

PELAKSANAAN PROGRAM TOL LAUT PT PELAYARAN NASIONAL INDONESIA

THE IMPLEMENTATION OF PT PELAYARAN NASIONAL INDONESIA'S SEA HIGHWAY PROGRAM

Devi Destiani Andilas
Universitas Kristen Petra
devi.destiani@petra.ac.id

Liana Angelia Yanggana
Universitas Kristen Petra
ling_kudo@hotmail.com

ABSTRACT

Sea Highway is one of the Indonesian government's programs that aimed at reducing price disparities that occur between the West Indonesia (especially Java) and the East Indonesia with the use of sea transport. The government appointed PT Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) to run the Sea Highway program started from November 2015 by providing ships with the scheduled system from the western of Indonesia to the eastern of Indonesia and vice versa. This study was held to analyze the implementation of the PT PELNI's Sea Highway program especially in aspects of routes, frequency, and volume of the transported vessel, which only restricted from Surabaya to Eastern Indonesia's route. The results show that the route and frequency of Sea Highway are running consistently, while the volume is increasing if it's compare with the first time it started. The 3 aspects of Sea Highway (route, frequency, volume) influence each other; therefore it's suggested for government to improve the efficiency of those three aspects so the Sea Highway's purpose in reducing price disparities in Eastern Indonesia can be achieved maximally. Moreover, the research results also show that Sea Highway program never takes the private shipping company's commercial route.

Keywords: *sea highway, route, frequency, volume*

ABSTRAK

Tol Laut merupakan salah satu program pemerintah Indonesia yang bertujuan untuk mengurangi disparitas harga yang terjadi antara wilayah Barat Indonesia (terutama pulau Jawa) dengan wilayah Timur Indonesia dengan memanfaatkan transportasi laut. Pemerintah menunjuk PT Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) untuk menjalankan program Tol Laut mulai November 2015 dengan menyediakan kapal dengan sistem berjadwal dari wilayah Barat Indonesia ke wilayah Timur Indonesia dan sebaliknya. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis pelaksanaan program tol laut PT PELNI yang ditinjau dari aspek rute, frekuensi, dan volume yang diangkut kapal, yang dibatasi hanya untuk rute dari Surabaya ke Indonesia Timur. Hasil penelitian memperlihatkan bahwa rute dan frekuensi tol laut berjalan dengan konsisten, sedangkan volumenya mengalami kenaikan jika dibandingkan dengan saat pertama kali dijalankan. Ketiga aspek tol laut ini (rute, frekuensi, dan volume) juga saling memengaruhi satu sama lain, untuk itu disarankan agar pemerintah lebih meningkatkan efisiensi ketiga aspek tersebut, agar tujuan Tol Laut untuk mengurangi disparitas harga di kawasan Timur Indonesia dapat tercapai dengan maksimal. Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa program Tol Laut tidak pernah mengambil rute komersial milik perusahaan pelayaran swasta.

Kata Kunci: tol laut, rute, frekuensi, volume

PENDAHULUAN

Sebagai negara kepulauan yang memiliki laut yang luas dan garis pantai yang panjang, sektor maritim dan kelautan berperan penting bagi Indonesia baik dalam aspek ekonomi dan lingkungan, sosial-budaya, hukum dan keamanan (Forum Rektor Indonesia, 2015).

Posisi geografis Indonesia sangat strategis. Indonesia terletak di antara persilangan dua benua dan dua samudra, hal tersebut menjadikan wilayah laut Indonesia sebagai urat nadi perdagangan dunia. Hal itu dapat dibuktikan dari Selat Malaka dan jalur ALKI yang secara umum merupakan jalur perdagangan strategis yang dilalui kapal-kapal perdagangan dunia dengan volume perdagangan mencapai 45 persen dari total nilai perdagangan seluruh dunia (Nugroho, 2014).

Özpeynirci, et. al (2012) menyatakan bahwa struktur geografis merupakan alasan utama suatu negara atau wilayah untuk menentukan sistem transportasi yang digunakannya. Melihat fakta-fakta struktur geografis Indonesia, dimana wilayah laut Indonesia lebih luas dari wilayah daratannya, seharusnya transportasi laut menjadi prioritas penggunaan, pengembangan dan perbaikan. Transportasi laut berperan penting dalam menghubungkan satu daerah dengan pulau lain sehingga dapat merangsang pertumbuhan ekonomi daerah (*transport promote the trade*) serta menunjang perekonomian yang telah berkembang (*trade follow the ship*).

