

Pendanaan Lembaga Keuangan Pengadaan Kapal Tunda dan Tongkang dengan Penerapan Asas *Cabotage*

Yanuar* dan Sanvia Siska Donna

*Program Studi Teknik Perkapalan Departemen Teknik Mesin

Fakultas Teknik Universitas Indonesia

Kampus UI Depok 16424 Indonesia

E-mail : yanuar@eng.ui.ac.id

sanvia_sd@yahoo.com

Abstrak

Diterbitkannya Inpres no. 5 tahun 2005 merupakan upaya yang dilakukan untuk memberdayakan industri pelayaran nasional melalui penerapan asas *cabotage* secara konsekuen dan berdampak bagi pelayaran nasional untuk menambah jumlah armada dalam memenuhi kebutuhan pasar yang sangat besar, khususnya kebutuhan pengadaan kapal tunda dan tongkang seiring dengan meningkatnya konsumsi batu bara di dalam dan luar negeri. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk meninjau pencapaian kapasitas pengadaan armada laut nasional serta aspek yang mempengaruhinya. Penelitian dilakukan dengan mengkaji berbagai kondisi, diantaranya adalah kondisi armada laut nasional, peran lembaga keuangan, serta kebutuhan peningkatan pengadaan kapal tunda dan tongkang. Adanya faktor pendukung dan penghambat akan mempengaruhi kelancaran kegiatan pendanaan lembaga keuangan dalam pengadaan armada laut nasional.

Kata kunci : pendanaan, lembaga keuangan, armada laut nasional, kapal tunda dan tongkang, dan kabotase

1. Pendahuluan

Indonesia sebagai negara kepulauan menunjukkan bahwa peranan angkutan laut sangat penting untuk menunjang kegiatan ekonomi perdagangan sebagai sarana perhubungan atau alat transportasi. Namun dalam kenyataannya, kapasitas armada laut nasional belum mampu melayani kebutuhan untuk pengangkutan muatan dalam dan luar negeri, sehingga untuk aktifitas transportasi laut masih banyak dilayani oleh armada laut berbendera asing. Diterbitkannya Inpres no. 5 tahun 2005 merupakan upaya yang semata – mata dilakukan untuk memberdayakan industri pelayaran nasional melalui penerapan asas *cabotage* secara konsekuen dan berdampak bagi pelayaran nasional untuk menambah jumlah armadanya dalam memenuhi kebutuhan pasar yang sangat besar, khususnya kebutuhan pengadaan kapal tunda dan tongkang seiring dengan adanya peningkatan konsumsi batu bara di dalam dan luar negeri. Namun, kegiatan pengadaan kapal khususnya di dalam negeri mengalami banyak kesulitan, diantaranya adalah terkait masalah pendanaan investasi industri pelayaran. Tidak adanya kesesuaian antara perusahaan pelayaran dan lembaga keuangan menyebabkan masalah pendanaan masih menjadi kendala utama dalam pengadaan armada laut nasional. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk meninjau pencapaian kapasitas pengadaan armada laut nasional serta aspek yang mempengaruhinya. Adanya penelitian dimaksudkan untuk mengkaji kondisi armada laut nasional, peran lembaga keuangan, serta kebutuhan pengadaan kapal tunda dan tongkang. Analisis dilakukan berdasarkan pembahasan mengenai faktor pendukung dan penghambat yang mempengaruhi dalam kegiatan pendanaan lembaga keuangan untuk pengadaan armada laut nasional.

2. Landasan Pemikiran

Dalam bidang pelayaran, inti *cabotage* adalah pemberian hak istimewa kepada kapal kapal niaga berbendera negara yang bersangkutan untuk melakukan angkutan barang/orang dari/ke pelabuhan – pelabuhan negara yang bersangkutan yang dikaitkan dengan ketentuan perundang – undangan bahwa kapal yang bersangkutan harus dimiliki atau pun dioperasikan oleh warga negara atau badan usaha yang dibentuk berdasarkan hukum negara

tersebut dan kapal yang bersangkutan harus berbendera negara tersebut. Kebijakan untuk menerapkan asas *cabotage* di Indonesia sebenarnya telah ada sejak diberlakukannya Undang – Undang Pelayaran 1936 disamping penyempurnaannya melalui upaya penerapan secara konsekuen dengan penerbitan Inpres no. 5 tahun 2005. Mengikis dominasi kapal asing dan menjaga keutuhan wilayah nasional merupakan harapan Indonesia sejak lama untuk mendapatkan citra baik dan menjadi negara maritim yang bisa dibanggakan.

