

# PERINGATAN



Layaknya memulai bisnis sendiri, investasi ke bisnis-bisnis melalui platform LandX memiliki risiko kerugian yang dapat menyebabkan kehilangan sebagian maupun seluruh modal yang diinvestasikan.

Anda tidak boleh membeli saham melalui platform LandX kecuali Anda siap menanggung kerugian dari uang yang telah Anda investasikan seandainya perusahaan yang anda investasikan mengalami kerugian.



# KAPAL TUG & BARGE

PT Samudera Rezeki Mulia



Kode Project

**CAPT**

Berizin dan  
Diawasi oleh



OTORITAS  
JASA  
KEUANGAN



# DISCLAIMER

PT Numex Teknologi Indonesia (“LandX” atau “Penyelenggara”) bertindak sebagai layanan urun dana bersama, dengan mempertemukan Pemilik Dana (“Pemodal”) dan pihak pemilik usaha (“Penerbit”). Pada layanan urun dana ini, timbulnya hubungan perdata terjadi apabila Pemodal sepakat untuk membeli saham yang ditawarkan oleh Penerbit, sehingga segala risiko yang timbul dari hubungan tersebut akan menjadi tanggung jawab masing-masing pihak.

Investasi saham merupakan aktivitas berisiko tinggi. Harap menggunakan pertimbangan ekstra dalam membuat keputusan untuk membeli saham. LandX tidak memaksa Pemodal untuk membeli saham sebagai investasi. Semua keputusan pembelian merupakan keputusan independen oleh pengguna.

Risiko yang timbul dari hak sebagai Pemodal untuk menerima dividen dari Penerbit merupakan risiko yang wajib ditanggung oleh Pemodal sesuai kebijakan dividen Penerbit. Lebih lanjut, LandX TIDAK BERTANGGUNG JAWAB terhadap risiko kerugian dan gugatan hukum serta segala bentuk risiko lain yang timbul, baik sekarang maupun di kemudian hari, atas segala kesepakatan dan keputusan jual beli saham yang telah disepakati antara sesama Pemodal dan antara Pemodal dengan Penerbit. Otoritas Jasa Keuangan bertindak sebagai regulator dan pemberi izin, bukan sebagai penjamin investasi.

Semua data yang tersaji di dalam prospektus ini diperoleh dari Penerbit dan data sekunder faktual penunjang. Keputusan pembelian saham, sepenuhnya merupakan hak dan tanggung jawab Pemodal (investor). Dengan membeli saham di LandX berarti Anda sudah menyetujui seluruh syarat dan ketentuan serta memahami semua risiko investasi termasuk risiko kehilangan sebagian atau seluruh modal.

Pemodal wajib mempelajari bisnis model dan seluruh potensi risiko dalam rangka pendanaan langsung melalui Platform LandX. Oleh karenanya bagi Pemodal yang belum memiliki pengetahuan atau berpengalaman pada investasi pasar saham, disarankan untuk terlebih dahulu mengerti proses bisnis dari layanan urunan dana.



# Ringkasan Industri

# 1







**Indonesia** merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, dengan lebih dari 17.000 pulau yang terbentang dari Sabang hingga Merauke. Oleh karena itu, Indonesia juga merupakan negara yang memiliki wilayah perairan yang sangat luas. Kondisi geografis tersebut memberikan keuntungan pada sektor kemaritiman, baik dari segi kekayaan sumber daya laut yang melimpah maupun segi pelayaran dan kemudahan pengiriman logistik melalui jalur laut.

Di masa pandemi, industri pelayaran dan perkapalan di Indonesia menjadi salah satu sektor industri yang mampu terus bertahan. Hal tersebut salah satunya dibuktikan dengan produksi dan penjualan tugboat (kapal tunda) dan barge (kapal tongkang) yang masih tetap stabil, meski dengan harga yang relatif meningkat selama masa pandemi.

Hal itu juga sejalan dengan kebutuhan jasa pelayaran dan pengiriman logistik yang masih stabil di Indonesia. Karena itu, bisnis shipping dan pengiriman logistik masih menjadi salah satu bisnis dengan prospek yang menjanjikan, terutama bagi perusahaan-perusahaan pengiriman logistik yang memiliki armada kapal barge dan tugboat.