Fakta lapangan memperlihatkan bahwa transportasi laut di Indonesia belum menjadi prioritas penggunaan, pengembangan dan perbaikan. Aktivitas distribusi barang di Indonesia masih menggunakan jalur darat yaitu sebesar 90%, sementara jalur laut hanya dimanfaatkan sebesar 9% dan 1% menggunakan kereta api (Neraca, 2014). Kualitas pelabuhan Indonesia berada di peringkat 96 dunia, sementara kualitas pelabuhan Singapura dan Malaysia masing-masing di peringkat

2 dan 19 dunia. Kualitas ini dinilai dari durasi *dwelling time* di Indonesia pada akhir 2015 yang membutuhkan waktu selama 5-6 hari, sedangkan di Malaysia kurang dari 4 hari, dan di Singapura hanya kurang dari 2 hari (Martono, 2016). Pembangunan infrastruktur Indonesia (baik infrastruktur pelabuhan maupun jalan dan jembatan) mayoritas masih terpusat di Pulau Jawa, sehingga pengiriman barang ke wilayah timur Indonesia menjadi mahal. Kapal yang penuh mengangkut barang ke wilayah Timur juga seringkali kembali ke Pulau Jawa dalam keadaan kosong atau hanya memuat sedikit barang saja. Tidak adanya barang yang diangkut dari Indonesia Timur inilah yang menyebabkan kebanyakan perusahaan pelayaran enggan untuk menentukan jadwal yang tetap untuk keberangkatan kapal pengangkut barang ke dan dari Indonesia Timur (*ship follow the trade*). Berbagai permasalahan diatas menimbulkan kesenjangan harga barang-barang antara Indonesia Barat dan Indonesia Timur, atau yang biasa kita kenal dengan disparitas harga.

Solusi atas masalah disparitas harga yang terjadi antara wilayah barat dan wilayah timur Indonesia tersebut diberikan Presiden RI Joko Widodo dengan meluncurkan program tol laut. Tol Laut merupakan sistem jalur distribusi logistik menggunakan angkutan kapal barang dengan rute terjadwal dari ujung barat hingga timur dan dari utara ke selatan Indonesia. Tol laut bertujuan untuk mengembangkan ekonomi maritim, dengan menjadikan laut sebagai basis konektivitas produksi dan pemasaran antar daerah/pulau di Indonesia dan regional. Pemerintah berharap dengan adanya program tol laut ini dapat menurunkan biaya logistik yang selama ini memegang kunci penting untuk disparitas harga yang terjadi antara pulau Jawa dan pulau non-Jawa. Sehingga, stabilitas harga barang maupun komoditas antar daerah dapat terjaga

Kementerian Perhubungan
menunjuk PT PELNI sebagai pelaksana

penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik (*Public Service Obligation*) untuk angkutan barang dalam rangka pelaksanaan program tol laut seperti yang tertuang dalam Perpres No.2 Tahun 2016.

Program Tol laut telah berjalan kurang lebih satu tahun, bagaimanakah pelaksanaannya dilihat dari segi rute, volume, dan frekuensi pengangkutan? Agar penelitian kualitatif ini lebih terarah, ruang lingkup pembahasan dibatasi pada pelaksanaan program Tol Laut dengan rute dari Surabaya ke wilayah timur Indonesia, dengan metode pengumpulan data melalui dokumentasi data, studi pustaka serta wawancara kepada PT PELNI sebagai pelaksana program dan beberapa pelayaran swasta guna pengayaan. Dua teknik analisis digunakan dalam penelitian ini, untuk mengolah data jumlah volume muatan kapal peneliti menggunakan teknik analisis tren – metode kuadrat terkecil sedangkan untuk data rute dan frekuensi diolah dengan teknik analisis data kualitatif – metode analisis Model Milles dan Huberman.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Rute dalam penelitian ini adalah arah yang ditempuh oleh kapal, dengan tolak ukur konsistensi rute. Melihat perkembangan rute tol laut dari Surabaya ke Indonesia Timur mulai dari awal dilaksanakannya program tol laut pada November 2015 sampai 2016 dapat dilihat bahwa rute tol laut tidak banyak mengalami perubahan atau bisa dikatakan konsisten. Dari 3 trayek yang ada, hanya ada satu perubahan rute dari trayek 1 yaitu rute yang semula Surabaya – Tual – Fak-Fak – Kaimana – Timika dan sebaliknya berubah menjadi Surabaya – Wanci – Namlea – Fak-Fak – Kaimana – Timika dan sebaliknya. Rute dari trayek 1 tersebut merupakan rute yang pertama kali dijalankan oleh PT PELNI di Surabaya yaitu pada November 2015. Pada 2016 terdapat penambahan 2 rute baru, yaitu rute Surabaya – Larantuka