Pelaksanaan asas *cabotage* tak terlepas dari hubungan kegiatan pengadaan kapal dan pendanaannya. Adapun pola pengadaan kapal bermacam – macam, yang diantaranya adalah melalui pembangunan, pengkorversian, pembelian, dan pencarteran kapal, dimana pola pengadaan kapal ini dipengaruhi oleh tingkat kebutuhan, biaya operasional, dan lain sebagainya. Pola pengadaan kapal yang paling sering dilakukan adalah pencarteran kapal. Pencarteran kapal merupakan sewa menyewa ruangan kapal antara pemilik kapal atau pengusaha kapal (*shipowners*) dengan para pengusaha atau perusahaan negara atau pemerintah yang membutuhkan ruangan kapal (*charteres*), dimana persetujuan antara kedua belah pihak tertulis dalam surat perjanjian carter (*charter party*). Sewa menyewa ruangan kapal dalam bentuk perjanjian carter dapat dibagi dalam beberapa jenis, yaitu *bareboat charter* atau *demise charter*, *time charter*, *trip time charter*, *voyage charter* (*space charter*), *trip voyage charter*, *berth charter*, *deadweight charter*, *gross charter*, *net charter*, *clean charter*, dan *lumpsum charter*. Pola pembiayaan pengadaan kapal secara umum dapat dibagi menjadi tiga, yaitu pendanaan melalui biaya sendiri (*equity*), pinjaman (*debt*), dan hibah (*grant*). Usaha pelayaran merupakan suatu usaha yang sarat modal (*capital intensive*) dan memberikan penghasilan yang lambat (*slow yielding*). Kebutuhan modal inventasi untuk pengadaan armada merupakan suatu hal yang semakin meningkat sesuai dengan kebutuhan armada kapal – kapal niaga yang dibutuhkan, terutama dari segi jenis dan ukurannya. Kebutuhan modal investasi untuk pengadaan kapal sulit dilakukan dengan modal sendiri (*equity*) karena besarnya jumlah investasi yang diperlukan. Secara tradisional kebutuhan biaya untuk pengadaan kapal ditangani oleh bank – bank pengembangan ataupun bank komersial yang besar yang menerima jaminan/agunan dalam bentuk hipotik (*mortgage*), sehingga dalam hal ini bentuk pembiayaan yang dilakukan adalah berupa pinjaman (*debt*). Dalam praktek pengadaan kapal baru dibiayai dengan kombinasi penggunaan berbagai kredit dari sumber – sumber antara lain :

- *supplier credit* termasuk kredit dari galangan kapal (*shipbuilders loan*),
- kredit ekspor dari pemerintah,
- pinjaman komersial dengan hipotek (*commercial mortgage* atau agunan lainnya),
- pinjaman komersial dengan jaminan *charter agreements* atau agunan lainnya,
- pinjaman pemerintah.

Cara pembiayaan lainnya yang cenderung meningkat digunakan akhir – akhir ini adalah melalui *leasing* (sewa guna usaha). Meningkatnya *lease financing* disebabkan cara tersebut memiliki fleksibilitas dan keuntungan finansial bagi pemilik kapal dibandingkan dengan cara pembiayaan pengadaan kapal secara konvensional. Dalam hal ini *lessee* yang akan menguasai dan menggunakan kapal sama sekali tidak perlu menyediakan dana untuk pengadaan kapal tersebut. *Leasing* adalah kegiatan atau usaha pembiayaan dalam bentuk penyediaan barang modal, baik secara *finance lease* maupun *operating lease* untuk digunakan oleh penyewa guna usaha (*lessee*) selama jangka waktu tertentu berdasarkan pembayaran secara berkala. Ada beberapa macam jenis *leasing*, diantaranya adalah *financial lease*, *operating lease*, *sales and lease back*, dan *installment sale leasing*.

