



Nomor : 759/WK/SEKPER/2026

Jakarta, 29 Mei 2026

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 direncanakan akan dilaksanakan pada hari Senin, 29 Juni 2026.

Sehubungan dengan hal tersebut, dengan ini Perseroan sampaikan Bukti Iklan Pengumuman RUPO yang telah dilakukan pada hari Jumat, 29 Mei 2026 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

Melebihi Muatan, Truk di Jalan Tol Bakal Dikenakan Biaya

JAKARTA, ID – Kementerian Perhubungan (Kemenhub) tengah mengkaji untuk mengenakan sanksi berupa biaya tambahan bagi truk logistik yang terindikasi melanggar berat maksimum kendaraan saat melewati sejumlah ruas jalan tol.

Oleh Ichsan Amin

Menteri Perhubungan (Menthub) Dudy Purwagandhi mengatakan pihaknya telah melayangkan surat kepada Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Kementerian Pekerjaan Umum (PU) terkait hal tersebut. "Sepertinya kami sudah bersurat kepada BPJT namun yang pasti saya akan komunikasikan usulan ini juga kepada Menteri PU," kata Menthub dikutip di Jakarta, Kamis (28/5/2026).

Menurut Menthub Dudy, sanksi tersebut mirip dengan skema bagasi pesawat. Artinya jika sekian kilogram melebihi batas maksimal dikenakan biaya tambahan. "Pada akhirnya ini juga akan terkait dengan penanganan Over Dimension dan Over Loading (ODOL). Karenanya kami menunggu kesiapan BUJT, terutama dari BPJT mengenai aturan teknisnya seperti apa," ungkap Menthub Dudy.

La menambahkan, nantinya setiap truk atau kendaraan logistik yang melintas di jalan tol dan melebihi ketentuan muatan akan dikenakan biaya tambahan. Biaya tambahan tersebut akan menjadi sumber pendapatan baru bagi Badan Usaha Jalan Tol (BUJT).

Menthub berharap dengan adanya sumber pendapatan baru BUJT tersebut bisa meningkatkan *cash flow* badan usaha untuk memperbaiki kualitas jalan. Sebab selama ini kerap dikeluhkan dampak melintarnya truk ODOL membuat jalan tol cepat mengalami kerusakan.

Saat ini pihaknya masih menyusun aturan pelaksana kebijakan tersebut. Apakah nantinya akan berbentuk Surat Keputusan Bersama dengan Menteri Pekerjaan Umum yang saat ini menjadi pemangku kebijakan atas industri jalan tol.

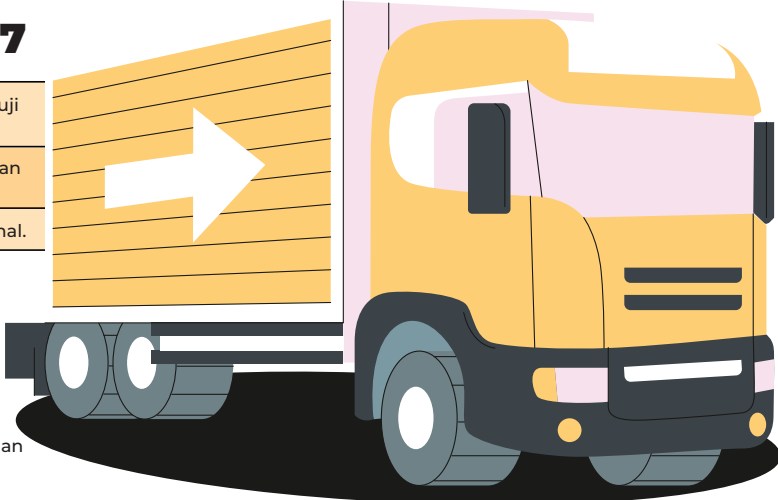
Sebab menurutnya masih perlu perhitungan terkait komponen besaran tambahan biaya yang dikenakan kepada operator truk. Sehingga nantinya truk yang kelebihan muatan akan diperbolehkan beroperasi asal membayar biaya yang diterapkan.

Tahapan Implementasi Kebijakan Zero ODOL 2027

2025-2026 : Penyusunan regulasi teknis, sosialisasi, serta program uji coba di jalur-jalur logistik utama.
2026 : Penerapan terbatas di sektor-sektor prioritas seperti angkutan bahan tambang, material konstruksi, dan barang berat.
2027 : Penerapan penuh Zero ODOL di seluruh jaringan jalan nasional.