– Lewoleba – Rote – Sabu – Waingapu dan sebaliknya yang dilayani oleh kapal KM. Caraka Jaya NiagaIII-22 pada Februari 2016 dan rute Surabaya – Kalabahi – Moa – Saumlaki – Dobo – Merauke dan sebaliknya yang dilayani oleh kapal KM Nusantara Pelangi 101 pada Maret 2016 yang kemudian digantikan dengan kapal KM. Mentari Perdana pada April 2016.

Konsistensi rute ini dianggap oleh peneliti sebagai hal yang positif. Manfaat yang bisa dirasakan dengan adanya konsistensi rute ini antara lain (1) Pemerintah atau PT PELNI sebagai pelaksana program tol laut secara tidak langsung dapat mengontrol ketersediaan barang di rute-rute yang sudah ditentukan; (2) dapat menciptakan pesanan di kota-kota tujuan sesuai dengan kebutuhan pasar; (3) dapat menjadi tolak ukur untuk penilaian kerja PT PELNI yang lebih akurat.

Dari 3 perusahaan pelayaran swasta yang diwawancarai, kesamaan rute pelayaran dengan PT PELNI hanya ditemukan pada PT TM. Seperti yang ditunjukkan pada Tabel 1 rute ke-4 yang dimiliki oleh PT TM melewati kota yang sama seperti trayek 1 dan trayek 3 tol laut, yaitu Timika dan Merauke. Namun setelah ditelusuri lebih jauh, rute PT TM tersebut juga baru dilaksanakan pada Februari 2016. Berdasarkan data tersebut, maka terbukti bahwa isu-isu yang berkembang di masyarakat yang menyatakan bahwa program tol laut yang dijalankan oleh PT PELNI mengambil rute komersial milik swasta adalah tidak benar. Rute yang dijalankan dalam program Tol Laut adalah rute baru.

PT PELNI selaku pelaksana program tol laut memiliki rute yang lebih panjang jika dibandingkan dengan perusahaan pelayaran swasta. Untuk ketiga trayek yang dimilikinya, tol laut melalui masing-masing 6 kota, sedangkan perusahaan pelayaran swasta untuk setiap rute yang mereka miliki, hanya melalui 2 sampai 5 kota.

Dari 3 perusahaan pelayaran

swasta yang diwawancarai, kesamaan rute pelayaran dengan PT PELNI hanya ditemukan pada PT TM. Seperti yang ditunjukkan pada Tabel 1 rute ke-4 yang dimiliki oleh PT TM melewati kota yang sama seperti trayek 1 dan trayek 3 tol laut, yaitu Timika dan Merauke. Namun setelah ditelusuri lebih jauh, rute PT TM juga baru dilaksanakan pada Februari

2016. Berdasarkan data tersebut, maka terbukti bahwa isu-isu yang berkembang di masyarakat yang menyatakan bahwa program tol laut yang dijalankan oleh PT PELNI mengambil rute komersial milik swasta adalah tidak benar. Rute yang dijalankan dalam program Tol Laut adalah rute baru.

Tabel 1 Rute Perusahaan Pelayaran Swasta

PERUSAHAAN	RUTE PELAYARAN
PT TT	Surabaya - Makassar - Manokwari - Jayapura
	Surabaya - Makassar - Nabire - Sorong
	Surabaya - Makassar - Jayapura
PT TM	Surabaya - Makassar - Sorong - Manokwari - Biak
	Surabaya - Makassar - Sorong - Biak - Serui
	Surabaya - Makassar - Ambon - Timika -Merauke
	Surabaya - Benete - Lembar
	Surabaya - Kupang
PT MR	Surabaya - Reo - Maumere
	Surabaya - Dili
	Surabaya - Wini

Diolah dari berbagai sumber

Frekuensi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah seberapa seringnya kapal melakukan pelayaran dari Surabaya ke wilayah Timur Indonesia dalam waktu tertentu, dan yang menjadi tolak ukur adalah banyaknya jumlah kunjungan pelayaran ke pelabuhan-pelabuhan di wilayah Indonesia Timur dalam waktu tertentu.

