

LAPORAN
No. ID&R/FS/V/080526-01
STUDI KELAYAKAN ATAS
RENCANA PENAMBAHAN KEGIATAN USAHA
KODE KBLI 49429, KBLI 49422 DAN KBLI 49229

PT TRANSKON JAYA Tbk



Ref. No. ID&R/FS/IV/080526-01

Jakarta, 8 Mei 2026

Kepada Yth,

Direksi

PT TRANSKON JAYA Tbk

Jl. Mulawarman Kompleks Hidup Baru No. 21

Manggar, Kec. Balikpapan Timur

Kota Balikpapan

Kalimantan Timur 76116

Dengan hormat,

Dalam rangka pelaksanaan transaksi dan untuk memenuhi ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Peraturan OJK No. 17/POJK.04/2020, PT Transkon Jaya Tbk ("Perseroan") telah menunjuk KJPP Ihot Dollar & Raymond ("ID&R"), sebagai Penilai Independen berdasarkan Surat Izin Usaha dari Menteri Keuangan No. 1408/KM.1/2012 tanggal 27 November 2012 untuk memberikan pendapat atas kelayakan Rencana Penambahan Kegiatan Usaha Perseroan, sesuai dengan Surat Penugasan No. 041R2/III/FS/26/KJPPID&R tertanggal 11 Maret 2026. Terkait pemenuhan POJK NO.35/POJK.04/2020 pasal 6 huruf a., maka Laporan Studi Kelayakan ini kami terbitkan kembali sebagai bentuk revisi atas laporan yang telah kami terbitkan sebelumnya dengan No. ID&R/FS/IV/130426-01 tertanggal 13 April 2026, untuk menanggapi surat OJK No.S-135/PM.211/2026 tertanggal 4 Mei 2026 perihal perubahan dan/atau tambahan informasi atas rencana penambahan kegiatan usaha Perseroan.

Identitas Pemberi Tugas

Nama : PT Transkon Jaya Tbk
Bidang usaha : Penyewaan dan sewa guna usaha tanpa hak opsi mobil, bus, truk dan sejenisnya
Alamat : Jl. Mulawarman Kompleks Hidup Baru No. 21, Manggar, Kec. Balikpapan Timur,
Kota Balikpapan, Kalimantan Timur 76116
Telepon : (62) 542-770401
Faksimili : (62) 542-770403
Website : <https://www.transkon-rent.com/>
Email : corporatesecretary@transkon-rent.com

Identitas Pengguna Laporan

Pengguna laporan ini mencakup Perseroan, Instansi Pemerintah dan Masyarakat.

Maksud dan Tujuan Penilaian

Maksud penilaian adalah untuk penyusunan studi kelayakan terkait penambahan kegiatan usaha angkutan darat lainnya untuk penumpang (KBLI 49429), angkutan sewa (KBLI 49422), dan angkutan bus tidak dalam trayek lainnya (KBLI 49229) oleh Perseroan. Tujuan penilaian adalah untuk memenuhi ketentuan yang diatur dalam Peraturan OJK No. 17/POJK.04/2020 mengenai penambahan kegiatan usaha.

Objek Penilaian

Penambahan kegiatan usaha Perseroan dalam hal angkutan darat lainnya untuk penumpang (KBLI 49429), angkutan sewa (KBLI 49422) dan angkutan bus tidak dalam trayek lainnya (KBLI 49229) per tanggal *cut-off*.

Tanggal Penilaian

Tanggal pisah batas (*cut off date*) penilaian adalah per 31 Desember 2025, dimana batas tersebut diambil atas dasar pertimbangan kepentingan dan tujuan penilaian.

Analisa Kelayakan Penambahan 3 Kode KBLI Baru

Dalam melaksanakan penugasan ini, ID&R melakukan analisa kelayakan penambahan kegiatan usaha Perseroan yang didasarkan pada proyeksi keuangan Perseroan selama 5 tahun sehubungan dengan rencana penambahan Kode KBLI 49429, 49422 dan 49229 ("Rencana Penambahan 3 Kode KBLI").

Untuk mengevaluasi kelayakan investasi pada Rencana Penambahan 3 Kode KBLI digunakan 3 (tiga) indikator yaitu *Net Present Value* (NPV), *Internal Rate of Return* (IRR) dan *Profitability Index* (PI), yang didasarkan pada nilai kini arus kas bersih yang diproyeksikan untuk periode tahun 2026-2030. Penggunaan NPV berarti mengukur nilai kini dari pengeluaran investasi dan manfaat bisnis yang digambarkan oleh proyeksi manfaat netto.

Nilai NPV mencerminkan selisih dari nilai sekarang arus kas masa datang dengan nilai investasi. Jika nilai NPV positif maka investasi tersebut layak dilaksanakan sedangkan jika nilai NPV negatif, investasi tersebut sebaiknya tidak dilaksanakan. Nilai IRR mencerminkan besarnya tingkat bunga yang apabila digunakan untuk mendiskonto seluruh selisih kas masuk akan menghasilkan jumlah kas yang sama dengan jumlah investasi. Jika IRR lebih besar dari WACC, maka Rencana ini layak dilaksanakan dan apabila IRR lebih kecil dari WACC maka Rencana ini sebaiknya tidak dilaksanakan. PI merupakan rasio yang digunakan untuk mengetahui nilai tambah dari investasi yang dilakukan. Dalam menganalisis PI suatu investasi maka kelayakan dapat dinilai apabila nilai PI lebih dari 1. Jika PI lebih besar dari 1, maka investasi tersebut dapat disimpulkan layak untuk dilaksanakan.

Analisa kelayakan dapat dilakukan berdasarkan perhitungan kelayakan investasi Perseroan dan perbandingan antara rasio kinerja proyeksi keuangan dalam kondisi tanpa adanya Rencana Penambahan 3 Kode KBLI dan dengan adanya penambahan Rencana Penambahan 3 Kode KBLI tersebut. Kelayakan rencana usaha Perseroan dihitung dengan menggunakan tiga indikator yaitu *Net Present Value* (NPV), *Internal Rate of Return* (IRR) dan *Profitability Index* (PI), dengan ringkasan sebagai berikut:

Keterangan	NPV (Rp)	IRR (%)	PI
Penambahan Usaha Baru - Kode KBLI 49429, 49422 dan 49229	95.618.080.409	26,5%	3,16

Berdasarkan tabel di atas, NPV menunjukkan nilai positif, IRR lebih tinggi daripada WACC dan PI lebih dari 1, dengan demikian investasi tersebut layak.

Berdasarkan hasil kajian dan analisa yang telah dilakukan terhadap seluruh aspek yang terkait dalam rangka menentukan kelayakan usaha, kami berpendapat bahwa Rencana Penambahan 3 Kode KBLI Baru yang akan dilakukan oleh Perseroan dinilai "**layak**".

Mengingat bahwa ada kemungkinan terjadinya perbedaan waktu dari tanggal laporan ini disusun dengan pelaksanaan rencana usaha, maka kesimpulan di atas berlaku bila tidak ada perubahan yang memiliki dampak yang signifikan terhadap nilai dan hubungan manajemen Perseroan dengan pelaksanaan rencana usaha, yang meliputi kondisi pasar dan perekonomian, kondisi umum bisnis dan keuangan, peraturan Pemerintah Indonesia dan perubahan organisasi dan/atau manajemen Perseroan setelah tanggal laporan ini dikeluarkan. Studi kelayakan atas Rencana Penambahan 3 Kode KBLI mungkin akan berbeda jika setelah tanggal laporan dikeluarkan terjadi perubahan-perubahan tersebut di atas.

Laporan ini berdasarkan asumsi bahwa semua informasi keuangan dan informasi lain yang diberikan Perseroan atau yang tersedia secara umum adalah lengkap dan akurat; tidak ada perubahan kondisi pasar dan perekonomian, peraturan perpajakan, manajemen dan kebijakan akuntansi; serta terpenuhinya semua kondisi dan kewajiban Perseroan dan semua pihak yang terlibat dalam Rencana Penambahan 3 Kode KBLI.

Laporan ini disiapkan secara obyektif dan karenanya tidak sah di bawah kondisi lainnya, dan tidak dapat digunakan maupun dikutip untuk tujuan lainnya tanpa persetujuan tertulis dari ID&R. Kami tidak diwajibkan untuk memperbaharui laporan ini berdasarkan kejadian yang terjadi setelah tanggal laporan ini.

Hormat kami,

KJPP Ihot Dollar & Raymond



KANTOR JASA PENILAI PUBLIK
IHOT DOLLAR & RAYMOND
CERTIFIED BUSINESS AND ASSET APPRAISERS

Raymond Yoranouw, MBT, MAPPI (Cert.)