Sejumlah Landasan Hukum

- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas & Angkutan Jalan (LLAJ), di dalamnya mengatur pelanggaran over-dimension (pasal 277) & pelanggaran over-loading (pasal 307).
- Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan yang menetapkan batas muatan dan dimensi kendaraan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang & Penyelenggaraan Penimbang Kendaraan Bermotor di Jalan.
- Peraturan Presiden tentang Zero ODOL yang rencananya terbit Agustus 2025.



SUMBER: BERBAGAI SUMBER DIOLAH

Menthub menganalogikan, semisal sebuah muatan truk atau kendaraan logistik yang idealnya diisi oleh muatan 1 ton, namun melebihi, maka kelebihan dari 1 ton akan terhitung menjadi beban biaya yang dikeluarkan.

Adapun, terkait pelaksanaan kebijakan tersebut, ia hanya singkat menjawab secepatnya. "Kalau kita berharap lebih cepat lebih bagus. Tapi kan perlu berkoordinasi dari Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). Kita sudah bersurat," tambahnya.

Pelanggaran ODOL

Sementara itu, pelanggaran daya angkut (*overload*) dan masalah kelengkapan dokumen masih menjadi temuan utama dalam razia kendaraan angkutan barang selama periode Januari hingga awal April 2026. Kondisi ini menjadi catatan penting pemerintah dalam upaya mewujudkan target Zero Over Dimension Over Loading (ODOL) pada 2027.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kemenhub mencatat, dari 1 Januari hingga 3 April 2026 sebanyak 606.799 kendaraan telah diperiksa melalui 89 Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) di seluruh Indonesia. Hasilnya, 157.821 kendaraan atau sekitar 26,01% terbukti melanggar pelanggaran.

Dari total jumlah tersebut, pelanggaran daya angkut mendominasi dengan 104.043

kendaraan atau 48,49%. Angka ini hampir sebanding dengan pelanggaran dokumen yang mencapai 104.011 kendaraan atau 48,48%. Sementara itu, pelanggaran dimensi tercatat sebanyak 5.785 kendaraan (2,70%). Adapun pelanggaran lainnya meliputi tata cara muat sebanyak 710 kendaraan (0,33%) serta pelanggaran persyaratan teknis sebanyak 4 kendaraan.

Direktur Jenderal (Dirjen) Perhubungan Darat Kemenhub, Aan Suhanan mengungkapkan dominasi pelanggaran tersebut menunjukkan rendahnya kepatuhan pelaku usaha, baik dari sisi operasional maupun administrasi.

"Pengawasan menunjukkan tren meningkat, namun tingkat pelanggaran masih relatif tinggi. Ini mengindikasikan kepatuhan operator angkutan barang masih perlu ditingkatkan," ujar Dirjen Aan belum lama ini.

Seperti diketahui pemerintah melalui regulator Kemenhub telah mencanangkan program Zero ODOL 2027. Sebagai bagian dari upaya menuju target tersebut Kemenhub akan melakukan uji coba per 1 Juni 2026 melalui penguatan sistem pengawasan, prasarana, dan regulasi.

Ia menjelaskan penguatan kendaraan lebih dimensi dan lebih muatan tidak bisa lagi hanya mengandalkan pengawasan konvensional.

Aan menilai, dalam pengawasan praktik ODOL diperlukan sistem dan aplikasi yang lebih presisi dan transparan.

"Karena itu, kami membuat *quick win* atau percepatan untuk pengawasan, ada tiga variabelnya. Pertama soal sistem dan aplikasi yang dibangun harus dapat mengawasi secara objektif, presisi, dan 24 jam dengan berbasis IT, prosesnya diharapkan akan lebih

transparan dan mengurangi kontak langsung antara pengemudi dengan petugas," katanya.

Menurutnya penguatan pengawasan berbasis teknologi ini menjadi upaya dalam meminimalisir potensi praktik pungutan liar (pungli) yang selama ini dianggap masih kerap terjadi. Sehingga jika nantinya masih ditemukan adanya praktik pungli

dalam proses pengawasan angkutan barang, masyarakat bisa langsung melaporkan.

Penguatan Sarana

Selain penguatan sistem pengawasan, Dirjen Aan melanjutkan, variabel lainnya dalam *quick win* yakni penguatan prasarana. "Termasuk di antaranya akan lebih mengoptimalkan titik penimbangan angkutan barang, baik di UPPKB hingga ruas jalan tol yang dilengkapi dengan teknologi Weight In Motion (WIM) dan Jembatan Timbang Online (JTO) yang terhubung dengan sistem ETL E atau sistem pengawasan digital," terangnya.

