



Nomor : 935/WK/SEKPER/2025

Jakarta, 10 November 2025

Kepada Yth. :

Ketua Dewan Komisiner

Otoritas Jasa Keuangan

**Up. Kepala Eksekutif Pengawas Pasar Modal,
Keuangan Derivatif, dan Bursa Karbon**

Gedung Sumitro Djojohadikusumo

Jl. Lapangan Banteng Timur No. 2-4

Jakarta

Perihal : **Penyampaian Bukti Iklan Pengumuman RUPO
atas Obligasi Berkelanjutan III Tahap IV
Waskita Karya Tahun 2019**

Dengan hormat,

Bersama ini PT Waskita Karya (Persero) Tbk ("**Perseroan**") menyampaikan Pengumuman Rapat Umum Pemegang Obligasi ("**RUPO**") atas Obligasi Berkelanjutan III Waskita Karya Tahap IV Tahun 2019 yang akan dilaksanakan pada Selasa, 9 Desember 2025.

Sehubungan dengan hal tersebut, dengan ini Perseroan sampaikan Bukti Iklan Pengumuman RUPO yang telah dilakukan pada Senin, 10 November 2025 pada Surat Kabar Investor Daily Indonesia sebagaimana terlampir.

Demikian kami sampaikan, atas perhatian yang diberikan kami ucapkan terima kasih

Lamp : 1 Berkas

Tembusan:

- Direksi PT Bursa Efek Indonesia
- PT Kustodian Sentral Efek Indonesia
- Wali Amanat PT Bank Mega Tbk
- Direksi

Polemik Kereta Cepat, Antara Solusi dan Ambisi

JAKARTA, ID – Rencana pemerintah memperpanjang kereta cepat dari Jakarta-Bandung hingga Surabaya dan Banyuwangi dinilai bukan kebutuhan yang mendesak. Saat ini yang diperlukan adalah integrasi transportasi di kawasan perkotaan, perdesaan, dan permukiman.

Oleh Heru Febrianto

Wakil Ketua Pemberdayaan dan Pengembangan Wilayah Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Pusat, Djoko Setijowarno menyatakan infrastruktur transportasi di Pulau Jawa terbilang sudah jauh lebih maju ketimbang di luar Jawa. Kemajuan infrastruktur transportasi di Pulau Jawa menunjukkan perkembangan yang signifikan di berbagai sektor, terutama dalam konektivitas.

Pembangunan jalan tol menjadi salah satu fokus utama. Terhubungnya jalan tol dari Merak hingga Surabaya, bahkan sekarang sudah mencapai Probolinggo telah memberikan tingkat mobilitas yang cukup tinggi di Pulau Jawa baik pergerakan orang maupun barang. Waktu tempuh memangkas hingga 50% dibanding menggunakan jalan nasional.

“Kereta cepat hingga Surabaya adalah sebuah keinginan, padahal yang kita butuhkan di Pulau Jawa adalah pondasi transportasi yang kuat dan merata. Pondasi ini berarti transportasi umum perkotaan dan pedesaan yang handal, menghadirkan kembali jalur rel mati (reaktivasi jalan rel), memaksimalkan angkutan AKDP, dan memastikan setiap pelosok desa terjangkau oleh jaringan jalan yang mantap,” kata Djoko di Jakarta, Minggu (9/11/2025).

Menurutnya kebutuhan vital infrastruktur transportasi di Jawa saat ini adalah fokus pada peningkatan angkutan umum perkotaan dan pedesaan, reaktivasi jalur rel, layanan angkutan kota dalam provinsi (AKDP), serta kemptapan jaringan jalan hingga ke pelosok desa.

Dari 30 kota di Pulau Jawa, kata Djoko, baru sembilan atau 30% yang memiliki transportasi umum modern dengan skema pembelian layanan. Sedangkan dari 85 kabupaten di Pulau Jawa, baru empat kabupaten atau 4,7% yang memiliki transportasi umum modern, yakni Kabupaten Banyumas, Bekasi, Tuban dan Bangkalan.

Berdasarkan data terbaru dari berbagai sumber, termasuk Badan Pusat Statistik (BPS) dan pemerintah provinsi, jumlah desa di Pulau Jawa, total desa di Pulau Jawa adalah sekitar 24.772 desa. Di Provinsi Jawa Tengah terdapat 8.563 desa, Provinsi Jawa Timur (8.576 desa), Provinsi Jawa Barat (5.957 desa), Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (438 desa) dan Provinsi Banten (1.238 desa). Saat ini angkutan pedesaan yang beroperasi kurang dari 5% dengan kondisi armada yang rata-rata usianya sudah lebih dari 10 tahun.