Senior Partner

Ijin Penilai : B-1.09.00113

MAPPI : 03-S-01751

STTD OJK : STTD.PB-13/PM.2/2018

PERNYATAAN PENILAI

Berdasarkan pengetahuan kami atas penugasan penilaian, dengan ini kami menyatakan bahwa:

- Seluruh pendapat yang kami nyatakan dalam laporan ini, baik mengenai perhitungan dan analisis, kesimpulan atau pendapat, telah dilakukan dengan benar;
- Kami bertanggung jawab atas Laporan ini;
- Penugasan penilaian profesional telah dilakukan terhadap obyek penilaian pada tanggal penilaian (*cut off date*);
- Analisis telah dilakukan untuk tujuan sebagaimana diungkapkan dalam Laporan ini;
- Penugasan penilaian profesional telah dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- Perkiraan nilai yang dihasilkan dalam penugasan penilaian profesional telah disajikan sebagai kesimpulan nilai;
- Lingkup pekerjaan dan data yang dianalisa telah diungkapkan;
- Kesimpulan nilai telah sesuai dengan asumsi-asumsi dan kondisi pembatas;
- Data ekonomi dan data industri dalam Laporan ini diperoleh dari berbagai sumber yang diyakini Penilai dapat dipertanggungjawabkan;

Pihak-pihak di bawah ini telah bekerja secara profesional untuk membantu pihak yang menandatangani Laporan ini:

Team Penilai:

Lena Wijaya
MAPPI No. 12-P-03872

Meiliana K. Dewi
MAPPI No. 14-P-04735

DAFTAR ISI

PERNYATAAN PENILAI	i
DAFTAR ISI	ii
1. RINGKASAN EKSEKUTIF	1
1.1 IDENTITAS PEMBERI TUGAS.....	1
1.2 MAKSUD DAN TUJUAN	1
1.3 LINGKUP PENUGASAN	1
1.4 ASUMSI DAN KONDISI PEMBATAS	2
1.5 DATA DAN INFORMASI SERTA PROSEDUR YANG DIGUNAKAN	3
1.6 TANGGAL PENILAIAN	3
1.7 GAMBARAN UMUM	4
1.8 RENCANA PENAMBAHAN 3 KODE KBLI BARU – 49429, 49422 DAN 49229	7
1.9 ANALISA KELAYAKAN INVESTASI.....	9
1.10 KESIMPULAN.....	9
2. GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN	11
2.1 PENDIRIAN DAN INFORMASI UMUM.....	11
2.2 SUSUNAN PENGURUS DAN STRUKTUR MODAL.....	11
2.3 KEGIATAN USAHA	12
2.4 POSISI KEUANGAN HISTORIS	13
2.5 ANALISA KELAYAKAN PASAR	14
2.6 ANALISA KELAYAKAN TEKNIS.....	18
2.7 ANALISA KELAYAKAN POLA BISNIS	20
2.8 ANALISA KELAYAKAN MODEL MANAJEMEN.....	22
2.9 ANALISA KEUANGAN MANAJEMEN.....	26
3. TINJAUAN INDUSTRI DAN PROSPEK USAHA	28
3.1 EKONOMI SECARA UMUM.....	28
3.2 PERKEMBANGAN PASAR ANGKUTAN DARAT LAINNYA UNTUK PENUMPANG (KODE KBLI 49429). 28	
3.3 PERKEMBANGAN PASAR ANGKUTAN SEWA (KODE KBLI 49422).....	29
3.4 PERKEMBANGAN PASAR ANGKUTAN BUS TIDAK DALAM TRAYEK LAINNYA (KBLI 49229)	29
3.5 ANALISA SWOT	30
4. RENCANA TRANSAKSI	32
4.1 LATAR BELAKANG RENCANA PENAMBAHAN 3 KODE KBLI BARU	32
4.2 TUJUAN DAN MANFAAT	32
4.3 TANGGAL PENILAIAN	33
5. PROYEKSI KEUANGAN	34
5.1 ASUMSI PROYEKSI KEUANGAN.....	34
5.2 PROYEKSI LAPORAN POSISI KEUANGAN	35
5.3 PROYEKSI LABA RUGI.....	38
5.4 PROYEKSI ARUS KAS	41
6. ANALISA KELAYAKAN INVESTASI	43
6.1 ANALISA INVESTASI.....	43
6.2 KELAYAKAN INVESTASI	46
6.3 KESIMPULAN.....	46
7. SYARAT PEMBATASAN	48

1. RINGKASAN EKSEKUTIF

1.1 IDENTITAS PEMBERI TUGAS

Nama : PT Transkon Jaya Tbk
Bidang usaha : Penyewaan dan sewa guna usaha tanpa hak opsi mobil, bus, truk dan sejenisnya
Alamat : Jl. Mulawarman Kompleks Hidup Baru No. 21, Manggar,
Kec. Balikpapan Timur, Kota Balikpapan, Kalimantan Timur 76116
Telepon : (62) 542-770401
Faksimili : (62) 542-770403
Web site : <https://www.transkon-rent.com/>
Email : corporatesecretary@transkon-rent.com

1.2 MAKSUD DAN TUJUAN

KJPP Ihot Dollar & Raymond ("ID&R") ditunjuk oleh PT Transkon Jaya Tbk ("Perseroan") berdasarkan Surat Penugasan No.041R2/III/FS/26/KJPPID&R tertanggal 11 Maret 2026, dengan maksud melakukan penyusunan studi kelayakan terkait penambahan kegiatan usaha angkutan darat lainnya untuk penumpang (KBLI 49429), angkutan sewa (KBLI 49422), dan angkutan bus tidak dalam trayek lainnya (KBLI 49229) oleh Perseroan.

Laporan studi kelayakan ini telah disusun berdasarkan laporan keuangan Perseroan per tanggal 31 Desember 2025 dan informasi lainnya berkaitan dengan rencana usaha sebagaimana dijabarkan dalam proyeksi keuangan dan pembahasan dalam Bab 5.

Laporan ini disiapkan secara obyektif dan karenanya tidak sah di bawah kondisi lainnya, dan tidak dapat digunakan maupun dikutip untuk tujuan lainnya tanpa persetujuan tertulis dari ID&R.

1.3 LINGKUP PENUGASAN

Ruang lingkup penugasan meliputi:

- Tujuan penugasan
 - Memenuhi ketentuan yang diatur dalam Peraturan OJK No. 17 /POJK.04/2020 mengenai penambahan kegiatan usaha.
- Asumsi dan kondisi pembatas
 - Menghasilkan laporan yang bersifat *non-disclaimer opinion*.
 - Kami telah melakukan penelaahan atas data dan informasi yang digunakan dalam proses penilaian yang disiapkan oleh manajemen Perseroan.
 - Data dan informasi yang diperoleh berasal dari sumber yang dapat dipercaya keakuratannya.
 - Kami menggunakan proyeksi keuangan yang telah disesuaikan yang mencerminkan kewajaran proyeksi keuangan yang dibuat oleh manajemen dengan kemampuan pencapaiannya (*fiduciary duty*).
 - Kami bertanggungjawab atas pelaksanaan penilaian dan kewajaran proyeksi keuangan

yang telah disesuaikan dalam laporan studi kelayakan ini.

- Kami menghasilkan laporan studi kelayakan yang terbuka untuk publik, kecuali terdapat informasi yang bersifat rahasia yang dapat mempengaruhi operasional perusahaan.
- Kami bertanggung jawab atas laporan studi kelayakan dan kesimpulan nilai dari penilaian yang dilakukan.
- Kami telah memperoleh informasi atas status hukum objek penilaian dari Perseroan.

➤ Dasar nilai dan premis nilai

Untuk mengevaluasi kelayakan Rencana Penambahan 3 Kode KBLI oleh Perseroan digunakan 3 (tiga) indikator yaitu *Net Present Value* (NPV), *Internal Rate of Return* (IRR) dan *Profitability Index* (PI), yang didasarkan pada nilai kini arus kas bersih yang diproyeksikan hingga tahun 2030. Penggunaan NPV berarti mengukur nilai kini dari pengeluaran investasi dan manfaat bisnis yang digambarkan oleh proyeksi manfaat netto.

Nilai NPV mencerminkan selisih dari nilai sekarang arus kas masa datang dengan nilai investasi. Jika nilai NPV positif maka investasi tersebut layak dilaksanakan sedangkan jika nilai NPV negatif, investasi tersebut sebaiknya tidak dilaksanakan. Nilai IRR mencerminkan besarnya tingkat bunga yang apabila digunakan untuk mendiskonto seluruh selisih kas masuk akan menghasilkan jumlah kas yang sama dengan jumlah investasi. Jika IRR lebih besar dari WACC, maka Rencana ini layak dilaksanakan dan apabila IRR lebih kecil dari WACC maka Rencana ini sebaiknya tidak dilaksanakan. PI merupakan rasio yang digunakan untuk mengetahui nilai tambah dari investasi yang dilakukan. Dalam menganalisis PI suatu investasi maka kelayakan dapat dinilai apabila nilai PI lebih dari 1. Jika PI lebih besar dari 1, maka investasi tersebut dapat disimpulkan layak untuk dilaksanakan.

1.4 ASUMSI DAN KONDISI PEMBATAS

- Menghasilkan laporan yang bersifat *non-disclaimer opinion*.
- Kami telah melakukan penelaahan atas data dan informasi yang digunakan dalam proses penilaian yang disiapkan oleh manajemen Perseroan.
- Data dan informasi yang diperoleh berasal dari sumber yang dapat dipercaya keakuratannya.
- Kami menggunakan proyeksi keuangan yang telah disesuaikan yang mencerminkan kewajaran proyeksi keuangan yang dibuat oleh manajemen dengan kemampuan pencapaiannya (*fiduciary duty*).
- Kami bertanggungjawab atas pelaksanaan penilaian dan kewajaran proyeksi keuangan yang telah disesuaikan dalam laporan studi kelayakan ini.
- Kami menghasilkan laporan studi kelayakan yang terbuka untuk publik, kecuali terdapat informasi yang bersifat rahasia yang dapat mempengaruhi operasional perusahaan.
- Kami bertanggung jawab atas laporan studi kelayakan dan kesimpulan nilai dari penilaian yang dilakukan.
- Kami telah memperoleh informasi atas status hukum objek penilaian dari Perseroan.