Ia menegaskan bahwa pengawasan perlu dilakukan sejak awal titik pemuatan barang termasuk di kawasan industri. "Dan ini diharapkan sudah memenuhi ketentuan muatan dan dimensi. Kami akan tingkatkan pemanfaatan WIM dan JTO untuk pengawasan sekaligus untuk penegakan hukum nantinya," jelasnya.

PENGUMUMAN

Guna memenuhi ketentuan Pasal 44 ayat (2) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2022 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang dan berdasarkan akta Berita Acara Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa PT Summarecon Ball Indeh Nomor 68 tanggal 26 Mei 2025 yang dibuat oleh Dewy Himigati Tandika, S.H., Notaris di Kota Administrasi Jakarta Utara, maka Direksi PT Summarecon Ball Indeh, berkedudukan di Kota Jakarta Timur ("Perseroan") dengan ini mengumumkan bahwa para pemegang saham Perseroan telah memutuskan untuk menyetujui pengurangan modal ditempatkan dan modal disorot Perseroan dari semula sebesar Rp930.056.586.000,00 menjadi sebesar Rp770.058.586.000,00.

Apabila terdapat kreditur Perseroan yang keberatan atas hal-hal tersebut diatas, maka dalam waktu 60 (enam puluh) hari kalender terhitung sejak tanggal pengumuman ini dapat mengajukan keberatan secara tertulis disertai alasan yang ditunjukkan kepada:

PT Summarecon Ball Indeh
Jl. Perintis Kemerdekaan No. 42
Kelurahan Kayu Putih, Kecamatan Pulo Gadung, Kota Jakarta Timur
u.p. Direksi

dengan lumbusan disampaikan kepada Kementerian Hukum Republik Indonesia c.q. Direktur Jenderal Administrasi Hukum Umum, Jl. H.R. Rasuna Said Kav. 6-7, Kuningan, Jakarta Selatan. Demikianlah pengumuman ini.

Jakarta, 29 Mei 2026
Ttd. Direksi

PENGUMUMAN RINGKASAN RANCANGAN PENGGABUNGAN PT KRAKATAU SARANA PROPERTI DAN PT KRAKATAU INFORMATION TECHNOLOGY KE DALAM PT KRAKATAU SARANA INFRASTRUKTUR

Dalam rangka rencana penggabungan antara PT Krakatau Sarana Properti ("KSP") dan PT Krakatau Information Technology ("KIT") ke dalam PT Krakatau Sarana Infrastruktur ("KSI") (KSP, KIT, dan KSI secara bersama-sama disebut sebagai "Perusahaan Peserta Penggabungan") ("Penggabungan"), dan guna memenuhi ketentuan penggabungan dalam Pasal 127 ayat (2) Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas sebagaimana diubah dengan Undang-Undang No. 6 Tahun 2023 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang No. 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang beserta peraturan pelaksanaannya serta anggaran dasar Perusahaan Peserta Penggabungan, Direksi Perusahaan Peserta Penggabungan dengan ini mengumumkan ringkasan Rancangan Penggabungan sebagai berikut:

I. Keterangan Singkat Perusahaan Peserta Penggabungan

A. KSP

KSP adalah suatu perseroan terbatas yang berkedudukan di Kota Cilegon, Provinsi Banten, dan dalam hal ini bertindak sebagai perusahaan yang akan menggabungkan diri. KSP menjalankan kegiatan usaha dalam bidang kawasan industri dan *real estate*, yaitu: (i) kawasan industri; (ii) aktivitas *bounded warehousing* atau wilayah kawasan berikat; (iii) pergudangan dan penyimpanan; (iv) *real estate* yang dimiliki sendiri atau disewa; (v) *real estate* atas dasar balas jasa (*fee*) atau kontrak; (vi) pengelolaan dan pembuangan air limbah; (vii) pengelolaan dan pembuangan sampah berbahaya; (viii) pengelolaan dan pembuangan sampah berbahaya; (ix) pendidikan; dan (x) kegiatan usaha penunjang lain termasuk namun tidak terbatas pada hotel bintang, penyedia akomodasi jangka pendek lainnya, lapangan golf, gelanggang renang, *sport center*, dan taman rekreasi/taman wisata.