Djoko mengingatkan bahwa Indonesia adalah negara kepulauan, bukan daratan. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur dan transportasi tidak seharusnya hanya terpusat di Pulau Jawa.

“Percepatan pembangunan harus beralih dan difokuskan pada wilayah-wilayah di luar Jawa. Dalam pelaksanaannya, pertimbangan utama haruslah pengembangan wilayah dan prinsip pemerataan, bukan sekadar pendekatan berbasis jumlah populasi,” terangnya.

DPR Desak Evaluasi

Sementara itu, Anggota Komisi VI DPR RI dari Fraksi PDI Perjuangan Darmadi Durianto menyoroti ancaman kebangkrutan finansial yang mengintai proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Sejarah Pembangunan Megaprojek KCIC

Nilai investasi KCIC :
USD 7,2 miliar

Sumber pendanaan:

- Dana pinjaman China Development Bank (75%)
- Setoran modal pemegang saham (25%)

Kontraktor proyek : PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC)

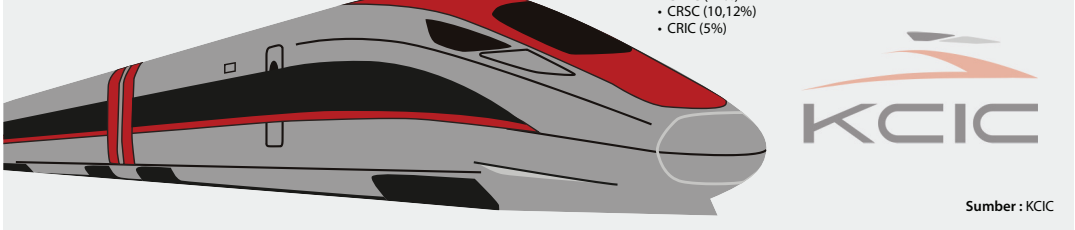
- 60% saham PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI)
- 40% saham Beijing Yawan HSR Co. Ltd

Komposisi pemegang saham PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia

- PT Kereta Api Indonesia (Persero) (51,37%)
- PT Wijaya Karya (Persero) Tbk (39,12%)
- PT Perkebunan Nusantara I (1,21%)
- PT Jasa Marga (Persero) Tbk (8,30%)

Komposisi pemegang saham Beijing Yawan HSR Co. Ltd

- CREC (42,88%)
- Sinohydro (30%)
- CRRC (12%)
- CRSC (10,12%)
- CRIC (5%)



Sumber : KCIC

(Whoosh). Menurutnya, jika dibiarkan tanpa penanganan nyata, beban utang yang ditanggung PT Kereta Api Indonesia (KAI) akan semakin membahayakan stabilitas keuangan BUMN tersebut. “Jika tidak segera ditangani, ini akan menenggelamkan unit anak perusahaan lain yang seharusnya menghasilkan laba, akibat bunga utang yang tinggi,” kata Darmadi dalam keterangan rilisnya.

Ia menjelaskan bahwa hanya dalam enam bulan PT KAI harus menanggung beban biaya sebesar Rp 1,2 triliun dengan utang PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) yang awalnya Rp 950 miliar melonjak menjadi lebih dari Rp 4 triliun pada tahun 2024, dan diperkirakan bertambah menjadi Rp 6 triliun pada 2026. Sebab itu, dirinya mendesak peta jalan yang jelas untuk restrukturisasi utang proyek ambisius tersebut.

Direktur Utama PT KAI Bobby Rasyidin dalam rapat dengan Komisi VI DPR pada Agustus 2025 lalu mengakui ancaman laten dari proyek Whoosh terhadap neraca perusahaan. Ia berjanji akan berkoordinasi dengan Badan Pengelola Investasi Daya Anagata Nusantara (BPI Danantara) untuk mencari solusi. “Kami sedang mendalami isu KCIC, dan ini benar-benar seperti bom waktu,” ucap Bobby.

Di sisi lain, Direktur Jenderal Pengelolaan Pembiayaan dan Risiko Kementerian Keuangan Suminto menegaskan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) tidak terbebani oleh kontroversi utang ini. “Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung tidak melibatkan utang pemerintah sama sekali,” ungkap Suminto.

Namun, laporan keuangan terbaru menunjukkan bahwa PT KAI melalui PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI), sebagai pemegang saham Indonesia di PT KCIC, mencatat kerugian hingga Rp 4,19 triliun pada 2024 dan Rp 1,62 triliun pada semester pertama 2025.