Selain sebagai pengangkut pengiriman logistik, permintaan jasa kapal barge dan tugboat untuk mengangkut batu bara, nikel, dan hasil tambang lainnya juga masih tetap tinggi. Selama batubara masih menjadi tulang punggung energi di Indonesia, jasa pengangkutan menggunakan kapal barge juga masih akan terus meningkat.

Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) memutuskan untuk meningkatkan target produksi batu bara tahun ini dari 550 juta ton menjadi 625 juta ton. Hal ini tertuang dalam Keputusan Menteri (Kepmen) Nomor 66.K/HK.02/MEM.B/2021 tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 255.K/30/MEM/2020 tentang Pemenuhan Kebutuhan Batubara Dalam Negeri Tahun 2021.

Sesuai dengan keputusan menteri ESDM tersebut, maka target produksi hasil bumi pun semakin meningkat, hal tersebut juga diikuti dengan kenaikan harga batubara yang terjadi sejak akhir tahun 2020, yang secara langsung memberikan dampak bagi industri pelayaran.



# KAPAL TUG & BARGE

Kapal *Tug & Barge* merupakan rangkaian kapal angkut yang terdiri dari kapal TB SL dan BG MP. Kapal *tugboat* atau yang juga dikenal dengan sebutan kapal tunda, merupakan kapal dengan ukuran yang lebih kecil, namun memiliki mesin pendorong bertenaga besar. Sehingga mampu menarik kapal barge yang membawa berbagai macam muatan-muatan besar.

Kapal *barge*, atau yang lebih dikenal sebagai kapal tongkang, merupakan kapal besar yang biasanya digunakan untuk mengangkut muatan-muatan besar seperti kargo atau hasil tambang. Namun, kapal *barge* umumnya tidak memiliki mesin pendorong sendiri. Karena itu, mobilitasnya sangat bergantung pada kapal *tugboat*.

TB SL merupakan kapal berjenis *steel tugboat* yang memiliki dimensi panjang 22.42 meter, lebar 7.32 meter, dan tinggi 3.20 meter. *Tugboat* ini dibuat di Batam pada tahun 2011 yang ditenagai mesin Yanmar 6AYM, 2×659 HP dan mampu melaju hingga kecepatan 9 knot. Sebagai kapal penarik, TB SL memiliki kapasitas penampungan sebesar 148 ton GRT dan 45 ton NRT.

Sementara sebagai kapal pengangkutnya, BG MP memiliki ukuran yang lebih besar, yakni mencapai 270 kaki dengan spesifikasi dimensi panjang 79.01 meter, lebar 21.95 meter, dan tinggi 5.49 meter. Kapal berjenis *steel barge* ini juga dibuat di Batam pada tahun 2005, namun masih memiliki kondisi yang cukup prima. Tongkang besar ini memiliki kapasitas muatan 2448 ton GRT, 735 ton NRT, serta 5500 ton DWT. Selain itu, BG MP juga dilengkapi dengan *side board* untuk muatan-muatan jenis curah seperti batu bara, biji nikel, dan lain-lain, serta *rampdoor* sebagai akses jalan yang menghubungkan kapal dengan dermaga.

Kedua kapal tersebut sudah diklasifikasi secara resmi oleh PT Biro Klasifikasi Indonesia (BKI).





# Kenapa Kapal Tug & Barge?



## Peningkatan produksi hasil bumi

Sesuai dengan keputusan Kementerian ESDM untuk meningkatkan target produksi hasil bumi, hal ini membuat harga batubara mengalami kenaikan. Selain itu, keputusan tersebut juga memberikan dampak bagi industri pelayaran salah satunya penggunaan kapal tugboat dan barge yang semakin bertambah.



## Tetap profit meski krisis

Selama pandemi Covid-19, industri pelayaran khususnya kapal tugboat dan barge yang tetap profit meski dalam keadaan krisis. Hal tersebut dibuktikan dengan peningkatan hasil bumi dari tahun ke tahun yang mempengaruhi penggunaan kapal tugboat dan barge yang digunakan untuk mengangkut muatan hasil bumi tersebut.



## Minimnya ketersediaan kapal barge

Terbatasnya kapal pengangkut hasil bumi ke berbagai tujuan membuat target pencapaian belum dapat maksimal dilakukan, maka dari itu dengan bertambahnya kapal tugboat beserta barge dapat membantu untuk melakukan ekspansi secara maksimal serta membantu pertumbuhan perekonomian semakin bertambah.