Pelayaran yang dilakukan oleh tol laut termasuk dalam pelayaran liner tetap, di mana kapal-kapal yang digunakan untuk program tol laut ini sudah memiliki jadwal keberangkatan yang tetap. Jadwal keberangkatan kapal tidak ditentukan oleh ada atau tidaknya muatan dalam kapal. Sampai saat ini 2 kapal tol laut yaitu KM Caraka Jaya Niaga III-22 dan KM Freedom

memiliki jumlah kunjungan pelayaran ke pelabuhan-pelabuhan di wilayah Indonesia Timur sebanyak 1 bulan sekali, sedangkan untuk KM Mentari Perdana 2 bulan sekali.

Pelayaran yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran swasta yang memiliki rute pelayaran dari Surabaya ke wilayah Timur Indonesia, juga termasuk dalam pelayaran liner tetap. Rute pelayaran swasta ke Timur Indonesia rata-rata 2 sampai 3 kali dalam sebulan, namun ada juga perusahaan pelayaran swasta yang memiliki jumlah kunjungan ke pelabuhan-pelabuhan di wilayah Indonesia Timur sebanyak lebih dari 3 kali dalam sebulan. Data mengenai frekuensi pelayaran perusahaan swasta dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2 Frekuensi Pelayaran Perusahaan Pelayaran Swasta

PERUSAHAAN	RUTE PELAYARAN	Frekuensi
PT TT	Surabaya - Makassar - Manokwari - Jayapura	10 hari 1x
	Surabaya - Makassar - Nabire - Sorong	10 hari 1x
	Surabaya - Makassar –Jayapura	10 hari 3x
PT TM	Surabaya - Makassar - Sorong - Manokwari– Biak	20 hari 1x
	Surabaya - Makassar - Sorong - Biak - Serui	20 hari 1x
	Surabaya - Makassar - Ambon - Timika–Merauke	10 hari 1x
	Surabaya - Benete–Lembar	8 hari 1x
	Surabaya –Kupang	5 hari 1x
PT MR	Surabaya - Reo –Maumere	10 hari 1x
	Surabaya –Dili	6 hari 1x
	Surabaya –Wini	10 hari 1x