B. KIT

KIT adalah suatu perseroan terbatas yang berkedudukan di Kota Administrasi Jakarta Selatan, Provinsi DKI Jakarta, dan dalam hal ini bertindak sebagai perusahaan yang akan menggabungkan diri. KIT menjalankan kegiatan usaha dalam bidang teknologi informasi, sistem kontrol dan *electrical*, yaitu: (i) industri komputer dan/atau perangkat komputer; (ii) industri peralatan pengontrol dan pendistribusian listrik; (iii) penerbitan piranti lunak; (iv) portal web dan/atau platform digital dengan tujuan komersial; (v) instalasi/pemasangan mesin dan peralatan industri; (vi) reparasi komputer dan peralatan sejenisnya; (vii) aktivitas konsultasi komputer dan manajemen fasilitas komputer lainnya; (viii) *internet service provider*; (ix) jasa sistem komunikasi; (x) aktivitas teknologi informasi dan jasa komputer lainnya; (xi) aktivitas pemrograman komputer lainnya; (xii) perdagangan besar komputer dan perlengkapan komputer; (xiii) perdagangan besar piranti lunak; (xiv) perdagangan besar suku cadang elektronik; (xv) perdagangan besar mesin kantor industri, suku cadang, dan perlengkapannya; (xvi) perdagangan besar mesin, peralatan, dan perlengkapan lainnya; dan (xvii) instalasi telekomunikasi.

C. KSI

KSI adalah suatu perseroan terbatas yang berkedudukan di Kota Administrasi Jakarta Selatan, Provinsi DKI Jakarta, dan dalam hal ini bertindak sebagai perusahaan yang akan menerima penggabungan. KSI menjalankan kegiatan usaha dalam bidang kawasan industri, yaitu: (i) kawasan industri; (ii) aktivitas *bounded warehousing* atau wilayah kawasan berikat; (iii) pergudangan dan penyimpanan; (iv) *real estate* yang dimiliki sendiri atau disewa; (v) *real estate* atas dasar balas jasa (*fee*) atau kontrak; (vi) pembangkitan tenaga listrik; (vii) aktivitas penunjang kelistrikan; (viii) penampungan dan penyaluran air baku; (ix) aktivitas penunjang pengelolaan air; (x) aktivitas pelayanan kepelabuhanan laut; (xi) pengelolaan dan pembuangan air limbah; (xii) pengelolaan dan pembuangan sampah tidak berbahaya; (xiii) pengelolaan dan pembuangan sampah berbahaya; (xiv) perdagangan besar atas dasar balas jasa (*fee*) atau kontrak; (xv) aktivitas arsitektur; (xvi) aktivitas konsultasi manajemen lainnya; dan (xvii) kegiatan usaha penunjang lain, termasuk namun tidak terbatas pada hotel bintang, penyedia akomodasi jangka pendek lainnya, lapangan golf, gelanggang renang, *sport centre* dan taman rekreasi/taman wisata.

II. Alasan dan Penjelasan Dilakukannya Penggabungan

Pelaksanaan Penggabungan dilakukan dengan harapan untuk memperluas bidang usaha, meningkatkan efisiensi operasional dan efektivitas pengelolaan sumber daya, meningkatkan nilai perusahaan (*corporate value*), serta memperkuat daya saing KSI dalam menghadapi perkembangan industri.

Penggabungan dilakukan sebagai bagian dari langkah strategis untuk memperkuat struktur bisnis Grup Krakatau Steel melalui pembentukan entitas infrastruktur yang lebih terintegrasi, efisien, dan adaptif terhadap perkembangan industri serta kebutuhan pasar.

III. Penegasan Penerimaan Dampak Penggabungan

Sebagai akibat dari Penggabungan, KSP dan KIT akan berakhir karena hukum tanpa proses likuidasi dan sejak tanggal efektif Penggabungan, seluruh aktif dan pasiva, hak dan kewajiban KSP dan KIT akan beralih karena hukum kepada KSI.

KSI menegaskan akan menerima peralihan segala hak dan kewajiban dari KSP dan KIT yang akan menggabungkan diri sebagaimana dipersyaratkan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku.