#### **Pendiri profesional yang berpengalaman**

Perusahaan Kapal Tug & Barge dijalankan bersama para profesional yang berpengalaman di bidangnya. Kapten Mus Mulyadi sebagai Direktur memiliki pengalaman selama lebih dari 12 tahun di dunia industri kemaritiman, sehingga membuatnya memiliki kemampuan dan pengetahuan yang mumpuni di bidang industri ini.

Kemudian, Helmi Yahya sebagai Komisaris Perusahaan juga memiliki pengalaman selama lebih dari 20 tahun sebagai seorang pengusaha sukses. Kemampuannya dalam menyusun strategi bisnis dan pengembangan perusahaan akan mampu memaksimalkan performa perusahaan Kapal Tug & Barge.



#### **Potensi nilai jual tinggi**

Hingga saat ini, permintaan ketersediaan kapal tugboat dan barge masih tinggi karena permintaan jasa pengangkutan kargo dan produk hasil bumi terus meningkat. Oleh karena itu, selain bisa disewakan, kapal TB SL dan BG MP juga memiliki potensi nilai jual yang tinggi.





# Rincian Data Kapal

Kapal yang akan dioperasikan adalah TB SL dan BG MP dengan spesifikasi sebagai berikut:

## TB SL



Name of Tugboat	: TB SL
Flag	: Indonesia
Type	: Steel Tugboat
Dimension	
L.O.A	: 22.42 m
Breadth	: 7.32 m
Depth	: 3.20 m
Speed	: 9 Knot (Free Running)
Classification	: BKI (Biro Klasifikasi Indonesia)



# Rincian Data Kapal

## BG MP



Name of Tugboat : BG MP  
Flag : Indonesia  
Type : Steel Barge  
Dimension  
    L.O.A : 79.01 m  
    Breadth : 21.95 m  
    Depth : 5.49 m  
Classification : BKI (Biro Klasifikasi Indonesia)  
Facility of Barge : Site Board & Rampdoor



# Mekanisme Saham

**50%**  
**CAPT**



**50%**  
**Investor**

Tipe

**Maritim**

Harga Penawaran Per Lot

**Rp 1.000.000**

Kode

**CAPT**

Jumlah Pendanaan

**Rp 9.000.000.000**

Distribusi Dividen

**Per 3 Bulan \*\***

Estimasi Dividen Per Tahun

**10 - 20%\***

Nama Bisnis

**Kapal Tug & Barge -  
PT Samudera Rezeki Mulia**

\* Disclaimer: kinerja masa lalu bukan merupakan indikasi kinerja masa depan. Estimasi dividen adalah ilustrasi berdasarkan proyeksi konservatif, dividen dan periode dividen aktual akan tetap mengacu pada kinerja penerbit dan persetujuan Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS).