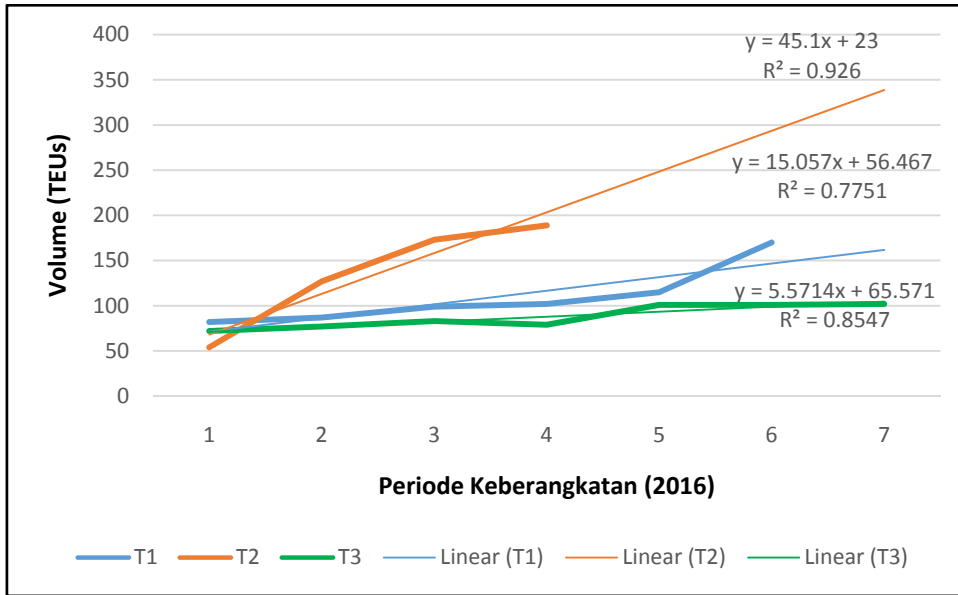
Diolah dari berbagai sumber

Perbedaan jumlah frekuensi pelayaran milik PT PELNI dan perusahaan pelayaran swasta untuk ke pelabuhan-pelabuhan di Indonesia Timur disebabkan oleh 2 faktor, yaitu panjangnya rute dan jumlah kapal yang dimiliki. Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, rute yang dimiliki tol laut lebih panjang jika dibandingkan dengan rute milik perusahaan pelayaran swasta. Lebih panjangnya rute yang dimiliki tol laut menyebabkan kapal-kapal tol laut membutuhkan waktu berlayar yang lebih lama dibandingkan dengan kapal-kapal perusahaan pelayaran swasta yang memiliki rute yang lebih pendek. Untuk trayek 1 dan trayek 3 kapal tol laut membutuhkan waktu kurang lebih 1 bulan pulang-pergi, sedangkan untuk trayek 2 kapal tol laut membutuhkan waktu kurang lebih 2 bulan untuk pulang pergi. Selain karena perbedaan panjang rute yang dimiliki, perbedaan jumlah kapal yang dimiliki PT PELNI dan perusahaan pelayaran swasta juga mempengaruhi frekuensi pelayaran keduanya. PT PELNI yang sebelumnya hanya melayani kapal penumpang, hanya memiliki 1 kapal barang untuk masing-masing trayek, sedangkan untuk menjalankan tiap-tiap rutennya, perusahaan pelayaran swasta memiliki

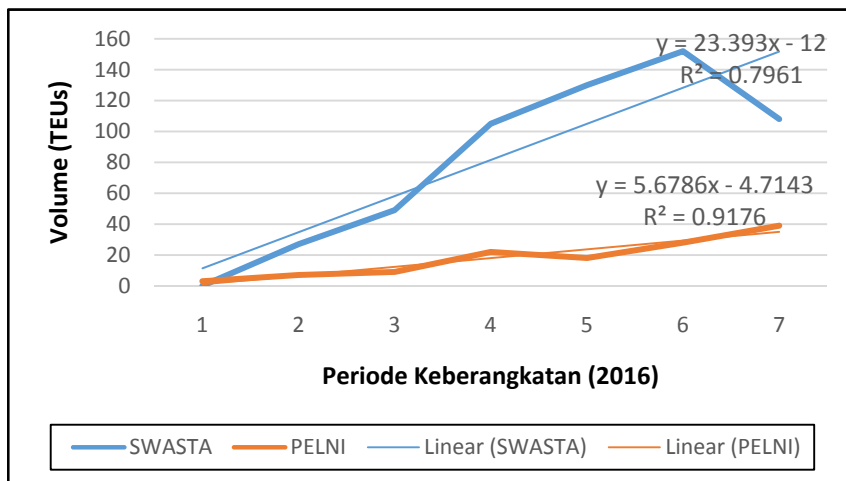
minimal 2 kapal. Faktor-faktor inilah yang akhirnya menjadi penyebab perbedaan frekuensi pelayaran antara tol laut dan perusahaan pelayaran swasta.

Volume dalam penelitian ini adalah jumlah kontainer (TEUs) yang diangkut oleh kapal dari Surabaya ke wilayah timur Indonesia, dengan tolak ukur ada-tidaknya kenaikan jumlah muatan yang dibawa oleh kapal. Berdasarkan data penelitian, seluruh trayek tol laut mengalami kenaikan jumlah muatan dengan garis *trend* positif (Gambar 1). Namun dari kota-kota yang dilalui oleh rute-rute tol laut, ditemukan beberapa kota yang memiliki garis *trend* negatif, yaitu Fak-Fak (trayek 1), Kalabahi & Merauke (trayek 2), dan Lewoleba (trayek 3).