1.5 DATA DAN INFORMASI SERTA PROSEDUR YANG DIGUNAKAN

Laporan studi kelayakan usaha ini didasarkan pada analisa dan perhitungan atas kelayakan rencana penambahan usaha Perseroan terkait 3 Kode KBLI yang dinilai sesuai dengan data dan informasi internal maupun eksternal antara lain:

- Laporan Keuangan Konsolidasian Perseroan untuk periode 12 bulan yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2024 - 2025 yang diaudit oleh KAP Rintis, Jumadi, Rianto & Rekan (ditandatangani oleh Dedy Lesmana, S,E,, CPA – Registrasi Akuntan Publik No.AP-1782); untuk periode 12 bulan yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2023 yang diaudit oleh KAP Jamaludin, Ardi, Sukimto & Rekan (ditandatangani oleh Kevin Muhammad Rizka, SE, M.Ak., Ak., CA, CPA – Registrasi Akuntan Publik No.AP-1350; dan untuk periode 12 bulan yang berakhir pada tanggal 30 Desember 2022 dan 2021 yang diaudit oleh KAP Tjahjadi & Tamara (ditandatangani oleh Riani – Registrasi Akuntan Publik No.AP-0264); seluruhnya dengan opini wajar tanpa modifikasian ;
- Rencana usaha dan proyeksi keuangan yang disusun oleh Perseroan untuk tahun 2026-2030;
- Data legalitas Perseroan antara lain akta pendirian, akta perubahan terakhir, Nomor Induk Berusaha (NIB), Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP), Surat Keterangan Domisili Usaha (SKDU), Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) dan dokumen terkait lainnya;
- Data mengenai kegiatan Perseroan.

Laporan dan fakta yang terkandung di dalam Laporan adalah berdasarkan informasi dan representasi yang disediakan oleh Perseroan dan dikompilasi oleh ID&R. Informasi yang terkandung dalam Laporan ini adalah benar dan akurat dalam semua hal yang material, tidak menyesatkan, dan bahwa tidak ada fakta lainnya, yang mana jika dihilangkan dapat membuat Laporan ini dan informasi atau pernyataan di dalamnya menjadi menyesatkan. Selain itu informasi lainnya seperti informasi pasar, industri, dan data lainnya yang diperoleh dari data riset dari publik domain.

Dalam penyusunan laporan ini, telah dilakukan prosedur sebagai berikut : (i) Perseroan telah diberikan kesempatan untuk meminta dan mereview, dan telah menerima semua informasi yang diperlukan untuk memeriksa kembali keakuratan informasi atau untuk melengkapi informasi di dalamnya (ii) Perseroan tidak bergantung kepada Penilai atau seseorang yang memiliki hubungan afiliasi dengan Penilai atau pihak lain yang berafiliasi dengan Penilai sehubungan dengan pemeriksaan keakuratan informasi atau keputusan. Penyampaian dari Laporan ini atau setiap negosiasi yang dibuat berdasarkan laporan ini, dalam kondisi apapun, tidak dapat diimplikasikan bahwa informasi yang terkandung adalah benar setelah tanggal Laporan ini.

Prosedur lain yang Penilai lakukan adalah memeriksa dan menganalisa seluruh Dokumen yang diberikan, Laporan Keuangan, Proyeksi Keuangan dan tiap bagian dari Rencana Usaha terkait Penambahan Kode KBLI 49429, 49422 dan 49229 dalam hal kewajarannya baik secara individu maupun secara keseluruhan sebagai satu kesatuan Rencana Penambahan 3 Kode KBLI.

1.6 TANGGAL PENILAIAN

Tanggal pisah batas (*cut off date*) penilaian adalah per 31 Desember 2025, dimana batas

tersebut diambil atas dasar pertimbangan kepentingan dan tujuan penilaian.

1.7 GAMBARAN UMUM

PT Transkon Jaya Tbk (selanjutnya disebut "Perseroan" atau "TRJA") merupakan suatu perseroan terbuka berkedudukan di Kota Balikpapan, yang didirikan secara sah berdasarkan ketentuan hukum Negara Republik Indonesia pada tahun 2002 berdasarkan Akta Pendirian No. 27 tanggal 14 Januari 2002, yang dibuat di hadapan Adi Gunawan, S.H., Notaris di Balikpapan. Akta Pendirian Perseroan telah memperoleh pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia sesuai dengan Surat Keputusan No. C-05700 HT.01.01.TH.2002 tanggal 5 April 2002, telah didaftarkan dalam Daftar Perusahaan dengan Nomor Tanda Daftar Perusahaan 170515102352 tanggal 15 April 2002, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 94, Tambahan Berita Negara Republik Indonesia No. 14198.

Dalam perjalanan korporasinya, Perseroan telah melakukan serangkaian perubahan anggaran dasar. Perubahan anggaran dasar terakhir dinyatakan dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa No. 63 tanggal 26 Juni 2024, yang dibuat di hadapan Buchari Hanafi, S.H., Notaris di Kota Jakarta Selatan. Akta tersebut telah memperoleh persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-0038397.AH.01.02.TAHUN 2024 tanggal 27 Juni 2024, sebagaimana seluruhnya terdaftar pada Daftar Perseroan No. AHU-0128351.AH.01.11.TAHUN 2024 ("Akta 63/2024").

Perubahan terakhir yang memuat susunan Anggota Direksi dan Dewan Komisaris dinyatakan dalam Akta No. 54 Tanggal 23 Mei 2025, dibuat di hadapan Notaris Buchari Hanafi, S.H., Notaris di Kota Jakarta Selatan. Akta dimaksud telah memperoleh penerimaan pemberitahuan perubahan data perseroan dari Menteri Hukum Republik Indonesia dengan surat No. AHU-AH.01.09-0282549 tanggal 3 Juni 2025 dan terdaftar dalam Daftar Perseroan No. AHU-0121334.AH.01.11.Tahun 2025 tanggal 3 Juni 2025 ("Akta 54/2025").

Perseroan telah memiliki Perizinan Berusaha Berbasis Risiko dengan Nomor Induk Berusaha: 8120118101393 yang diterbitkan pada tanggal 19 November 2018 oleh Menteri Investasi dan Hilirisasi/ Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal.

Sejak awal pendirian, Perseroan mengkhususkan diri dalam penyelenggaraan layanan penyewaan kendaraan 4x4 dan 4x2 yang melayani industri pertambangan, minyak dan gas bumi, konstruksi. Armada yang dikelola mencakup kendaraan ringan (light vehicle), truk ringan, bus, manhaul, ambulans, service body, kendaraan penyelamat, hingga kendaraan berbasis Electric Vehicle (EV). Perseroan telah memperoleh sertifikasi internasional yang meliputi ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 45001:2018, ISO 37001:2016, dan ISO 50001:2018, yang secara keseluruhan mencerminkan komitmen Perseroan terhadap standar layanan berkelas dunia.

Entitas induk langsung Perusahaan adalah PT Samindo Resources Tbk, yang didirikan di Indonesia. Entitas induk utama Perusahaan adalah ST International Corporation (dahulu Samtan Co., Ltd.), yang berdomisili di Korea Selatan.

Perusahaan berdomisili di Jalan Mulawarman No. 21, Balikpapan Timur, Balikpapan, Kalimantan Timur.

Kondisi Pasar

Pertumbuhan sektor transportasi dan pergudangan yang mencapai 8,98% pada Triwulan IV 2025 (BPS, 2025) semakin memperkuat rencana pengembangan usaha Perseroan dari perspektif makroekonomi. Penambahan KBLI 49429 selaras dengan agenda transformasi Perseroan menjadi perusahaan penyedia solusi mobilitas korporat yang terpadu dalam melayani pasar sektor transportasi. Dengan armada yang besar dan infrastruktur manajemen armada yang telah teruji, Perseroan memiliki kapasitas nyata untuk segera mengoperasikan layanan angkutan penumpang darat tanpa investasi modal yang signifikan.

Di samping itu, penambahan KBLI 49422 memiliki kesiapan pelaksanaan yang sangat kuat karena Perseroan sudah memiliki armada light vehicle dalam jumlah besar, sistem manajemen pengemudi yang terstruktur, serta rekam jejak keselamatan yang konsisten terjaga. Biaya investasi tambahan yang diperlukan relatif minimal, terutama dalam aspek perizinan dan penyesuaian prosedur operasional standar. Layanan angkutan sewa juga memiliki nilai kontrak per unit yang lebih tinggi dibandingkan sewa kendaraan tanpa pengemudi, sehingga berkontribusi positif pada peningkatan margin laba Perseroan.

Penambahan KBLI 49229 memiliki urgensi strategis yang tinggi mengingat adanya tren perusahaan-perusahaan besar yang semakin ketat mensyaratkan vendor transportasinya untuk memiliki izin usaha yang lengkap dan sesuai kategori. Ikatan Pengusaha Otobus Muda Indonesia (IPOMI) memprediksi industri bus Indonesia memiliki prospek cerah pada tahun 2024 dan seterusnya, seiring dengan meningkatnya permintaan angkutan massal korporat dan pembangunan infrastruktur berskala besar. Dari sisi kapasitas, Perseroan sudah memiliki armada bus dalam jumlah memadai sehingga tidak diperlukan investasi aset baru yang signifikan untuk memulai layanan ini.

Penambahan 3 Kode KBLI baru di atas secara keseluruhan ditujukan untuk melayani dan menjangkau pasar yang lebih luas serta meningkatkan kinerja dan sinergi perusahaan.

Pola Bisnis

Perseroan selama ini telah menjalankan kegiatan usaha penyewaan armada kendaraan yang secara fungsional mencakup layanan angkutan karyawan dan antar-jemput bagi klien-klien di industri pertambangan, minyak dan gas bumi, serta konstruksi melalui kode KBLI 77100. Namun kode KBLI tersebut tidak mencakup kegiatan usaha dengan menyertakan operator kendaraan sebagai bagian dari kegiatan usaha yang rencananya akan dijadikan sebagai tambahan kegiatan usaha Perseroan, sehingga Perseroan berencana menambahkan Kode KBLI 49429, 49422 dan 49229 yang dimana kode KBLI dengan numerik tersebut mencakup kegiatan usaha penyewaan armada kendaraan darat dengan operator.