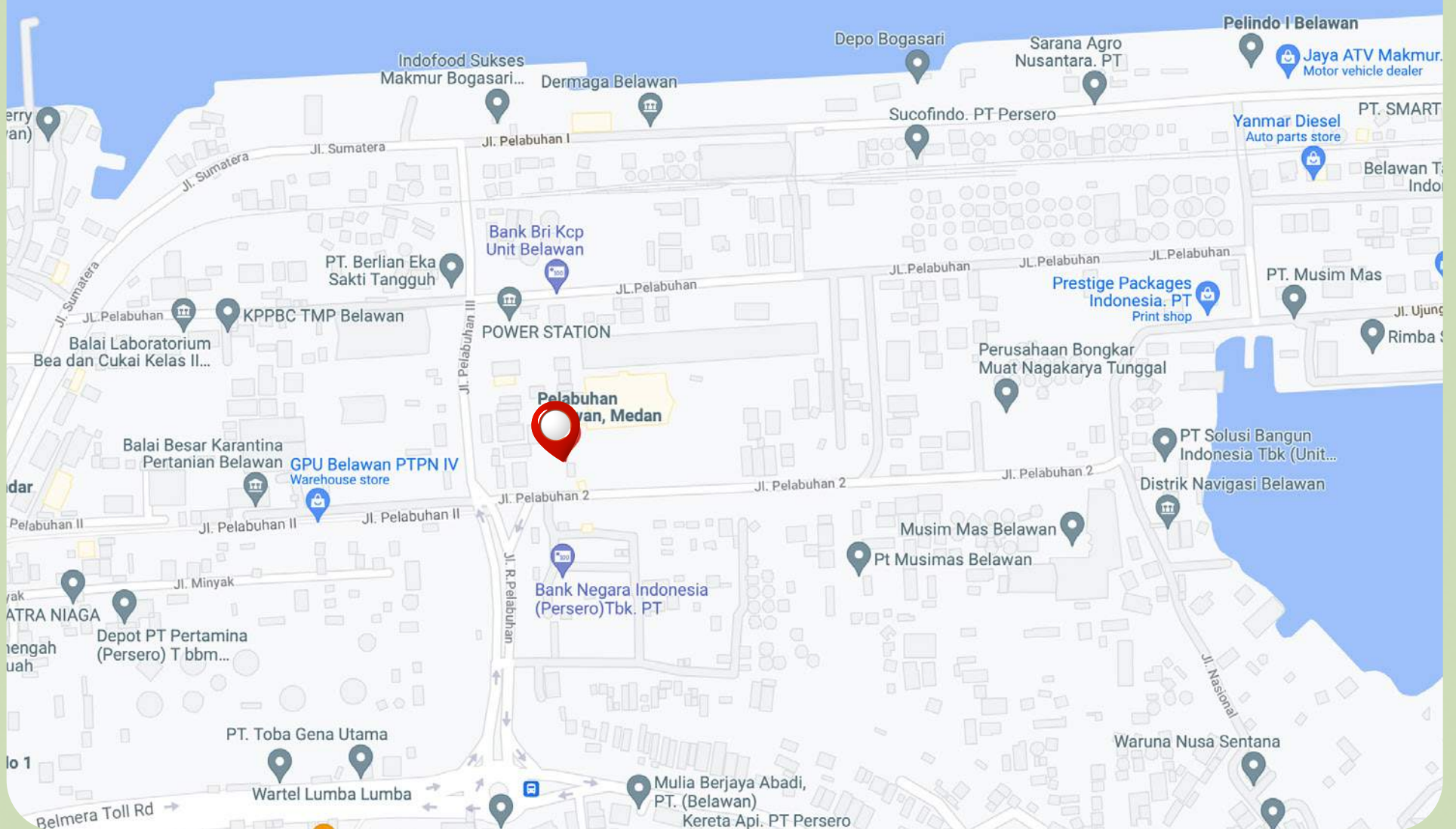
\*\* Perkiraan periode dividen dibagikan. Keputusan pembayaran aktual akan ditentukan melalui persetujuan Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) sesuai Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (UUPT).



# Lokasi Kapal



**Pelabuhan Belawan, Kota Medan, Sumatera Utara**







# Estimasi Timeline Pembangunan





# Profil Penerbit



## Capt Mus Mulyadi - Direktur

Memiliki pengalaman profesional lebih dari 20 tahun di bidangnya, saat ini Capt. Mus memiliki 5 kapal dan dock di Babalan. Kegemarannya pada industri maritim membuat perusahaan mampu untuk terus berkembang dan memperluas jaringannya. Beliau juga memiliki keterampilan penanganan dan manajemen masalah yang sangat baik sehingga dapat membantu memberikan solusi untuk bisnis perkapalan.

### Experience

- 2016 - Now : Managing Director - PT Jasa Mulia Maritim
- 2017 - Now : Managing Director - PT Ranah Mulia Lestari
- 2018 - Now : Managing Director - PT Anugerah Difa Elona Bersama
- 2018 - Now : Commissioner - PT Radio Babe Aditri
- 2021 - Now : Commercial Director - PT Muara Vaname Indonesia

### Ship Experience

- 2008 - 2010 : Chief Officer - Tidewater Marine Ltd, UAE
- 2012 : Chief Officer - Topaz Marine Ltd, UAE
- 2013 - 2014 : JDPO and Chief Officer / DPO - Go Marine Group Pty Ltd
- 2014 - 2015 : Master / SDPO - Go Marine Group Pty Ltd
- 2015 : Master / SDPO - Pacific Radiance Pte Ltd



# Profil Penerbit



## Helmi Yahya - Komisaris

Memiliki pengalaman lebih dari 20 tahun dalam mengembangkan bisnis, membantu bisnis dari yang kurang berkembang menjadi maju, salah satu contoh yaitu TVRI, selain itu beliau mempunyai latar belakang keuangan yang kuat. Saat ini beliau sebagai Business Coach dan Accountant di sektor bisnis khususnya di dunia maritim. Kegemarannya dalam bidang penjualan, pemasaran, presentasi, branding dan menjadi Pengusaha di bidang properti, perhotelan, publik/pemerintah hubungan, produksi tv/film/panggung dan pengorganisasian acara.