Pada awal mula dijalankannya program tol laut, sebagian besar kapal tidak memiliki muatan yang cukup. Namun, berdasarkan data penelitian, meskipun program tol laut berjalan belum genap 1 tahun (pada akhir penelitian ini dilakukan), jumlah muatannya terus mengalami kenaikan. Rata-rata muatan tiap kapal sebesar 100 TEUs ke atas yang menyebabkan kapal-kapal tol laut berhasil memenuhi sekitar 95% s/d 100% dari kapasitas maksimal muatan kapal untuk setiap keberangkatan.



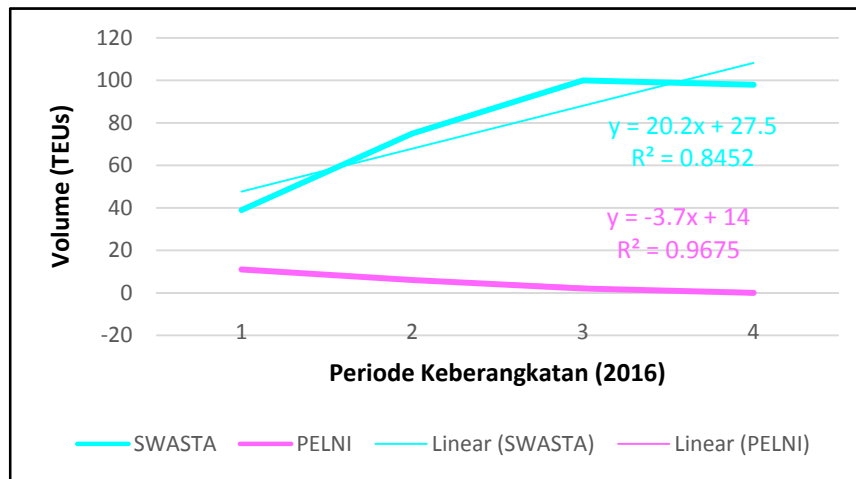
Sumber: Laporan Rekapitulasi Kapal Tol Laut (PT. PELNI, 2015-2016 ; diolah)
 Gambar 1 Muatan 3 Kapal dari 3 Trayek Tol Laut (dalam TEUs)



Sumber:
 Laporan Rekapitulasi Kapal Tol Laut (PT. PELNI, 2015-2016 ; diolah)
 Laporan Muatan Kapal (TEMAS LINE, 2016; diolah)
 Gambar 2 Muatan Kapal Tol Laut PT. PELNI dan Swasta untuk Rute Timika (dalam TEUs)

Seperti yang telah dipaparkan, terdapat kesamaan kota tujuan pelayaran tol laut dan PT TM, yaitu Timika dan Merauke, namun terdapat perbedaan perkembangan volume angkut dari kedua pelaku pelayaran tersebut. Hal tersebut dapat dilihat pada Gambar 2 dan Gambar 3. Gambar 2 menunjukkan bahwa untuk rute Timika, meskipun kapal tol laut mengalami

kenaikan volume muatan, namun jumlah muatan yang dibawa oleh kapal tol laut jauh lebih kecil dari jumlah muatan yang dibawa oleh kapal pelayaran swasta. Sementara itu, pada Gambar 3 untuk rute Merauke, jumlah muatan kapal tol laut mengalami penurunan. Hal itu berbanding terbalik dengan jumlah muatan milik kapal pelayaran swasta untuk rute tersebut yang



Sumber:

Laporan Rekapitulasi Kapal Tol Laut (PT. PELNI, 2015-2016 ; diolah)

Laporan Muatan Kapal (TEMAS LINE, 2016; diolah)

Gambar 3 Muatan Kapal Tol Laut PT. PELNI dan Swasta untuk Rute Merauke (dalam TEUs)

mengalami kenaikan yang cukup pesat baik untuk rute Timika maupun Merauke.

Adanya perbedaan jumlah muatan barang yang diangkut oleh kapal tol laut dan kapal swasta ini berhubungan dengan frekuensi pelayaran yang dilakukan keduanya. Pelayaran ke Kota Timika dan Merauke dilaksanakan perusahaan pelayaran swasta dengan frekuensi pelayaran sebanyak 2 sampai 3 kali dalam sebulan, sedangkan frekuensi pelayaran tol laut hanya sebulan sekali untuk Kota Timika yang dilalui trayek 1 dan 2 bulan sekali untuk Kota Merauke yang dilalui trayek 2.