Penambahan tiga Kode KBLI baru yaitu 49429 (Angkutan Darat Lainnya untuk Penumpang), 49422 (Angkutan Sewa), dan 49229 (Angkutan Bus Tidak Dalam Trayek Lainnya) merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari strategi transformasi PT Transkon Jaya Tbk menjadi perusahaan penyedia solusi mobilitas korporat yang terlengkap, terintegrasi, dan terpercaya di Indonesia.

Ketiga penambahan KBLI ini tidak memerlukan perubahan model bisnis yang mendasar, melainkan merupakan formalisasi dan perluasan yang terstruktur dari kapabilitas operasional yang sudah dimiliki Perseroan. Dengan armada yang besar, sertifikasi internasional yang lengkap, rekam jejak lebih dari dua dekade, serta jaringan klien korporat yang kuat, Perseroan berada pada posisi yang sangat kondusif untuk mengeksekusi rencana pengembangan usaha ini secara efektif dan efisien.

Didukung oleh peta ekspansi yang terstruktur - mencakup 25 entitas target di luar Kalimantan dengan potensi nilai kontrak mencapai Rp 58,5 miliar - strategi bisnis yang berpijak pada keunggulan kompetitif yang teridentifikasi, serta roadmap pertumbuhan 5 tahun ke depan yang terukur, Perseroan meyakini bahwa nilai perusahaan akan terus meningkat, kontribusi kepada pemegang saham akan semakin optimal, dan Perseroan akan terus memainkan peran strategis dalam mendukung kemajuan industri dan pembangunan nasional khususnya sektor transportasi untuk pertambangan dan industri terkaitnya.

Kebutuhan Operasi dan Investasi

Biaya Perseroan terkait penambahan bidang usaha utama terutama mencakup penambahan armada lewat skema sewa guna usaha, beban material/ pemeliharaan dan perbaikan kendaraan, dan beban penyusutan. Beban Pemasaran dan komponen beban usaha lainnya diasumsikan telah turut tercakup dalam perhitungan Perseroan secara keseluruhan/konsolidasian..

Ketersediaan Tenaga Kerja

Perseroan telah memiliki tenaga kerja dan ahli yang telah berpengalaman melaksanakan kegiatan usahanya, termasuk penambahan bidang usaha angkutan penumpang dan sewa kendaraan berikut operator (pengendaranya).

Manajemen Kekayaan Intelektual

Angkutan Darat Lainnya dan Sewa Kendaraan

Hak paten Transkon Rent ikut serta dalam hak paten Perseroan, hal ini dikarenakan Transkon Rent merupakan unit usaha dengan kegiatan usaha yang beroperasi di bawah Perseroan.

Peraturan Perundang-undangan Terkait

Perseroan perlu memperhatikan dan menaati peraturan perundang-undangan yang terkait dengan kegiatan usahanya agar dapat menghasilkan suatu kegiatan usaha yang terkendali dan berkesinambungan. Berikut beberapa peraturan perundang-undangan terkait Rencana Penambahan 3 Kode KBLI:

- Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (“UUPT”), yang telah diubah terakhir dengan UU No.6 tahun 2023;
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang;
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;
- Peraturan Badan Pusat Statistik No.7 tahun 2025;
- Peraturan Pemerintah No.28 tahun 2025

Faktor Risiko Utama

Dalam melaksanakan kegiatan usahanya, Perseroan tidak terlepas dari risiko. Risiko-risiko dapat berdampak terhadap kinerja keuangan, kegiatan operasional dan prospek di masa mendatang. Berikut adalah risiko usaha yang dimiliki oleh Perseroan:

1. Risiko Persaingan Usaha
2. Risiko Operasional
3. Risiko Sumber Daya Manusia
4. Risiko Kredit
5. Risiko Likuiditas
6. Risiko Suku Bunga

Persyaratan Modal dan Strategi Finansial

Biaya investasi terkait penambahan kegiatan usaha sesuai Kode KBLI 49429, 49422 dan 49229 adalah terutama dalam pengadaan armada kendaraan baru yang selama 5 tahun periode proyeksi keuangan diperhitungkan akan berjumlah 665 unit kendaraan (berbagai tipe) yang bernilai sebesar Rp 108,9 Milyar, dan kemudian selanjutnya di kisaran Rp 15-20 Milyar per tahunnya. Biaya Jasa Operator Kendaraan terkaitnya diproyeksikan akan terpenuhi dari pendapatan usaha 3 Kode KBLI baru melalui peroleh 508 orang Operator (Sopir/Driver) Kendaraan selama 5 tahun (atau sekitar 10 orang per bulannya).

1.8 RENCANA PENAMBAHAN 3 KODE KBLI BARU – 49429, 49422 DAN 49229

Semakin berkembangnya usaha Perseroan merupakan dampak dari bertambahnya permintaan pasar atas inovasi bisnis Perseroan dalam hal solusi mobilitas bagi industri pertambangan nasional dan lainnya. Perseroan telah mempersiapkan strategi-strategi guna memenuhi kebutuhan pasar dan demi terciptanya kepuasan pelanggan (*customer*) Perseroan di antaranya dengan mempersiapkan Rencana Penambahan Usaha terkait Kode KBLI 49429, 49422 dan 49229..

Rencana Perseroan terkait Penambahan Usaha Kode KBLI 49429 bertujuan untuk:

- Memperluas ruang lingkup izin usaha Perseroan agar mencakup layanan angkutan antar-jemput, angkutan karyawan, angkutan pemukiman, dan shuttle bus bandara.
- Memberikan kepastian hukum atas kegiatan operasional angkutan penumpang darat yang akan dijalankan Perseroan.
- Mendukung ekspansi bisnis Perseroan ke segmen layanan mobilisasi tenaga kerja di kawasan industri dan IKN.
- Meningkatkan nilai dan daya saing Perseroan di hadapan klien korporat yang membutuhkan mitra angkutan penumpang terintegrasi.

Perseroan menawarkan layanan angkutan karyawan one-stop-solution yang mencakup penyediaan armada, pengemudi terlatih bersertifikat, sistem pemantauan GPS real-time, manajemen jadwal, perawatan kendaraan berkala, serta pelaporan safety HSSE yang terintegrasi dengan standar operasional klien tambang.

Sedangkan Rencana terkait Penambahan Usaha Kode KBLI 49422 bertujuan untuk

- Melegalkan dan memformalkan layanan angkutan sewa dari pintu ke pintu yang akan dijalankan Perseroan secara operasional.
- Membuka segmen bisnis angkutan sewa eksekutif bernilai tinggi untuk melayani direksi dan tamu VIP perusahaan klien.
- Memperluas portofolio layanan Perseroan sehingga dapat memenuhi seluruh kebutuhan transportasi klien korporat dalam satu kontrak terintegrasi.
- Memanfaatkan armada kendaraan ringan (light vehicle) yang sudah dimiliki Perseroan untuk menghasilkan pendapatan tambahan melalui layanan sewa berpengemudi.

Penambahan KBLI 49422 memiliki kesiapan pelaksanaan yang sangat kuat karena Perseroan sudah memiliki armada light vehicle dalam jumlah besar, sistem manajemen pengemudi yang terstruktur, serta rekam jejak keselamatan yang konsisten terjaga. Biaya investasi tambahan yang diperlukan relatif minimal, terutama dalam aspek perizinan dan penyesuaian prosedur operasional standar. Layanan angkutan sewa juga memiliki nilai kontrak per unit yang lebih tinggi dibandingkan sewa kendaraan tanpa pengemudi, sehingga berkontribusi positif pada peningkatan margin laba Perseroan.

Di samping kedua rencana di atas, penambahan usaha Kode KBLI 49229 bertujuan untuk mencakup angkutan bus carter, eksekursi, dan angkutan bus tidak dalam trayek lainnya yang tidak termasuk dalam kategori bus pariwisata (KBLI 49221). Segmen ini sangat relevan bagi Perseroan mengingat aktivitas transportasi massal karyawan dari dan menuju lokasi tambang, dari dan menuju pelabuhan atau bandara, serta perpindahan antarlokasi proyek memerlukan dasar perizinan yang tepat sebagaimana tercantum dalam KBLI 49229.

Secara terinci, tujuan penambahan Kode KBLI 49229 adalah:

- Melegalkan layanan bus carter dan angkutan eksekursi yang akan dijalankan dan menjadi bagian dari operasional Perseroan dalam melayani klien korporat.
- Memperkuat portofolio layanan transportasi massal Perseroan untuk memenangkan tender angkutan bus berskala besar dari perusahaan-perusahaan tambang dan proyek infrastruktur.
- Memberikan dasar hukum yang kuat dalam pengikatan kontrak dengan klien yang mensyaratkan vendor transportasi memiliki izin usaha yang lengkap dan sesuai kategori.
- Mendukung strategi ekspansi Perseroan ke segmen transportasi massal bernilai tinggi yang belum terlayani secara optimal oleh operator berstandar internasional.

Penambahan KBLI 49229 memiliki urgensi strategis yang tinggi mengingat adanya tren perusahaan-perusahaan besar yang semakin ketat mensyaratkan vendor transportasinya untuk memiliki izin usaha yang lengkap dan sesuai kategori. Ikatan Pengusaha Otobus Muda Indonesia (IPOMI) memprediksi industri bus Indonesia memiliki prospek cerah pada tahun 2024 dan seterusnya, seiring dengan meningkatnya permintaan angkutan massal korporat dan pembangunan infrastruktur berskala besar. Dari sisi kapasitas, Perseroan sudah memiliki armada bus dalam jumlah memadai sehingga tidak diperlukan investasi aset baru yang signifikan untuk memulai layanan ini.

1.9 ANALISA KELAYAKAN INVESTASI

Dalam melaksanakan penugasan ini, ID&R melakukan analisa kelayakan penambahan kegiatan usaha Perseroan yang didasarkan pada proyeksi keuangan Perseroan selama 5 tahun sehubungan dengan rencana penambahan Kode KBLI 49429, 49422 dan 49229 (“Rencana Penambahan 3 Kode KBLI”).