Chief Operating Officer BPI Danantara, Dony Oskaria, menyebutkan bahwa beberapa opsi sedang dipertimbangkan untuk menyelamatkan proyek ini. “Kami sedang mempertimbangkan beberapa pilihan, tetapi tujuannya adalah memastikan KCIC beroperasi lancar untuk kepentingan masyarakat, sambil meningkatkan kualitas layanan kereta api Indonesia secara keseluruhan,” ujar Dony.

Ia mengungkapkan, opsi seperti penambahan modal ekuitas, penyerahan infrastruktur ke pemerintah, atau klasifikasi aset KCIC sebagai milik negara tengah dikaji. Langkah ini diharapkan dapat meringankan beban PT KAI dan menjaga

keberlangsungan Whoosh tanpa mengorbankan stabilitas keuangan BUMN.

Pastikan Keberlanjutan

Sebelumnya, Presiden Prabowo Subianto menegaskan komitmen pemerintah dalam menjamin keberlanjutan operasional Kereta Cepat Jakarta Bandung (KCJB) atau Whoosh di tengah sorotan publik terkait membengkaknya beban utang megaprojek tersebut. Ia meminta seluruh pihak, termasuk PT KAI, agar tidak terpengaruh oleh isu atau spekulasi negatif soal kondisi keuangan KCJB.

“PT KAI enggak usah khawatir. Semua jangan takut. Kita ini bekerja untuk rakyat, melayani rakyat, dan berjuang untuk rakyat. Teknologi, sarana, dan tanggung jawab proyek ini ada di tangan pemerintah. Pada akhirnya, tanggung jawab tertinggi ada di pundak Presiden. Jadi sekarang tanggung jawab Whoosh ada pada saya,” kata Prabowo saat meresmikan Stasiun Tanah Abang Baru di Jakarta, Selasa (4/11) lalu.

Untuk diketahui, total investasi proyek KCJB mencapai sekitar US\$ 7,27 miliar atau setara Rp 120,38 triliun, dan 75% dibiayai melalui pinjaman dari China Development Bank (CDB) dengan bunga 2% per tahun. Selain itu, biaya operasional dan perawatan harian Whoosh juga diperkirakan mencapai Rp 2,8 miliar per hari.

Namun, Prabowo menilai proyek transportasi publik tidak seharusnya diukur semata-mata dari sisi neraca keuangan atau rasio keuntungan. Menurutnya, kereta cepat seperti Whoosh merupakan bagian dari layanan publik (*public service obligation*/PSO) yang harus dilihat dari manfaat sosial dan ekonomi jangka panjang.

“Di seluruh dunia, transportasi publik tidak dinilai berdasarkan untung-rugi. Yang dihitung adalah manfaatnya bagi rakyat, bagaimana ia mempermudah mobilitas, menggerakkan ekonomi, dan menciptakan lapangan kerja,” jelasnya.

Dalam kesempatan tersebut Prabowo juga mengungkapkan bahwa proyek kereta cepat Whoosh tak akan berhenti sampai Bandung, namun bakal diperpanjang ke Surabaya hingga Banyuwangi, Jawa Timur. “Saya minta tidak hanya Surabaya tetapi sampai Banyuwangi. Banyuwangi (kereta cepat sampai Banyuwangi), ya Banyuwangi,” tegas Prabowo.

Pengembangan kereta cepat sampai ke wilayah Surabaya hingga Banyuwangi, kata Presiden, agar tercipta pemerataan dan perluasan pembangunan yang dinilai penting untuk meningkatkan konektivitas dan efisiensi perjalanan hingga ke wilayah timur Jawa, termasuk Banyuwangi.

ASDP Komitmen Menjaga Stabilitas Garis Pantai

JAKARTA, ID – PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) berkomitmen mengurangi emisi karbon sekaligus memperkuat benteng alami bagi ekosistem pesisir melalui program Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan (TJSL) penanaman 3.000 bibit mangrove di pesisir Mawali, Bitung, Sulawesi Utara.

Direktur Utama ASDP, Heru Widodo, menegaskan bahwa program yang telah berjalan hampir dua tahun ini bukan sekadar kegiatan rutin, melainkan pernyataan sikap perusahaan untuk menjaga bumi. “Lingkungan adalah ruang hidup bagi manusia dan seluruh ekosistem. Menjaganya berarti menjaga masa depan. Kami berharap penanaman mangrove ini menjadi langkah nyata menuju masa depan yang lebih hijau,” ujar Heru dalam keterangan rilisnya dikutip di Jakarta, Minggu (9/11/2025).

“

Lingkungan adalah ruang hidup bagi manusia dan seluruh ekosistem. Menjaganya berarti menjaga masa depan. Kami berharap penanaman mangrove ini menjadi langkah nyata menuju masa depan yang lebih hijau.