3. Data dan Informasi

Rendahnya pertumbuhan armada laut nasional disebabkan karena lemahnya perkembangan industri pelayaran nasional. Besarnya investasi dan ditambah dengan sulitnya prosedur yang harus dilakukan untuk melakukan pengadaan kapal di dalam negeri mengakibatkan banyak perusahaan pelayaran nasional beralih cara untuk tetap menghidupkan industrinya. Akibatnya, banyak berhamburan kapal – kapal berbendera asing yang berlayar di perairan nusantara maupun luar negeri khususnya dalam pengangkutan muatan nasional, sehingga hal ini menyebabkan terjadinya penguasaan jasa

pelayaran oleh kapal – kapal berbendera asing yang berdampak terhadap besarnya pengeluaran devisa negara dan akhirnya berpotensi mematikan industri pelayaran dan perkapalan dalam negeri.

Sejak penerbitan Inpres no. 5 tahun 2005 yang dikeluarkan pada bulan Maret 2005, jumlah armada laut nasional mengalami peningkatan yang berarti dimana sebagian besar merupakan pengalihan bendera asing menjadi bendera Indonesia. Berdasarkan data diketahui pula bahwa pangsa muatan dalam negeri mengalami peningkatan khususnya antara tahun 2004 – 2005, dimana pangsa muatan armada nasional pada akhir tahun 2004 adalah 52,73 % dari jumlah muatan sebesar 177,35 juta ton dan menjadi 55,47 % dari jumlah muatan sebesar 206,335 juta ton pada akhir tahun 2005. Sedangkan dalam kegiatan pelayaran internasional, pangsa muatan dalam negeri juga mengalami peningkatan dimana pada akhir tahun 2004 adalah 4,77 % dari jumlah muatan sebesar 473,92 juta ton dan menjadi 5,05 % dari jumlah muatan sebesar 492,970 juta ton pada akhir tahun 2005.

Tabel 1. Jumlah Armada Niaga Nasional Milik Perusahaan Angkutan Laut Nasional
(Posisi 30 April 2006)

Tipe Kapal	Jumlah Kapal		Persentase	
	Maret 2005	April 2006	Maret 2005	April 2006
<i>General Cargo</i>	1.388	1.488	30,05	27,14
<i>Container</i>	107	113	2,32	2,06
<i>Ferry/ Penyeberangan</i>	-	59	0	1,08
<i>Ro Ro</i>	60	34	1,3	0,62
<i>Bulk Carrier</i>	22	22	0,48	0,40
<i>Tanker</i>	224	331	4,85	6,04
<i>Barge</i>	1.236	1.447	25,89	26,40
<i>Passenger</i>	229	253	4,96	4,62
<i>Tug Boat</i>	1.188	1.476	25,72	26,92
<i>Landing Craft</i>	205	259	4,43	4,72
TOTAL	4.659	5.482	100	100

Sumber : Departemen Perhubungan RI

Tabel 2. Jumlah Armada Niaga Nasional Milik Perusahaan Angkutan Laut Khusus
(Posisi 30 April 2006)

Tipe Kapal	Jumlah Kapal		Persentase	
	Maret 2005	April 2006	Maret 2005	April 2006
<i>Fishing Vessel</i>	874	879	62,99	61,30
<i>Tug Boat</i>	169	180	12,26	12,55
<i>Kapal Wisata</i>	57	65	4,16	4,53
<i>Bulk Carrier</i>	24	24	1,76	1,67
<i>Tanker</i>	9	9	0,66	0,63
<i>Landing Craft</i>	9	9	0,66	0,63
<i>Barge</i>	212	217	15,47	15,13

Lainnya (Kapal Keruk, Motor Boat, Cargo, Supply Vessel)	28	51	2,04	3,56
TOTAL	1.382	1.434	100	100