Untuk mengevaluasi kelayakan investasi pada Rencana Penambahan 3 Kode KBLI digunakan 3 (tiga) indikator yaitu *Net Present Value* (NPV), *Internal Rate of Return* (IRR) dan *Profitability Index* (PI), yang didasarkan pada nilai kini arus kas bersih yang diproyeksikan untuk periode tahun 2026-2030. Penggunaan NPV berarti mengukur nilai kini dari pengeluaran investasi dan manfaat bisnis yang digambarkan oleh proyeksi manfaat netto.

Nilai NPV mencerminkan selisih dari nilai sekarang arus kas masa datang dengan nilai investasi. Jika nilai NPV positif maka investasi tersebut layak dilaksanakan sedangkan jika nilai NPV negatif, investasi tersebut sebaiknya tidak dilaksanakan. Nilai IRR mencerminkan besarnya tingkat bunga yang apabila digunakan untuk mendiskonto seluruh selisih kas masuk akan menghasilkan jumlah kas yang sama dengan jumlah investasi. Jika IRR lebih besar dari WACC, maka Rencana ini layak dilaksanakan dan apabila IRR lebih kecil dari WACC maka Rencana ini sebaiknya tidak dilaksanakan. PI merupakan rasio yang digunakan untuk mengetahui nilai tambah dari investasi yang dilakukan. Dalam menganalisis PI suatu investasi maka kelayakan dapat dinilai apabila nilai PI lebih dari 1. Jika PI lebih besar dari 1, maka investasi tersebut dapat disimpulkan layak untuk dilaksanakan.

Analisa kelayakan dapat dilakukan berdasarkan perhitungan kelayakan investasi Perseroan dan perbandingan antara rasio kinerja proyeksi keuangan dalam kondisi tanpa adanya Rencana Penambahan 3 Kode KBLI dan dengan adanya penambahan Rencana Penambahan 3 Kode KBLI tersebut. Kelayakan rencana usaha Perseroan dihitung dengan menggunakan tiga indikator yaitu *Net Present Value* (NPV), *Internal Rate of Return* (IRR) dan *Profitability Index* (PI), dengan ringkasan sebagai berikut:

Keterangan	NPV (Rp)	IRR (%)	PI
Penambahan Usaha Baru - Kode KBLI 49429, 49422 dan 49229	95.618.080.409	26,5%	3,16

Berdasarkan tabel di atas, NPV menunjukkan nilai positif, IRR lebih tinggi daripada WACC dan PI lebih dari 1, dengan demikian rencana Perseroan tersebut dinilai layak.

1.10 KESIMPULAN

Berdasarkan hasil kajian dan analisa yang telah dilakukan terhadap seluruh aspek yang terkait dalam rangka menentukan kelayakan usaha, kami berpendapat bahwa Rencana Penambahan 3 KBLI Baru yang akan dilakukan oleh Perseroan dinilai **“layak”**.

KEJADIAN PENTING SETELAH TANGGAL PENILAIAN

Mengingat bahwa ada kemungkinan terjadinya perbedaan waktu dari tanggal laporan ini disusun dengan pelaksanaan rencana usaha, maka kesimpulan di atas berlaku bila tidak ada perubahan yang memiliki dampak yang signifikan terhadap nilai dan hubungan manajemen Perseroan dengan pelaksanaan rencana usaha, yang meliputi kondisi pasar dan perekonomian, kondisi umum bisnis dan keuangan, peraturan Pemerintah Indonesia dan perubahan organisasi dan/atau manajemen Perseroan setelah tanggal laporan ini dikeluarkan. Studi Kelayakan atas rencana usaha mungkin akan berbeda jika setelah tanggal laporan dikeluarkan terjadi perubahan-perubahan tersebut di atas.

Dalam penyusunan Laporan Penilaian Bisnis, tidak terdapat kejadian penting yang diketahui maupun yang patut diketahui setelah tanggal penilaian sampai dengan tanggal laporan penilaian.

2. GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

2.1 PENDIRIAN DAN INFORMASI UMUM

PT Transkon Jaya Tbk (selanjutnya disebut "Perseroan" atau "TRJA") merupakan suatu perseroan terbuka berkedudukan di Kota Balikpapan, yang didirikan secara sah berdasarkan ketentuan hukum Negara Republik Indonesia pada tahun 2002 berdasarkan Akta Pendirian No. 27 tanggal 14 Januari 2002, yang dibuat di hadapan Adi Gunawan, S.H., Notaris di Balikpapan.

Akta Pendirian Perseroan telah memperoleh pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia sesuai dengan Surat Keputusan No. C-05700 HT.01.01.TH.2002 tanggal 5 April 2002, telah didaftarkan dalam Daftar Perusahaan dengan Nomor Tanda Daftar Perusahaan 170515102352 tanggal 15 April 2002, serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 94, Tambahan Berita Negara Republik Indonesia No. 14198.

Dalam perjalanan korporasinya, Perseroan telah melakukan serangkaian perubahan anggaran dasar. Perubahan anggaran dasar terakhir dinyatakan dalam Akta Pernyataan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa No. 63 tanggal 26 Juni 2024, yang dibuat di hadapan Buchari Hanafi, S.H., Notaris di Kota Jakarta Selatan. Akta tersebut telah memperoleh persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia berdasarkan Surat Keputusan No. AHU-0038397.AH.01.02.TAHUN 2024 tanggal 27 Juni 2024, sebagaimana seluruhnya terdaftar pada Daftar Perseroan No. AHU-0128351.AH.01.11.TAHUN 2024 ("Akta 63/2024").

Perubahan terakhir yang memuat susunan Anggota Direksi dan Dewan Komisaris dinyatakan dalam Akta No. 54 Tanggal 23 Mei 2025, dibuat di hadapan Notaris Buchari Hanafi, S.H., Notaris di Kota Jakarta Selatan. Akta dimaksud telah memperoleh penerimaan pemberitahuan perubahan data perseroan dari Menteri Hukum Republik Indonesia dengan surat No. AHU-AH.01.09-0282549 tanggal 3 Juni 2025 dan terdaftar dalam Daftar Perseroan No. AHU-0121334.AH.01.11.Tahun 2025 tanggal 3 Juni 2025 ("Akta 54/2025").

Perseroan berdomisili di Jl. Mulawarman Kompleks Hidup Baru No. 21, Manggar, Kec. Balikpapan Timur, Kota Balikpapan, Kalimantan Timur. Perseroan mulai beroperasi secara komersial pada bulan Juli 2002.

2.2 SUSUNAN PENGURUS DAN STRUKTUR MODAL

Modal dasar Perseroan adalah sebesar Rp 400.000.000.000 yang terdiri dari 4.000.000.000 saham dengan nilai nominal Rp 100 per saham. Modal ditempatkan dan disetor penuh sebesar Rp 151.020.000.000 atau sebanyak 1.510.200.000 saham, dengan komposisi pemegang saham Perseroan adalah sebagaimana yang termuat dalam Daftar Pemegang Saham Perseroan yang dikeluarkan oleh PT Adimitra Jasa Korpora tanggal 31 Desember 2025, yaitu sebagai berikut:

Keterangan	Jumlah Saham	Jumlah (Rp)	%
Modal Dasar	4.000.000.000	400.000.000.000	
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh			
PT Samindo Resources Tbk	1.265.646.400	126.564.640.000	83,81
PT Damai Investama Sukses	85.845.400	8.584.540.000	5,68
Publik (masing-masing kepemilikan kurang dari 5%)	158.708.200	15.870.820.000	10,51
Jumlah	1.510.200.000	151.020.000.000	100,00
Saham dalam Portepel	2.489.800.000	248.980.000.000	

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi Perseroan per 31 Desember 2025 adalah sebagai berikut:

Dewan Komisaris

Presiden Komisaris : Jeong Subok
 Komisaris : Kim Hyoyeol
 Komisaris Independen : R. Hesthi Sambodo

Dewan Direksi

Presiden Direktur : Kim Joonseok
 Direktur : Park Jung Ook
 Direktur : R. Alexander Joseph Syauta
 Direktur : Kim Taejae

Dokumen dan data perijinan yang dimiliki oleh Perseroan antara lain:

- Nomor Induk Berusaha (NIB) No. 8120118101393 yang diterbitkan tanggal 19 November 2018 dan perubahan ke-9 tanggal 18 September 2020 yang dikeluarkan oleh Badan Koordinasi Penanaman Modal;
- Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) dengan NIB No. 8120118101393 tanggal terbit Izin Usaha Proyek Pertama 19 November 2018 dan perubahan ke-9 tanggal 18 September 2020 yang dikeluarkan oleh Pemerintah Republik Indonesia;
- Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) No. 002.133.597.1-725.000 yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Pajak;
- Surat Keterangan Terdaftar Wajib Pajak No. S-03173/SKT-WP-CT/KPP.1405/2025 tanggal 9 Mei 2025 yang dikeluarkan oleh Kementerian Keuangan Republik Indonesia Direktorat Jenderal Pajak.
- Penambahan Kode KBLI 49422, KBLI 49429, dan KBLI 49229 (Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia) wajib memperoleh perizinan dari Instansi berwenang melalui sistem Perizinan Berusaha Berbasis Risiko yang Terintegrasi Secara Elektronik (OSS RBA), menggunakan kode KBLI 2020 yang akan dikonversi menjadi kode KBLI 2025 sesuai dengan Perban BPS No. 7 Tahun 2025, dimana akan dilakukan pembaruan pada NIB dan validasi resiko atas KBLI baru yang diajukan.