### Experience

2001 - 2002 : Marketing Director Perum - Negara Film Production (PFN)  
2003 - 2005 : A Partner-Owner - Here Management Consultant,  
with Renald Khasali  
2003 - 2017 : Chairman - Emporium Indonesia  
1999 - 2017 : CEO - PT Triwarsana  
2017 - 2020 : President Director -  
Televisi Republik Indonesia (TVRI)

- a) Co-Founder - James Gwee-Helmy Yahya School of Sales
- b) Founder - Yahya and Yahya Consultant
- c) CEO - Badarocks Indonesia
- d) Founder - R66 Media



# Laporan Kinerja & Pembagian Dividen

# 2







Sesuai keputusan manajemen, laporan akan diberikan kepada pemodal **setiap 3 bulan**.

PT Samudera Rezeki Mulia akan melampirkan laporan keuangan kepada penyelenggara dan akan didistribusikan melalui email resmi LandX.

Penerbit berencana membagikan dividen kepada pemodal **per 3 bulan\***, 3 bulan terhitung setelah proyek CAPT beroperasi. Estimasi periode pembagian dividen pertama akan jatuh pada bulan **Juli 2022**, setelah Penerbit melampirkan laporan keuangan kepada Penyelenggara.

*\* Perkiraan periode dividen dibagikan. Keputusan pembayaran aktual akan ditentukan berdasarkan nilai laba bersih dan melalui persetujuan Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) sesuai Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (UUPT).*

## Jual Beli Saham

Kepemilikan pemodal atas saham penerbit dapat diperjual-belikan dengan pemodal lainnya melalui layanan yang disediakan pihak penyelenggara (LandX) sesuai dengan ketentuan Peraturan Otoritas Jasa Keuangan No.57/POJK.04/2020 tentang Penawaran Efek melalui Layanan Urun Dana Berbasis Teknologi Informasi.

## Pembelian Kembali Kepemilikan Saham (Shares Buyback)

Pembelian kembali kepemilikan saham (*shares buyback*) adalah pembelian yang akan dilakukan oleh para pemegang saham pendiri pada penerbit atas saham-saham yang telah diambil bagian atau dibeli oleh para pemodal melalui penyelenggara LandX, yang mana pembelian kembali tersebut akan dilakukan pada jangka waktu **2 + 2 tahun** sejak Kapal Tugboat dan Barge beroperasi (April 2022), dengan harga minimum sesuai nilai par pada saat dilakukannya penawaran perdana **Rp 1.000.000/lot**.



# Proyeksi Laporan Keuangan

## PROYEKSI DIVIDEN

DESCRIPTION	MONTHLY		YEARLY	
INCOME				
Rent Monthly <i>*estimate 10 Month Effective in one year,</i> Carter Daily (estimate 20-30 mio/day), estimate same with monthly, estimate there are day that not cartered.	Rp	500,000,000	Rp	5,000,000,000
Total Revenue	Rp	500,000,000	Rp	5,000,000,000
EXPENSE				
Salary				
Nahkoda	Rp	7,000,000	Rp	84,000,000
Chief Officer	Rp	5,500,000	Rp	66,000,000
2nd Officer	Rp	4,000,000	Rp	48,000,000
Chief Engineer	Rp	6,500,000	Rp	78,000,000
2nd Engineer	Rp	5,500,000	Rp	66,000,000
3rd Engineer	Rp	4,000,000	Rp	48,000,000
Oiler	Rp	2,000,000	Rp	24,000,000
AB	Rp	4,000,000	Rp	48,000,000
AB Cook	Rp	2,200,000	Rp	26,400,000
Direktur Utama	Rp	10,000,000	Rp	120,000,000
Staff Keuangan & Operational	Rp	8,000,000	Rp	96,000,000
Total	Rp	58,700,000	Rp	704,400,000
COST				
Maintenance Deck	Rp	5,000,000	Rp	60,000,000
Food Cost	Rp	9,000,000	Rp	108,000,000
Oli	Rp	3,000,000	Rp	36,000,000
Sparepart and others	Rp	20,000,000	Rp	240,000,000
Total	Rp	37,000,000	Rp	444,000,000
Total Operational Expenses	Rp	95,700,000	Rp	1,148,400,000
PROFIT BEFORE TAX			Rp	3,851,600,000
Bagi Hasil dengan Investor (50%)			Rp	1,925,800,000
ROI from dividen (estimasi belum termasuk pemotongan pajak)			21.40%	