Sumber : Departemen Perhubungan RI

Tabel 3. Dukungan Beberapa Lembaga Keuangan dalam Pengadaan Armada Laut Nasional
 Pasca Inpres No. 5 Tahun 2005 - Akhir Tahun 2005

Keterangan	Unit
Bank Mandiri telah membiayai pembelian kapal tanker baru ukuran 1500 DWT dan kapal bekas ukuran 6500 DWT dengan total pinjaman sebesar US \$ 5,000,000	2
Bank Bumi Putera telah membiayai pembelian kapal bekas ukuran 7000 DWT dengan total pinjaman sebesar US \$ 5,600,000	2
Bank Bukopin telah membiayai pembelian kapal bekas ukuran 9000 DWT dengan total pinjaman sebesar US \$ 6,000,000	1
Bank Internasional Indonesia telah membiayai pembangunan 2 unit tug boat (2x1100 HP) dan unit tongkang masing – masing ukuran 300 ft(7500-8000 ton) dengan total pinjaman sebesar US \$ 4,800,000	4
Bank Central Asia telah membiayai pembelian kapal tanker ukuran 2000 DWT dengan total pinjaman sebesar US \$ 1,000,000	1
PT. PANN Multifinance	11

Sumber : Ocean Week Edisi 22 Februari – 7 Maret 2006

Dalam hal perkembangan tipe kapal, diperkirakan kapal tunda dan tongkang akan memerlukan peningkatan kapasitas jumlah. Hal ini disebabkan karena tingginya harga minyak mentah dunia sehingga menjadi pemicu bagi banyak industri nasional maupun luar negeri, seperti Jepang, Taiwan, Korea, dan beberapa negara ASEAN untuk beralih ke batu bara sebagai sumber energi alternatif dengan salah satu tujuannya untuk mengurangi biaya produksi. Berdasarkan tabel 4 berikut ini dapat diketahui bahwa batu bara memiliki peningkatan yang berarti dalam komoditas ekspor barang tambang antara tahun 2001 – 2005.

Tabel 4. Komoditas Ekspor Barang Tambang Tahun 2001 – 2005

No.	Barang Tambang	2001	2002	2003	2004	2005
1.	Batu bara	1.617,6	1.762,4	1.980,1	2.748,8	4.354,1
2.	Biji tembaga	1.704,3	1.755,5	1.854,7	1.802,4	3.311,1
3.	Biji nikel	55,5	50,8	59,5	108,4	140,0
4.	Hasil tambang lain	36,5	46,9	47,6	50,5	81,6
5.	Granit	26,6	21,0	24,6	26,5	26,6
6.	Bauksit	12,5	20,8	18,9	17,2	23,6
7.	Pasir alam	60,6	27,0	9,9	6,7	9,4
8.	Biji timah/tin	56,0	59,3	0,3	0,9	0,5

Ket. : dalam juta US \$

Sumber : Departemen Perdagangan RI

4. Pembahasan

4.1. Faktor Pendukung Kegiatan Pendanaan Pengadaan Armada Laut Nasional

Dengan diratifikasinya konvensi internasional tentang piutang maritim dan *mortgage* 1993 melalui Peraturan Presiden No. 44 tahun 2005 yang dikeluarkan pada tanggal 8 Juli 2005 lalu, maka tentunya hal ini merupakan hal baik bagi perusahaan pelayaran untuk mendapatkan kemudahan kredit dari lembaga keuangan. Ratifikasi ketentuan tersebut secara tidak langsung akan menjadi alternatif pemecahan kesulitan pendanaan dalam negeri untuk pengadaan dan peremajaan armada kapal nasional. Ratifikasi konvensi tersebut akan menciptakan suasana kondusif dan memperkuat kepercayaan kreditor luar negeri untuk memberi bantuan dana bagi pengembangan armada laut nasional. Artinya, dengan adanya ratifikasi konvensi tersebut berarti bisa memberikan kepastian hukum bagi kreditor khususnya kreditor luar negeri. Selain itu, dengan adanya ketentuan tersebut, maka kapal sebagai barang berharga dapat dijadikan sebagai agunan kepada lembaga keuangan dimana sebelumnya di Indonesia, kapal tidak dapat dijadikan agunan untuk memperoleh kredit pengadaan kapal karena kapal dinilai sebagai barang agunan yang beresiko tinggi. Pengembangan lembaga keuangan khusus maritim perlu dilakukan untuk menunjang segi pendanaan dalam pengadaan armada nasional. Segi pendanaan yang menjadi kendala utama sektor pelayaran dalam pengadaan armada kapal nasional sudah selayaknya mendapat perhatian untuk dicarikan pemecahan solusi agar kegiatan pengadaan armada kapal nasional ini dapat terlaksana dengan baik.