2.3 KEGIATAN USAHA

Perseroan merupakan perusahaan terbuka yang tercatat di Bursa Efek Indonesia (“BEI”) pada tahun 2020. Sejak awal pendirian, Perseroan mengkhususkan diri dalam penyelenggaraan layanan penyewaan kendaraan 4x4 dan 4x2 yang melayani industri pertambangan, minyak dan gas bumi, konstruksi. Armada yang dikelola mencakup

kendaraan ringan (light vehicle), truk ringan, bus, manhaul, ambulans, service body, kendaraan penyelamat, hingga kendaraan berbasis Electric Vehicle (EV).

Kendaraan-kendaraan yang disediakan Perseroan untuk kebutuhan industri pertambangan antara lain:

- LV – *Australian Approved ROPS 6 point Wagon & 4 point DC* : perlengkapan peralatan tambang untuk *Double Cabin* atau *Wagon* bisa dilengkapi dengan *Roll Over Protection System* (ROPS) untuk menjaga keselamatan dan keamanan penumpang. ROPS terdiri dari 2 jenis yaitu ROPS untuk kendaraan *Wagon* menggunakan ROPS 6 titik sedangkan untuk kendaraan *Double Cabin* menggunakan ROPS 4 titik;
- Unit modifikasi *Double* dan *Single Cabin* : untuk *service unit, palfinger crane, heavy duty tray, drop side tray* dan *rescue unit*;
- Rental bus kecil dan truk : untuk penggunaan di dalam kota dan area pertambangan.

Perseroan menjadi perusahaan penyedia LV di Indonesia yang memenuhi standar BHP *Billion Worldwide Fatal Risk Control Policy* (FRCP). Saat ini, Perseroan menyediakan rental kendaraan ke lebih dari 40 perusahaan tambang dan migas di seluruh Kalimantan.

Workshop utama Perseroan terletak di Balikpapan. Perseroan juga memberikan layanan pendukung di *Site Workshop* yang tersebar di berbagai daerah di Kalimantan Timur, Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, Jawa Timur, Sumatera Utara, Nusa Tenggara Barat, Sulawesi, Pulau Wetar dan Timika. *Site Workshop* pendukung Perseroan berada di Sangatta, Berau, Melak, Puruk Cahu, Tuhup dan di *site-site* lain yang tersebar kurang lebih di 44 daerah lainnya di seluruh Indonesia.

Perseroan telah memperoleh sertifikasi internasional yang meliputi ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 45001:2018, ISO 37001:2016, dan ISO 50001:2018, yang secara keseluruhan mencerminkan komitmen Perseroan terhadap standar layanan berkelas dunia.

Entitas induk langsung Perusahaan adalah PT Samindo Resources Tbk, yang didirikan di Indonesia. Entitas induk utama Perusahaan adalah ST International Corporation (dahulu Samtan Co., Ltd.), yang berdomisili di Korea Selatan.

2.4 POSISI KEUANGAN HISTORIS

Berikut ini merupakan tabel ikhtisar Laporan Keuangan Konsolidasian Perseroan untuk periode 12 bulan yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2024 - 2025 yang diaudit oleh KAP Rintis, Jumadi, Rianto & Rekan (ditandatangani oleh Dedy Lesmana, S.E., CPA – Registrasi Akuntan Publik No.AP-1782); untuk periode 12 bulan yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2023 yang diaudit oleh KAP Jamaludin, Ardi, Sukimto & Rekan (ditandatangani oleh Kevin Muhammad Rizka, SE, M.Ak., Ak., CA, CPA – Registrasi Akuntan Publik No.AP-1350; dan untuk periode 12 bulan yang berakhir pada tanggal 30 Desember 2022 dan 2021 yang diaudit oleh KAP Tjahjadi & Tamara (ditandatangani oleh Riani – Registrasi Akuntan Publik No.AP-0264); seluruhnya dengan opini wajar tanpa modifikasian, yang disajikan sebagai berikut:

(dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)

Keterangan	Audited 2021	Audited 2022	Audited 2023	Audited 2024	Audited 2025
Operating Highlights					
Pendapatan	402.584.918.991	483.001.336.110	604.414.000.000	595.272.511.189	508.455.142.119
Laba bruto	169.248.941.098	193.286.224.800	130.646.000.000	141.136.935.410	71.612.963.519
Laba Usaha	83.911.585.029	79.820.850.113	58.494.000.000	75.139.601.237	20.053.443.211
EBITDA	219.247.977.863	230.752.461.081	230.971.000.000	272.834.626.496	44.107.547.229
Laba Neto Tahun Berjalan	45.991.049.101	36.480.233.496	8.796.000.000	27.708.594.528	3.233.826.223
Total Laba Pomprensensif	46.023.426.901	35.122.494.516	8.770.000.000	30.443.416.488	2.446.123.183
Financial Position					
Aset	646.357.408.099	873.443.134.370	1.112.287.000.000	871.496.582.591	769.510.027.627
Aset Lancar	171.971.969.945	294.978.631.072	272.342.000.000	213.221.398.955	183.058.143.161
Aset Tidak Lancar	474.385.438.154	578.464.503.298	839.945.000.000	658.275.183.636	586.451.884.466
Liabilitas	325.371.206.685	523.315.238.440	757.313.000.000	486.078.264.940	381.645.586.793
Liabilitas Jangka Pendek	192.617.916.688	301.893.099.648	488.572.000.000	271.024.838.932	212.361.834.202
Liabilitas Jangka Panjang	132.753.289.997	221.422.138.792	268.741.000.000	215.053.426.008	169.283.752.591
Ekuitas	320.986.201.414	350.127.895.930	354.974.000.000	385.418.317.651	387.864.440.834
Key Performance Ratio					
Marjin Laba Bruto	42,0%	40,0%	36,6%	23,7%	14,1%
Marjin Laba Usaha	20,8%	16,5%	11,9%	12,6%	3,9%
Marjin Laba Tahun Berjalan	11,4%	7,6%	2,5%	4,7%	0,6%
Marjin Ebitda	54,5%	47,8%	40,3%	45,8%	8,7%
Return on Assets	7,1%	4,2%	1,4%	3,2%	0,4%
Return on Equity	14,3%	10,4%	5,6%	7,2%	0,8%
Current Ratio	89,3%	97,7%	55,9%	78,7%	86,2%
Debt to Asset Ratio	50,3%	59,9%	67,4%	55,8%	49,6%
Debt to Equity Ratio	101,4%	149,5%	280,0%	126,1%	98,4%
Interest Coverage Ratio	3,10	2,38	1,47	1,71	0,65
Debt Service Coverage Ratio	0,91	0,78	0,50	0,69	0,18
Debt Service					
Bunga Pinjaman	27.027.816.224	33.499.455.463	49.063.000.000	43.902.000.000	30.682.000.000
Pokok Pinjaman Dibayar	214.755.961.092	260.529.536.490	440.774.000.000	350.497.000.000	217.992.799.840

2.5 ANALISA KELAYAKAN PASAR

2.5.1 Kondisi Pasar

Semakin berkembangnya usaha Perseroan merupakan dampak dari bertambahnya permintaan pasar atas inovasi bisnis Perseroan dalam hal solusi mobilitas bagi industri pertambangan nasional dan lainnya. Perseroan telah mempersiapkan strategi-strategi guna memenuhi kebutuhan pasar dan demi terciptanya kepuasan pelanggan (*customer*)

Perseroan di antaranya dengan mempersiapkan Rencana Penambahan Usaha terkait Kode KBLI 49429, 49422 dan 49229.

Pangsa Pasar

Potensi pangsa pasar untuk layanan angkutan darat penumpang korporat di Indonesia sangat signifikan. Sektor transportasi dan pergudangan mencatat pertumbuhan sebesar 8,98% pada Triwulan IV-2025 (BPS), melampaui rata-rata pertumbuhan ekonomi nasional. Pangsa pasar Perseroan terkait industri Angkutan Darat/ Sewa kendaraan berikut operator (driver) kendaraan adalah terutama wilayah Indonesia propinsi Kalimantan Timur, Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, Nusa Tenggara Barat (NTB), Sumantera Utara, Timika, Sulawesi).

Beberapa indikator pangsa pasar yang relevan terkait **KBLI 49429** antara lain:

- Kawasan Pertambangan Kalimantan Timur: terdapat lebih dari 1.200 Izin Usaha Pertambangan (IUP) aktif di Kalimantan Timur yang secara kolektif mempekerjakan ratusan ribu tenaga kerja, sebagian besar membutuhkan layanan angkutan karyawan reguler.
- Proyek IKN: pembangunan Ibu Kota Nusantara diperkirakan akan mendatangkan 100.000 hingga 200.000 tenaga kerja konstruksi pada puncak pembangunan, menciptakan kebutuhan angkutan karyawan yang sangat besar.
- Pertumbuhan industri nikel dan baterai EV: kawasan industri Morowali (Sulawesi Tengah) dan IWIP (Halmahera) terus berkembang dan membutuhkan solusi angkutan karyawan terintegrasi.
- Estimasi nilai pasar angkutan karyawan korporat di Kalimantan dan Sulawesi diperkirakan mencapai Rp 8-12 triliun per tahun, dengan Perseroan berpotensi meraih pangsa awal sebesar 5-8% dalam 3 tahun pertama ekspansi.

Dengan posisi kompetitif yang kuat, dukungan infrastruktur operasional yang telah terbangun, serta reputasi yang terbukti selama lebih dari dua dekade, Perseroan memiliki peluang nyata untuk menjadi pemain utama dalam segmen angkutan karyawan korporat di wilayah Kalimantan dan Sulawesi.