## PROYEKSI KAPAL TERJUAL

DESCRIPTION	AMOUNT
Kapal Terjual	Rp 12,000,000,000
Profit from Capital Gain	Rp 3,000,000,000
Capital Gain to Investors (50%)	Rp 1,500,000,000
ROI from Capital Gain	16.67%

## Penggunaan Dana

CAPEX	AMOUNT
Harga Kapal Tug 2011 + Tongkang Tahun 2005	Rp 6,000,000,000
Admin Bank	Rp 250,000,000
Owner Kapal	Rp 1,000,000,000
Service & Overhaul Mesin Tugboat	Rp 250,000,000
Renovasi 2 bulan	Rp 750,000,000
Total	Rp 8,250,000,000
Asuransi (0,8%)	Rp 66,000,000
Cadangan Opex 3 bulan	Rp 129,000,000
Biaya Administrasi LandX (Termasuk biaya KSEI, Kustodian, & Fee LandX)	Rp 474,750,000
Total Penggunaan Dana	Rp 8,919,750,000
Pembulatan	Rp 9,000,000,000



# Risiko & Mitigasi

## 3





## Risiko Strategi

Risiko strategi dapat disebabkan oleh kurang matangnya strategi pemilik usaha dalam menjalankan bisnisnya. Risiko strategi umumnya dihadapi oleh semua pemilik usaha dalam masa pengembangan produk dan bisnis.

Kapten Mus Mulyadi sebagai direktur telah memiliki pengalaman selama lebih dari 12 tahun di dunia industri maritim. Kegemarannya pada bidang industri ini membuatnya mampu untuk terus mengembangkan perusahaan dan memperluas jaringan. Pengalaman yang cukup matang di industri ini juga membuatnya mampu menyusun strategi dan manajemen agar perusahaan dapat terus berjalan dengan baik.

Selain itu, Helmy Yahya sebagai komisaris perusahaan juga telah memiliki pengalaman selama lebih dari 20 tahun sebagai pengusaha dengan latar belakang keuangan yang kuat di berbagai bidang industri. Pengalaman dan kreativitasnya yang tinggi membuatnya mampu terus melahirkan inovasi-inovasi baru untuk mengembangkan perusahaan.

## Risiko Operasional

Risiko operasional terjadi dalam kegiatan sehari-hari dalam perusahaan. Risiko mengarah kepada kegagalan yang tidak diharapkan, namun bersifat teknis. Meski bersifat teknis dan dapat ditangani, namun risiko ini juga bisa merusak reputasi perusahaan.

Kapal tug & barge dipimpin oleh Kapten Mus Mulyadi yang telah memiliki pengalaman selama lebih dari 12 tahun di industri maritim. Pengalaman dan kegemarannya pada industri maritim membuatnya memiliki kemampuan serta pengetahuan yang luas mengenai seluk beluk operasional perkapalan dan pelayaran. Sehingga, risiko operasional yang bersifat teknis akan sangat mudah untuk ditangani atau diminimalisir.

Selain itu, Kapal tug & barge juga dioperasikan oleh para ABK yang handal dan berpengalaman. Sehingga kapal akan selalu berada dalam kondisi prima dan mampu beroperasi dengan maksimal.



## Risiko Kepatuhan

Risiko kepatuhan terjadi karena adanya ketidakpatuhan terhadap regulasi atau hukum yang diterapkan pemerintah, baik yang tertulis maupun tidak tertulis. Risiko kepatuhan tidak berdampak terlalu besar seperti risiko lainnya. Namun, setiap terjadinya pelanggaran risiko kepatuhan pelaku bisnis harus membayar denda atas hal tersebut.