INSA melalui bantuan modal asing membentuk lembaga pembiayaan yang diharapkan dapat mengurangi kesulitan industri pelayaran nasional dalam kegiatan pendanaan untuk pengadaan armada laut nasional. Oleh karena itu, dengan adanya pembentukan lembaga keuangan dinilai positif untuk mengembangkan industri maritim di Indonesia. Selain itu, adanya pembentukan kerjasama atau pengadaan sinergi antar lembaga dapat menciptakan jaminan pengadaan kapal Indonesia untuk mendukung segi pendanaan. Kegiatan ini dapat dilaksanakan antar pihak – pihak terkait seperti perusahaan pelayaran

dengan lembaga keuangan, perusahaan perkapalan dengan lembaga keuangan, dan lain sebagainya.

4.2. Faktor Penghambat Kegiatan Pendanaan Pengadaan Armada Laut Nasional

Adanya ketidaksesuaian pandangan antara perusahaan pelayaran nasional dan lembaga keuangan mengakibatkan pengadaan kapal nasional masih menghadapi kendala. Di sisi perusahaan pelayaran nasional kendala tersebut diantaranya adalah rumitnya persyaratan dan prosedur kredit akibat tingginya tingkat suku bunga, dan adanya jaminan tambahan. Sedangkan di sisi lembaga keuangan, tingginya resiko penyaluran kredit kepada industri pelayaran lebih dikarenakan adanya kebutuhan modal yang besar, tingkat pengembalian yang lambat, serta terkait dalam masalah asuransi dan regulasi. Selain itu, terkait dengan hal hipotik sebagai jaminan perusahaan pelayaran untuk mendapatkan kredit pengadaan kapal dari lembaga keuangan, terdapat beberapa masalah yang terjadi dalam pelaksanaannya khususnya di Indonesia, yakni kedudukannya dalam kaitannya dengan berbagai piutang – piutang yang didahulukan berdasarkan ketentuan undang – undang dan pelaksanaan eksekusi hak hipotik itu sendiri. Piutang – piutang yang didahulukan atas kapal menurut pasal 316 Kitab Undang – undang Hukum Dagang adalah :

- biaya – biaya lelang sita (eksekusi),
- piutang – piutang yang lahir dari perjanjian perburuhan dengan nakhoda dan awak kapal selama ybs bekerja di kapal,
- upah tolong, upah pandu laut, uang pelabuhan dan biaya – biaya lainnya yang berhubungan dengan pelayaran,
- piutang karena tubrukan kapal.

Akibat piutang – piutang yang didahulukan tersebut, pemegang hipotik atas kapal menganggap memiliki hak didahulukan yang kurang menguntungkan karena banyaknya piutang tersebut. Sehingga, kreditur khususnya bank, biasanya disamping hak hipotik meminta jaminan (agunan) tambahan, dimana jaminan tambahan tersebut dapat berupa hipotik atas tanah ataupun jaminan atas kekayaan lainnya. Umumnya, dunia perbankan meminta nilai jaminan sekurang – kurangnya sebesar 150 % dari nilai kredit.