Di samping itu, pasar **KBLI 49422** (Angkutan Sewa Korporat) di Indonesia menunjukkan pertumbuhan yang konsisten seiring dengan meningkatnya kebutuhan mobilitas profesional di kawasan-kawasan industri yang berkembang pesat. Beberapa data pasar yang relevan antara lain:

- Pasar sewa kendaraan dengan pengemudi (chauffeur-driven) di Indonesia diestimasi tumbuh rata-rata 7-9% per tahun seiring dengan pertumbuhan sektor migas, tambang, dan konstruksi.
- Kawasan Kalimantan Timur sebagai pusat industri migas dan calon ibu kota baru negara menjadi magnet investasi yang mendorong permintaan mobilitas eksekutif yang tinggi.
- Perusahaan-perusahaan multinasional yang beroperasi di Kalimantan Timur umumnya mengalokasikan anggaran transportasi korporat yang signifikan, dengan standar keselamatan yang hanya dapat dipenuhi oleh operator berlisensi dan bersertifikasi.
- Nilai pasar angkutan sewa korporat di Kalimantan diperkirakan mencapai Rp 3-5 triliun per tahun, dengan ruang pertumbuhan yang masih sangat besar mengingat rendahnya tingkat formalisasi operator yang ada.

Dengan keunggulan kompetitif berupa sertifikasi internasional, armada yang terawat, dan rekam jejak keselamatan yang terbukti, Perseroan berpotensi meraih pangsa pasar sebesar 10-15% dalam 3 tahun pertama pengembangan layanan angkutan sewa di wilayah Kalimantan Timur.

Kemudian pasar Kode **KBLI 49229** (Angkutan bus tidak dalam trayek - bus carter dan eksekursi korporat) di Indonesia merupakan segmen yang sangat potensial namun masih terfragmentasi. Gambaran pasar yang relevan adalah sebagai berikut:

- Industri bus Indonesia mencatat pertumbuhan positif pada 2024-2025, didukung oleh pemulihan aktivitas ekonomi, pembangunan infrastruktur skala nasional, dan meningkatnya jumlah kawasan industri baru.
- Permintaan bus carter korporat di sektor tambang: dengan lebih dari 200 perusahaan tambang berskala besar yang beroperasi di Kalimantan dan Sulawesi, kebutuhan bus carter karyawan diperkirakan mencapai 5.000-8.000 unit operasional per hari.
- Nilai pasar angkutan bus korporat di Kalimantan dan Sulawesi diestimasi berada di kisaran Rp 6-10 triliun per tahun, dengan tingkat formalisasi yang masih rendah sehingga memberikan ruang yang besar bagi operator berlisensi.
- Proyeksi pangsa pasar: dengan memanfaatkan posisi terdepan di industri dan sertifikasi internasional yang dimiliki, Perseroan berpotensi meraih pangsa pasar sebesar 7-12% di wilayah operasional utama dalam 3-5 tahun ke depan.

Secara keseluruhan, penambahan KBLI 49229 menempatkan PT Transkon Jaya Tbk pada posisi yang sangat strategis untuk memanfaatkan momentum pertumbuhan industri transportasi massal korporat di kawasan Kalimantan dan Sulawesi yang tengah mengalami transformasi industri yang signifikan.

Kesinambungan

Dengan dilakukannya penambahan usaha 3 Kode KBLI baru tersebut, Perseroan dapat merencanakan, mengkoordinasikan, mengkonsolidasikan, mengembangkan dan mengoperasikan integrasi jasa transportasi yang mempunyai landasan hukum kuat, efisien dan memiliki daya saing serta dapat mengoptimalkan kinerja Perseroan secara keseluruhan demi terciptanya keberlanjutan bisnis yang menguntungkan bagi Perseroan dan seluruh pemangku kepentingan.

Potensi Pasar

Sejalan dengan pertumbuhan industri pertambangan dan area/kawasan terkaitnya (selain berbagai sektor lain di kawasan target pasar yang turut membutuhkan jasa layanan transportasi karyawan terpadu), maka sangat dibutuhkan dan dukungan mobilitas yang dapat turut secara produktif memperkuat sistem operasional berbagai industri tersebut. Setelah diperolehnya Kode KBLI 49429, 49422 dan 49229 nanti maka Perseroan akan dapat menjalankan kegiatan usahanya secara optimal dengan landasan hukum yang tepat, akan lebih mudah dalam memperoleh pendanaan serta meningkatkan kepercayaan dari para pemangku kepentingan.

Potensi Nilai Pasar

Dengan adanya Rencana Penambahan Bidang Usaha melalui 3 KBLI Baru, Perseroan diproyeksikan mencatatkan tambahan laba, yang kemudian menjadi potensi penambahan pada nilai pasar bagi Perseroan.

2.5.2 Pesaing Usaha

Berdasarkan kajian internal dan masukan dari tim komersial Perseroan, kompetitor utama yang saat ini beroperasi dalam segmen layanan yang sama dapat dikelompokkan ke dalam dua kategori.

Pertama, pemain nasional berskala besar, yaitu TRAC (Astra Rent), ASSA Rent, dan Indorent, yang memiliki jaringan luas, brand recognition tinggi, serta portofolio klien korporat yang mapan.

Kedua, operator lokal dan regional di Kalimantan Timur yang bersaing secara agresif melalui penawaran harga di bawah pasar dengan struktur biaya yang lebih ramping, meskipun belum memiliki sertifikasi internasional yang sebanding dengan standar Perseroan.

Analisis komparatif terhadap para kompetitor mengidentifikasi beberapa keunggulan struktural yang perlu diantisipasi secara proaktif oleh Perseroan, antara lain:

- Layanan pelanggan 24 jam penuh termasuk call center, penanganan komplain, dan layanan derek darurat yang saat ini belum sepenuhnya tersedia di Perseroan.
- Tarif sewa unit MPV dan kendaraan non-pertambangan yang lebih kompetitif, dengan selisih hingga Rp 2 juta per unit per bulan dibandingkan penawaran Perseroan.
- Fleksibilitas tenor kontrak: kompetitor menawarkan kontrak jangka pendek (bulanan) termasuk untuk unit baru, sementara Perseroan masih mensyaratkan minimum kontrak 2-3 tahun untuk unit baru.
- Ketersediaan jaringan bengkel resmi (authorized dealer) yang lebih luas sehingga waktu penanganan kerusakan lebih singkat.
- Kemudahan dan kecepatan proses onboarding klien baru tanpa prosedur administrasi yang panjang.

2.5.3 Strategi Pemasaran

Perseroan merencanakan beberapa strategi pemasaran dan bisnis terkait Rencana Penambahan 3 Kode KBLI barunya. Beberapa strategi pemasaran dan bisnis yang sedang dijalankan dan yang akan dijalankan Perseroan antara lain:

1. Peningkatan Kualitas Layanan sebagai Fondasi Utama Daya Saing

Perseroan menetapkan peningkatan kualitas layanan secara menyeluruh sebagai pilar strategi kompetitif yang paling mendasar. Inisiatif konkret yang akan dijalankan mencakup: pengadaan layanan Call Center dan Layanan DereK 24/7 yang beroperasi setiap hari tanpa henti; penetapan Service Level Agreement (SLA) yang terukur di setiap lini layanan mulai dari kecepatan respons penawaran harga (quotation), proses

pembaruan kontrak (renewal), penagihan (billing), hingga penanganan insiden di lapangan; implementasi siklus Plan-Do-Check-Act (PDCA) yang terdokumentasi sebagai mekanisme perbaikan mutu berkelanjutan; serta integrasi SLA ke dalam Key Performance Indicator (KPI) individu seluruh karyawan lintas divisi.

2. Strategi Harga yang Kompetitif dan Fleksibel

Perseroan akan menerapkan pendekatan dual-pricing strategy: mempertahankan premium pricing berbasis nilai (value-based) untuk unit pertambangan berspesifikasi tinggi (4x4 mining spec, manhaul, dan kendaraan khusus lainnya) yang tidak mudah direplikasi oleh kompetitor; sekaligus memperkenalkan flexible pricing dan paket bundling untuk segmen unit non-pertambangan (MPV, city car) guna meningkatkan daya saing di segmen tersebut. Perseroan juga akan mengkaji kebijakan terms of payment menjadi 60-90 hari kerja yang lebih sesuai dengan kebutuhan kas klien korporat besar.

3. Kesiapan dan Ketersediaan Unit (Fleet Availability)

Perseroan menetapkan target Physical Availability (PA) unit yang sedang disewakan minimal sebesar 95% sebagai standar operasional yang tidak dapat dikompromikan. Untuk mendukung hal ini, Perseroan akan menyiapkan unit ready-to-deploy untuk tipe-tipe kendaraan fast-moving (minimal 2 unit per tipe: Hilux, Double Cabin, Fortuner GLS, Hilux Single Cabin, Innova, dan Avanza) yang dapat segera diserahkan kepada klien. Penanganan breakdown di lapangan akan dipercepat melalui penambahan stok suku cadang kritis di lokasi-lokasi operasional utama dan penetapan waktu respons maksimal untuk penugasan kendaraan pengganti.

4. Diversifikasi Segmen Pasar di Luar Tambang

Guna mengurangi ketergantungan pada satu segmen industri dan memperluas basis pendapatan, Perseroan akan secara aktif menyasar segmen pasar di luar pertambangan, meliputi: sektor minyak dan gas bumi yang memiliki standar HSSE setara dengan tambang; kawasan industri dan kawasan ekonomi khusus (KEK) yang tumbuh pesat; serta sektor konstruksi yang terus berkembang seiring pembangunan IKN.