Manajemen PT Samudera Rezeki Mulia selalu memperbarui dan mempelajari peraturan atau regulasi dari pemerintah daerah setempat, sehingga jika terdapat peraturan pemerintah terbaru maka manajemen akan menyesuaikan peraturan pada operasional kapal PT Samudera Rezeki Mulia.

## Risiko Finansial

Risiko finansial berkaitan dengan biaya-biaya yang tidak terduga yang menyebabkan kerugian pada penghasilan. Risiko ini khusus terjadi pada arus kas (*cash flow*) dari perputaran bisnis yang sedang dijalankan dan menyebabkan kerugian finansial.

Untuk mengurangi risiko finansial, manajemen PT Samudera Rezeki Mulia sudah memetakan pos-pos biaya yang akan timbul beserta dana cadangan dalam kegiatan operasional kapal.

## Risiko Reputasional

Risiko reputasional berkaitan dengan nama baik atau citra pada bisnis. Saat nama baik bisnis mengalami kehancuran, maka otomatis berpengaruh terhadap jalannya bisnis yang menyebabkan kerugian dan ketidakpercayaan konsumen terhadap pelayanan perusahaan. Dampaknya bisa menjadi besar dalam waktu yang singkat apabila tidak adanya pengertian dari manajemen pengelola.

Untuk mengurangi risiko reputasi, manajemen selalu mencari isu-isu yang sekiranya akan berdampak terhadap kapal tugboat dan barge sehingga dapat diminimalisir dengan cara preventive action sesuai dengan isu yang akan terjadi.



## Risiko Legal

Biasanya timbul karena adanya tuntutan dari pihak lain karena adanya pelanggaran hukum, misalnya terjadi pelanggaran sepihak dengan mengingkari kesepakatan yang telah tertulis dalam kontrak (wanprestasi), tidak mengikuti peraturan atau undang-undang yang berlaku, dan lain sebagainya.

Manajemen PT Samudera Rezeki Mulia memastikan adanya kompetensi internal yang mampu melakukan proses manajemen risiko legal sesuai dengan regulasi sehingga perusahaan dapat terhindar dari risiko ini. Manajemen selalu menjaga dan mengurangi risiko pelanggaran hukum seperti masalah ketidaklengkapan surat izin berlayar dan tidak layak nya kondisi kapal untuk melakukan pelayaran yang tidak sesuai standar agar terhindar dari segala risiko legal yang mungkin terjadi di kemudian hari.

## Risiko Kelangkaan Pembagian Dividen

Risiko kelangkaan pembagian dividen dapat terjadi karena kinerja bisnis tidak berjalan sebaik proyeksi. Pemodal akan mendapatkan dividen dari penghasilan bersih sesuai dengan persentase jumlah kepemilikan saham, setelah alokasi laba ditahan sesuai UUPT.

Penerbit yang melakukan listing melalui platform LandX sudah melalui proses *screening* dari tim analis bisnis dan properti LandX. Penerbit yang dipilih berdasarkan rekam jejak bisnis yang baik, founder yang berpengalaman, performa dan kemampuan bisnis bersaing di masa yang akan datang.

## Risiko Dilusi Kepemilikan Saham

Risiko dilusi saham adalah risiko yang timbul adanya penurunan persentase kepemilikan saham karena adanya penambahan modal saham total. Biasanya ini terjadi akibat jika adanya sebuah *corporate action* untuk penambahan penawaran saham baru.

PT Samudera Rezeki Mulia sebagai penerbit sudah melakukan perjanjian dengan penyelenggara untuk tidak menerbitkan saham baru selama masih terdaftar di *platform* LandX.





KINI MEMILIKI  
**BISNIS & PROPERTI**  
JADI JAUH **LEBIH MUDAH**  
  
**UNDUH** APLIKASI LANDX  
**SEKARANG!**



Download di  
**App Store**



TEMUKAN DI  
**Google Play**


KUNJUNGI KAMI DI

 **LANDX.ID**

FOLLOW & LIKE

 **LANDX.ID**

HUBUNGI KAMI DI

 **+62 811 9562 878**

Berizin dan  
diawasi oleh:



OTORITAS  
JASA  
KEUANGAN