Heru Widodo

Direktur Utama ASDP

Program ini dijalankan melalui kolaborasi dengan Jejakin, yang tidak hanya fokus pada penanaman, tetapi juga memastikan keberlanjutan lewat pemantauan pertumbuhan, penghitungan karbon terserap, hingga pelaporan berkala yang terukur.

Corporate Secretary ASDP, Shelvry Arifin, menjelaskan bahwa pemantauan dilakukan tiga bulan setelah penanaman untuk memastikan tingkat kelangsungan hidup bibit. “Jika tingkat kelangsungan hidup berada di bawah 10 persen, kami akan melakukan penyulaman untuk mengganti bibit yang gagal bertahan. Prinsipnya, bukan hanya menanam, tetapi memastikan ia tumbuh,” jelas Shelvry.

Dampak positif dari penanaman mangrove terasa luas. General Manager ASDP Bitung, Rudy Mahmudi, menyebut bahwa keberadaan mangrove tak hanya menjaga stabilitas garis pantai, tetapi juga menghadirkan kembali habitat biota laut yang sempat menipis. “Mangrove adalah benteng alami. Ia mencegah abrasi, memulihkan ekosistem, dan membuka peluang bagi masyarakat pesisir untuk mengembangkan ekowisata maupun sektor perikanan. Ini bukan hanya soal alam, tetapi juga pemberdayaan,” katanya.

Program ini selaras dengan komitmen ASDP dalam mendukung pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs), khususnya poin 13 tentang penanganan perubahan iklim dan poin 15 terkait ekosistem daratan. “Penanaman mangrove secara langsung berkontribusi pada mitigasi dan adaptasi perubahan iklim, sekaligus menjaga keseimbangan ekosistem pesisir dan keanekaragaman hayati,” tambah Shelvry.

ASDP sebelumnya telah menanam 1.000 mangrove di Jepara pada 2023 dan 2.000 mangrove di Kayangan, NTB, pada 2024. Dengan penanaman tahun ini, total 6.000 bibit telah ditanam di tiga wilayah berbeda menjadi sebuah bukti nyata komitmen perusahaan terhadap pelestarian lingkungan. “Kami ingin program ini terus berlanjut, tidak hanya sebagai aksi tanam pohon, tetapi sebagai gerakan menumbuhkan kesadaran kolektif. Menjaga bumi adalah warisan bersama, dan menjadi tanggung jawab kita semua untuk menjaganya bagi generasi yang akan datang,” pungkas Shelvry. (hfr)



ant

Proyek Pembangunan Tanggul Sungai di Dumai

Pekerja mengawasi pengerjaan proyek pembangunan tanggul sungai di Dumai, Riau, Sabtu (8/11/2025). Proyek pembangunan tanggul Segmen I tersebut didanai oleh APBD Kota Dumai Tahun Anggaran 2025 senilai Rp12 miliar dengan volume panjang 600 meter lebih di bantaran Sungai Dumai untuk penanggulangan banjir dan pasang air laut (rob).

PENGUMUMAN KEPADA PARA PEMEGANG OBLIGASI BERKELANJUTAN III WASKITA KARYA TAHAP IV TAHUN 2019

PT Bank Mega Tbk, berkedudukan di Jakarta Selatan, dalam hal ini bertindak selaku Wali Amanat berdasarkan Perjanjian Perwalianamanatan Obligasi Berkelanjutan III Waskita Karya Tahap IV Tahun 2019, Akta No. 53, tanggal 26 April 2019, yang dibuat dihadapan Fathiah Helmi, SH., Notaris di Jakarta, berikut perubahannya (“**Perjanjian Perwalianamanatan**”), dengan ini memberitahukan kepada para Pemegang Obligasi Berkelanjutan III Waskita Karya Tahap IV Tahun 2019 mengenai rencana penyelenggaraan Rapat Umum Pemegang Obligasi Berkelanjutan III Waskita Karya Tahap IV Tahun 2019 (“**RUPO**”) di Jakarta pada hari **Selasa, tanggal 9 Desember 2025**.

Sesuai ketentuan dalam Perjanjian Perwalianamanatan dan Peraturan Otoritas Jasa Keuangan No. 20/POJK.04/2020 tentang Kontrak Perwalianamanatan Efek Bersifat Utang dan/atau Sukuk, panggilan untuk RUPO tersebut akan dimuat dalam 1 (satu) surat kabar harian yang berperedaran nasional pada hari **Selasa, tanggal 25 November 2025**.

Jakarta, 10 November 2025



PT WASKITA KARYA (PERSERO) TBK



PT BANK MEGA TBK