SIMPULAN

Tiga aspek tol laut yang diteliti dalam penelitian ini, yaitu rute, frekuensi, dan volume muatan saling berhubungan satu sama lain. Rute pelayaran tol laut lebih panjang jika dibandingkan dengan rute pelayaran swasta. Hal tersebut menyebabkan frekuensi pelayaran kapal tol laut lebih sedikit jika dibandingkan dengan frekuensi pelayaran swasta, akibatnya meskipun jumlah muatan kapal tol laut

mengalami kenaikan dan memiliki garis *trend* positif, tetapi volume muatan yang diangkut oleh kapal tol laut masih jauh lebih sedikit jika dibandingkan dengan volume muatan yang diangkut pelayaran swasta.

Pemerintah sebagai inisiator dan PT PELNI sebagai pelaksana program tol laut perlu mengkaji kembali seberapa efisien rute-rute yang sudah ada. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan frekuensi pelayaran dan volume muatan kapal tol laut untuk rute dari Surabaya ke Indonesia Timur jauh lebih kecil dibandingkan dengan frekuensi pelayaran dan volume muatan kapal swasta dikarenakan panjangnya rute yang ada, untuk itu disarankan bagi pemerintah agar hendaknya mengkaji kembali seberapa efisienkah rute-rute yang sudah ada. Selain itu diperlukan juga evaluasi kota-kota tujuan yang dikunjungi dalam rute-rute tol laut, khususnya yang memiliki garis *trend* negatif seperti kota Fak-Fak, Kalabahi, Merauke, dan Lewoleba. Apa penyebab kecenderungan penurunan jumlah muatan tersebut dan apakah kota-kota tersebut masih layak untuk disinggahi dalam trayek tol laut?

Program tol laut selama ini telah

dilaksanakan dengan rute dan frekuensi yang konsisten sehingga dapat menjamin ketersediaan barang-barang kebutuhan pokok dan barang-barang penting di kota-kota yang menjadi tujuan ketiga trayek tol laut. Selain itu, isu terkait adanya kesamaan rute pelayaran Tol Laut dengan rute komersial pelayaran swasta sehingga merugikan perusahaan pelayaran swasta adalah tidak benar. Rute tol laut dari Surabaya ke Indonesia Timur dan sebaliknya merupakan rute pelayaran baru yang ditetapkan oleh pemerintah dengan tujuan mengurangi disparitas harga dan meningkatkan perekonomian daerah.

DAFTAR PUSTAKA

- Forum Rektor Indonesia. 2015. Naskah Akademik 2015. [diakses]. <http://fri2016.uny.ac.id/sites/fri2016.uny.ac.id/files/2.%20NASKAH%20AKADEMIS.pdf> [20 Sep 2016].
- Martono, R.V. 2016. Mengenal Konsep Tol Laut dalam Mengurangi Biaya Logistik Indonesia. *SWA Online*. [diakses] <http://swa.co.id/swa/my-article/mengenal-konsep-tol-laut-dalam-mengurangi-biaya-logistik-indonesia> [24 Sep 2016]
- Neraca. 2014. Distribusi Barang Lewat Laut, Indonesia Bisa Hemat Rp300 Triliun. *Harian Ekonomi Neraca*. [diakses] <http://www.neraca.co.id/article/49073/distribusi-barang-lewat-laut-indonesia-bisa-hemat-rp300-triliun> [20 Oct 2016].
- Nugroho, A. 2014. Indonesia Poros Maritim Dunia Menuju Ekonomi Berbasis Kelautan. *Jurnal Maritim*. [diakses] <http://jurnalmaritim.com/2014/08/indonesia-poros-maritim-dunia-menuju-ekonomi-berbasis-kelautan/> [20 Sep 2016].
- Özpeynirci, R., et. al. 2012. Logistic Cost Management in Enterprises: The Example of Karaman, Aksaray and Kayseri Provinces. *Asian Economic and Financial Review*,2(1), 1026-1050.
- [PT PELNI] PT Pelayaran Nasional Indonesia. 2015. Rekapitulasi Muatan Kapal Tol Laut. Surabaya: PT PELNI
- [PT PELNI] PT Pelayaran Nasional Indonesia. 2016. Rekapitulasi Muatan Kapal Tol Laut. Surabaya: PT PELNI
- [TEMAS LINE] PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk. 2016. Laporan Muatan Kapal. Surabaya: TEMAS LINE