Atas dasar pemikiran bahwa masalah pembiayaan jangka panjang sangatlah esensial bagi pembangunan dan pengembangan armada laut nasional dimana kapal itu sendiri dapat dijadikan obyek jaminan yang paling praktis, sehingga dalam penataan kembali ketentuan – ketentuan hukum mengenai hak utama (hak – hak yang didahulukan) di bidang maritim dan hipotik kapal diperhatikan hal – hal berikut :

- hak utama yang mengatasi hipotik harus dibuat sesedikit mungkin,
- dalam memilih jenis – jenis hak utama yang didahulukan mengatasi hipotik tersebut perlu diperhatikan upaya yang dilakukan oleh dunia internasional untuk mengadakan keseragaman,
- ketentuan – ketentuan hukum mengenai hipotik kapal dapat merangsang pembiayaan nasional maupun internasional.

Masalah lain yang menyangkut hipotik kapal laut adalah mengenai eksekusi. Menurut ketentuan perundang – undangan, pemegang hipotik mempunyai hak untuk melakukan tuntutan bagi pemenuhan piutangnya atas benda jaminan ybs apabila piutang tidak dapat ditagih dan debitur ternyata melakukan cidera janji. Berdasarkan ketentuan undang – undang (pasal 1178 ayat 2 KUH Perdata) penjualan benda jaminan harus dilakukan melalui lelang umum. Namun dalam prakteknya di Indonesia, hal itu mengalami banyak kesulitan karena tidak mudah untuk dalam waktu relatif cepat menjual kapal. Hal ini disebabkan karena tidak adanya pasaran kapal dan membeli kapal menghendaki investasi yang cukup besar, khususnya apabila penjualan hanya dilakukan di dalam negeri. Dengan demikian, karena terbatasnya minat pembeli, harga jual kapal tersebut tidak akan mencapai tingkat yang memadai. Selain itu pula, kapal yang disita karena jaminan pinjaman atas lembaga keuangan akan sulit untuk menentukan lokasi penyimpanan kapal sebelum pelelangan. Hal ini dikaitkan bahwa adanya biaya yang akan dikeluarkan oleh lembaga keuangan sebagai pemegang hak hipotik untuk melakukan penyimpanan kapal. Semakin lama waktu pelelangan, semakin banyak pula biaya yang akan dikeluarkan oleh pihak lembaga

keuangan. Namun, hal ini mungkin dapat teratasi apabila ada kerjasama antara lembaga keuangan ybs dengan pihak terkait, misal pelabuhan, dan sebagainya untuk melakukan pengalihan kapal.

5. Kesimpulan

1. Kegiatan pendanaan merupakan suatu masalah yang dihadapi oleh perusahaan pelayaran nasional dalam rangka pemenuhan kapasitas armada laut nasional yang dibutuhkan untuk pengangkutan muatan khususnya di dalam negeri.
2. Kegiatan pendanaan pengadaan kapal masih terhambat oleh beberapa hal, diantaranya adalah belum adanya kesesuaian antara lembaga keuangan dan perusahaan pelayaran nasional serta belum lengkapnya regulasi/peraturan perundangan sehingga terjadi kendala dalam penerapan hipotik kapal khususnya di Indonesia.
3. Kegiatan pendukung perlu digalakkan dalam rangka mempercepat pengadaan armada laut nasional, yang diantaranya adalah adanya pengesahan konvensi internasional tentang piutang maritim dan *mortgage* 1993, pengembangan lembaga keuangan khusus bidang maritim, dan pengadaan sinergi antar lembaga.

Daftar Acuan ;

