. (2017). Review Of Maritime Transport. *United Nations Conference On Trade And Development*.
- Iswandi, I. (2012). Analisis Potensi Kebangkrutan Pt. Berlian Laju Tanker, Tbk. Dengan Menggunakan Altman's Z Score. *Binus Business Review*, 3(2), 654–664.
- Nuraini, N. S., & Marsono, M. (2014). *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Thin Capitalization Pada Perusahaan Multinasional Di Indonesia*. Fakultas Ekonomika Dan Bisnis.
- Rahmawati, M., & Efriandy, I. (2018). Reaksi Investor Pasca Pengumuman Unsuspensi (Studi Pada Saham Perusahaan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2013-2017). *Jurnal Manajemen Dan Bisnis Sriwijaya*, 16(4), 265–273.
- Riski, S. (2018). *Pengaruh Current Ratio, Debt To Equity Ratio Dan Earning Per Share Terhadap Harga Saham Pada Perusahaan Jasa Transportasi Laut Yang Listing Di Bursa Efek Indonesia Periode 2014-2016*. Universitas Islam Riau.
- Safitri, A. M. I. (2019). *Pengaruh Profitabilitas, Likuiditas Dan Umur Obligasi Terhadap Peringkat Obligasi Pada Perusahaan Sektor Keuangan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Tahun 2017*. Fakultas Ekonomi.
- Saputra, O. J., Maryono, A. S., & Sanyoto, S. (2021). Ratio Decidendi Majelis Hakim Kasasi Terhadap Eksepsi Permohonan Pembatalan Perjanjian Perdamaian Dalam Perkara Kepailitan (Studi Terhadap Putusan Nomor 817 K/Pdt. Sus-Pailit/2015). *Soedirman Law Review*, 3(3).
- Septiana, H. K. (2021). Analisis Tanggung Jawab Hukum Terhadap Tindak Pidana Manipulasi Pasar Dan Perlindungan Hukum Bagi Investor Minoritas Studi Kasus: Posa. *Jisip (Jurnal Ilmu Sosial Dan Pendidikan)*, 5(2).
- Suparta, I. M. (N.D.). Debt Or Equity? Pespective Cooperation On Shipping Sector. *Die*, 10(02), 368794.
- Wibowo, W., & Astriawati, N. (2021). Sistem

Pendingin Tertutup Pada Mesin Diesel Tipe Diesel Mak 8m32 Sebagai Penggerak Utama Kapal Motor Lit Enterprise. *Jurnal Polimesin*, 19(1), 28–34.

Widianto, H. (2017). Analisis Struktur Modal Pt Berlian Laju Tanker Tbk. Periode 2003-2016 (Perusahaan Pelayaran Terbesar Yang Hampir Bangkrut Karena. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 15(25), 79–98.