IV. Informasi Tambahan

Bagi para pihak yang berkepentingan, termasuk kreditur, yang ingin menyampaikan keberatan dan/atau memerlukan informasi tambahan sehubungan dengan Penggabungan, diberikan waktu 14 (empat belas) hari terhitung sejak tanggal pengumuman ini untuk dapat menyampaikan keberatan secara tertulis atau menghubungi KSP, KIT, dan/atau KSI ke alamat berikut:

PT Krakatau Sarana Properti

Alamat Korespondensi:
Jalan K.H. Yasin Beji No. 06,
Desa/Kelurahan Kebon Dalem,
Kecamatan Purwakarta, Kota Cilegon,
Provinsi Banten 42435

PT Krakatau Information Technology

Alamat Korespondensi:
Gedung Krakatau Steel, Lt. VII,
Jalan Jenderal Gatot Subroto Kav. 54,
Desa/Kelurahan Kuningan Timur, Kecamatan
Setiabudi, Kota Administrasi Jakarta Selatan,
Provinsi DKI Jakarta 12950

PT Krakatau Sarana Infrastruktur

Alamat Korespondensi:
Gedung Krakatau Steel, Lt. VIII,
Jalan Jenderal Gatot Subroto Kav. 54,
Desa/Kelurahan Kuningan Timur, Kecamatan
Setiabudi, Kota Administrasi Jakarta Selatan,
Provinsi DKI Jakarta 12950

Apabila dalam jangka waktu tersebut di atas, pihak yang berkepentingan tidak mengajukan keberatan apapun, maka pihak yang berkepentingan tersebut dianggap menyetujui Penggabungan.

Ringkasan Rancangan Penggabungan ini diumumkan bersama oleh Direksi Perusahaan Peserta Penggabungan pada tanggal 29 Mei 2026

OTP Penerbangan Haji Tertinggi dalam Lima Tahun

JAKARTA, ID – Maskapai Garuda Indonesia mencatat tingkat ketepatan waktu penerbangan atau *on time performance* (OTP) selama fase keberangkatan operasional penerbangan haji 98,21%. Capaian tersebut menjadi capaian OTP tertinggi dalam lima tahun terakhir penyelenggaraan operasional penerbangan haji Garuda Indonesia.

Direktur Utama Garuda Indonesia, Glenn Kairupan mengatakan, selama fase keberangkatan, Garuda Indonesia telah menerbangkan sebanyak 102.955 jemaah calon haji dari 10 embarkasi menuju Tanah Suci.

"Penutupan fase keberangkatan tersebut ditandai dengan diberangkatkannya 360 jemaah calon haji kelompok terbang (kloter) 81 embarkasi Solo menuju Jeddah melalui penerbangan GA4117 pada Kamis (21/5)," ujar Glenn dalam keterangannya di Jakarta, Kamis (28/05/2026).

Menurut Glenn pihaknya berkomitmen memastikan operasional penerbangan haji berjalan

optimal, aman, dan nyaman bagi seluruh jemaah. "Tentunya capaian ini juga menjadi tantangan tersendiri bagi kami untuk terus menjaga konsistensi layanan pada fase operasional berikutnya, khususnya menjelang fase kepulangan jemaah ke Tanah Air," ucap Glenn.

Adapun total jemaah yang telah diberangkatkan berasal dari embarkasi Banda Aceh sebanyak 5.484 jemaah, Medan 5.972 jemaah, Padang 5.374 jemaah, Jakarta 12.562 jemaah, Solo 29.039 jemaah, Yogyakarta 9.288 jemaah, Balikpapan 5.842 jemaah, Banjarmasin 6.804 jemaah, Makassar 16.728 jemaah, serta Lombok sebanyak 5.862 jemaah.

Glenn menambahkan bahwa keberhasilan penyelenggaraan fase keberangkatan tersebut turut didukung oleh koordinasi intensif bersama berbagai pemangku kepentingan, termasuk Kementerian Haji dan Umrah RI, otoritas kebandarudaraan, regulator, serta seluruh pihak terkait lainnya dalam memastikan

kesiapan operasional dan layanan penerbangan haji berjalan secara optimal.

Lebih lanjut, Garuda Indonesia saat ini tengah mempersiapkan pelaksanaan Fase II (Kepulangan) operasional penerbangan haji yang akan berlangsung mulai 1 Juni hingga 30 Juni 2026.

Berbagai kesiapan terus dimatangkan, khususnya dalam memastikan kebutuhan layanan bagi jemaah lanjut usia (lansia) dapat terpenuhi secara optimal, mulai dari ketersediaan kursi roda, ambulif di sejumlah embarkasi, layanan buggy car, bus jemaah berfasilitas toilet, hingga kesiapan awak kabin Garuda Indonesia yang akan mendampingi jemaah selama penerbangan berlangsung.

"Garuda Indonesia akan terus memonitor pelaksanaan fase kepulangan guna memastikan seluruh proses kepulangan jemaah menuju Tanah Air dapat berjalan lancar, aman, dan nyaman hingga operasional penerbangan haji selesai dilaksanakan pada akhir Juni mendatang," tutup Glenn. (Ich)