- [1]. Anwari, Achmad., *Leasing di Indonesia*, Jakarta, Ghalia Indonesia, 1994.
- [2]. Kusumastanto, Tridoyo., *Ocean Policy dalam Membangun Negeri Bahari di Era Otonomi Daerah*, Jakarta, PT Gramedia Pustaka Utama, 2003
- [3]. Purba, Radiks., *Carter Kapal*, Jakarta, Bhurata Karya Aksara, 1981.
- [4]. Sutha, Indra., *Revolusi Pelayaran dan Penerbangan, Sejumlah Masalah Transportasi Indonesia*, Tangerang, Kasatua Publishing, 2005.
- [5]. Umar, M. Husseyn., *Hukum Maritim dan Masalah – Masalah Pelayaran di Indonesia Jilid 1*, Jakarta, PT. Multazam Mitra Prima, 2001.
- [6]. -----, *Hukum Maritim dan Masalah – Masalah Pelayaran di Indonesia Jilid 2*, Jakarta, PT. Multazam Mitra Prima, 2001.
- [7]. Umar, M. Husseyn., dan Djemat, Chandra Motik Yusuf., *Peraturan Angkutan Laut dalam Deregulasi*, Jakarta, Dian Rakyat, 1992
- Jurnal, Makalah Seminar dan Artikel
- [8]. Rajasa, M. Hatta., Makalah dalam Seminar Nasional Industri Kemaritiman *Dukungan Lembaga Keuangan Nasional serta Perbaikan Iklim Investasi dan Hukum dalam Rangka Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional Pasca Satu Tahun Diterbitkannya Inpres No. 5 Tahun 2005*, Hotel Sari Pan Pacific Jakarta, 28 Maret 2005
- [9]. Huda, Mokhammad Khoirul., *Jurnal Hukum Bisnis, Status Kapal Laut dalam Hukum Kebendaan Di Indonesia*, Jakarta, Yayasan Pengembangan Hukum Bisnis, 2005
- [10]. Goeltom, Miranda S., *Peran Bank Indonesia dalam Pengembangan Industri Pelayaran Nasional*, Makalah dalam Seminar Nasional Industri Kemaritiman *Dukungan Lembaga Keuangan Nasional serta Perbaikan Iklim Investasi dan Hukum dalam Rangka Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional Pasca Satu Tahun Diterbitkannya Inpres No. 5 Tahun 2005*, Hotel Sari Pan Pacific Jakarta, 28 Maret 2005
- [11]. Tjakrawinata, Tjahjana., *Peluang dan Tantangan Perbankan dalam Mendukung Industri Pelayaran Nasional*, Makalah dalam Seminar Nasional Industri Kemaritiman *Dukungan Lembaga Keuangan Nasional serta Perbaikan Iklim Investasi dan Hukum dalam Rangka Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional Pasca Satu Tahun Diterbitkannya Inpres No. 5 Tahun 2005*, Hotel Sari Pan Pacific Jakarta, 28 Maret 2005
- [12]. Wibowo, Ibnu., *Ship Financing di Indonesia dalam Rangka Implementasi Inpres No. 5 Tahun 2005*, Makalah dalam *Workshop Nasional Kontrak Angkutan Jangka Panjang dan Ketersediaan Armada Nasional sebagai Implementasi Inpres No. 5 Tahun 2005*, Hotel Millenium Sirih Jakarta, 8 Februari 2005

- [13]. Bank Belum Bersedia Salurkan Kredit Jangka Panjang bagi Pelayaran, Ocean Week, 12-25 April 2006
- [14]. Inpres Pemberdayaan Industri Pelayaran, Mengikis Dominasi Kapal Asing dan Membangun Citra Armada Nasional, Kompas, 2 April 2005
- [15]. INSA Jaya Gandeng PT PANN, Ocean Week, 23 Mei-7 Juni 2006
- [16]. Lima Bank Berikan Kredit 10 Kapal, Ocean Week, 22 Februari-7 Maret 2006
- [17]. Multifinance INSA Berpotensi Kerdilkan PANN, Ocean Week, 23 Mei-7 Juni 2006
- [18]. Perbankan Acuh, Industri Pelayaran Membangun Kapal di Luar Negeri, Kompas, 12 Agustus 2004
- [19]. Selain dari Pertamina Belum Ada Order Pembuatan Kapal Baru, Ocean Week, 26 April-9 Mei 2006
 - Peraturan Perundang - Undangan
- [20]. Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional
- [21]. Kitab Undang – Undang Hukum Dagang
- [22]. Kitab Undang – Undang Hukum Perdata
- [23]. Peraturan Presiden No. 44 Tahun 2005 tentang Pengesahan *International Convention on Maritime Liens and Mortgages*, 1993 (Konvensi Internasional tentang Piutang maritim dan *Mortgage*, 1993)