2.6 ANALISA KELAYAKAN TEKNIS

2.6.1 Penambahan Kegiatan Usaha

Perseroan bermaksud memperkuat rangkaian kegiatan usahanya melalui penambahan 3 Kode KBLI baru guna mengembangkan jasa layanan transportasinya di sektor industri berikut ini:

- **Pertambangan (Mining) - Segmen Paling Potensial**

Segmen ini merupakan core business Perseroan dan memiliki potensi pengembangan terbesar. Permintaan armada dari sektor pertambangan bersifat rutin, dalam volume besar, dan mensyaratkan standar keselamatan tinggi yang menjadi keunggulan utama Perseroan. Ekspansi ke lokasi-lokasi tambang baru di Berau, Bulungan, Morowali, dan Pomalaa akan menjadi fokus utama tahun ke-1 hingga ke-3.

Minyak dan Gas Bumi (Oil & Gas)

Segmen ini memiliki standar HSSE yang sebanding dengan pertambangan, menjadikan Perseroan sudah memiliki kompetensi dan sertifikasi yang relevan. Klien migas di Kalimantan Timur dan Kalimantan Utara akan menjadi target pengembangan yang sejalan dengan ekspansi yang sudah berjalan.

2.6.2 Ketersediaan dan Kualitas Sumber Daya

Perseroan telah memiliki tenaga kerja yang telah berpengalaman melaksanakan kegiatan usahanya. Dalam rangka menjalankan Rencana Penambahan 3 Kode KBLI Baru, Perseroan memiliki tenaga kerja serta tenaga ahli untuk kegiatan usahanya, antara lain sebagai berikut:

Angkutan Darat/ Sewa Kendaraan

Terkait kegiatan usaha angkutan darat/ sewa kendaraan, jumlah karyawan Perseroan terhitung sebanyak 625 karyawan, yang terdiri dari *Komisaris dan Direksi* sebanyak 7 orang, *Junior Management* sebanyak 18 orang, *Supervisor* sebanyak 139 orang dan *Staff* sebanyak 454 orang.

Ketersediaan Operator/ Pengemudi Kendaraan terkait penambahan 3 Kode KBLI Baru

Pada kegiatan usaha penyediaan pengemudi, Perseroan telah memiliki karyawan dan pengemudi sebanyak 377 orang. Kegiatan usaha penyediaan pengemudi, dipimpin antara lain oleh Dewan Komisaris dan Direksi yang memiliki pengalaman kurang lebih dari 5 tahun di industri transportasi. Didukung oleh 3 Manajer (*Manajer Finance* Manajer *sales*, dan *Manager Commercial*) lulusan S1 yang telah memiliki pengalaman dibidang masing-masing kurang lebih sekitar 5 tahun.

Penambahan operator/ pengemudi kendaraan terkait usaha 3 Kode KBLI baru diproyeksikan sebanyak 508 orang selama 5 tahun (atau sekitar 10 orang per bulannya).

2.6.3 Peraturan Perundang-undangan Terkait

Perseroan perlu memperhatikan dan menaati peraturan perundang-undangan yang terkait dengan kegiatan usahanya agar dapat menghasilkan suatu kegiatan usaha yang terkendali dan berkesinambungan. Berikut beberapa peraturan perundang-undangan terkait Rencana Penambahan 3 Kode KBLI Baru:

Angkutan Darat/ Sewa Kendaraan

- Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen;
- Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat;
- Undang-Undang No. 30 Tahun 1999 Tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa;
- Peraturan Pemerintah (PP) No 44 Tahun 2021 Tentang Pelaksanaan Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat;
- Kitab Undang-undang Hukum Perdata.

Penyediaan Pengemudi terkait Tambahan 3 Kode KBLI Baru

- Peraturan Pemerintah (PP) No. 35 Tahun 2021 tentang Perjanjian Kerja Waktu Tertentu, Alih Daya, Waktu Kerja dan Waktu Istirahat, dan Pemutusan Hubungan Kerja;
- Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No. KEP-101/MEN/VI/2004 tentang Tata Cara Perijinan Perusahaan Penyedia Jasa Pekerja/Buruh;
- Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No. KEP-102/MEN/VI/2004 tentang Waktu Kerja Lembur dan Upah Kerja Lembur;
- Undang-Undang (UU) No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- UU No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja;
- UU No. 16 Tahun 2011 tentang Bantuan Hukum;
- UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan;
- UU No. 21 Tahun 2000 tentang Serikat Pekerja/SerikatBuruh;
- UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen;
- UU No. 3 Tahun 1992 tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja;
- UU No. 7 Tahun 1981 tentang Wajib Laporan Ketenagakerjaan di Perusahaan;
- UU No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja.

2.6.4 Aspek Lingkungan

Perseroan melakukan tanggung jawab sosial (*corporate social responsibility/CSR*) sebagai wujud rasa terima kasih atas peran dan dukungan dari masyarakat sebagai salah satu pemangku kepentingan atas tumbuh dan berkembangnya Perseroan selama ini. Selain itu, untuk memenuhi prinsip tata kelola perusahaan yang baik (*Good Corporate Governance/ GCG*), Perseroan melakukan berbagai program CSR dalam bidang ekonomi, lingkungan dan sosial secara *progressive* dan berkelanjutan terutama selama masa pandemi Covid-19. Oleh sebab itu, selama melakukan kegiatan operasinya, Perseroan telah melaksanakan berbagai program CSR antara lain penyediaan fasilitas, sarana dan prasarana untuk pelaksanaan mekanisme kerja sesuai protokol kesehatan demi terjaminnya kesehatan dan keselamatan karyawan dan pelanggan; pembagian bantuan sembako dan hewan kurban selama masa pandemi Covid-19, kegiatan peduli lingkungan dengan pemberdayaan kendaraan Perseroan untuk Kawasan Peduli Lingkungan Hidup (KWPLH) Balikpapan (Konservasi Beruang Madu), memberikan pengajaran di Sekolah Menengah dan Perguruan Tinggi di Balikpapan diantaranya SMKN Negeri 5 Balikpapan, SMK Bina Prestasi Balikpapan, berkolaborasi dengan Organisasi Nirlaba Internasional Global Reporting Initiative (GRI) untuk melatih Dosen Perguruan Tinggi, sumbangan hari raya Idul Fitri serta vaksinasi keluarga karyawan Perseroan dan masyarakat umum, kerjasama dengan Dinas Lingkungan Hidup (DLH) Kota Balikpapan untuk mengadakan penanaman pohon di Hutan Kota Rambai Balikpapan. Penyelenggaraan berbagai CSR dalam 3 bidang tersebut diharapkan dapat memenuhi kebutuhan dan harapan *stakeholders* sehubungan dengan isu-isu etika, sosial dan lingkungan guna memudahkan pengembangan perusahaan di era globalisasi dan sekaligus mendukung pencapaian tujuan pembangunan nasional secara berkelanjutan.

2.7 ANALISA KELAYAKAN POLA BISNIS

Persaingan usaha di bidang layanan angkutan darat untuk penumpang, sewa kendaraan berikut operator/pengemudinya cukup ketat, dimana beberapa perusahaan-perusahaan memiliki usaha sejenis dengan menargetkan segmen pasar yang sama maupun berbeda

(jadi terdapat ancaman akan kemampuan pesaing untuk meniru model layanan jasa Perseroan). Persaingan yang cukup ketat membuat jasa yang diberikan harus memiliki daya saing baik dari segi harga maupun pelayanan. **Untuk mencapai keberhasilan penambahan kegiatan usaha yang akan dilaksanakan, melalui berbagai keunggulan kompetitifnya, Perseroan berupaya melakukan berbagai pengembangan pada setiap kegiatan usaha yang dimilikinya agar terus memiliki daya saing dengan perusahaan lain yang sejenis.** Perseroan juga memastikan prosedur operasional dan layanan berjalan secara optimal dan menghasilkan kualitas pelayanan yang baik. Perseroan juga melakukan pemantauan secara berkala untuk menjaga kualitas pelayanan sehingga mampu memenuhi kebutuhan dari konsumen.

2.7.1 Keunggulan Kompetitif

Perseroan memiliki serangkaian keunggulan kompetitif yang melekat pada armadanya dan menjadi pembeda kuat (*distinctive differentiators*) di hadapan para kompetitor, sebagaimana diuraikan berikut ini:

- Spesifikasi Teknis Sesuai Standar Industri Berat. Armada TRJA - terutama unit 4x4 pertambangan (Hilux, Triton Double Cabin) - dirancang dan dipersiapkan sesuai persyaratan teknis operasional di lingkungan tambang dan migas yang menuntut kemampuan off-road, daya tahan terhadap kondisi ekstrem, dan pemenuhan standar keselamatan HSSE. Kemampuan customisasi spesifikasi teknis (custom spec) sesuai permintaan klien merupakan keunggulan yang tidak dapat dipenuhi oleh semua kompetitor.
- Standar Pemeliharaan Terstruktur dan Terjadwal. Setiap unit armada menjalani inspeksi ganda (double inspection) sebelum diserahkan kepada klien, serta program servis berkala terjadwal pada interval 2.500 km dan 5.000 km. Sistem pemeliharaan preventif ini menjamin kondisi unit yang prima sepanjang masa kontrak.
- Kapasitas Pemenuhan Kebutuhan Armada Skala Besar. Perseroan memiliki kapasitas untuk memenuhi permintaan unit dalam jumlah besar dengan memanfaatkan jaringan pengadaan yang terbangun dengan dealer-dealer prinsipal, memberikan keyakinan kepada klien multinasional bahwa Perseroan dapat menjadi mitra armada tunggal (sole vendor) yang andal.
- Dukungan Sertifikasi Internasional sebagai Jaminan Mutu. Perseroan adalah salah satu perusahaan jasa transportasi korporat di Kalimantan yang telah memperoleh sertifikasi ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 45001:2018, ISO 37001:2016, dan ISO 50001:2018 secara bersamaan. Portofolio sertifikasi ini merupakan persyaratan wajib bagi perusahaan-perusahaan pertambangan dan migas multinasional dalam proses kualifikasi vendor.
- Rekam Jejak Lebih dari Dua Dekade dalam Industri Berat. Reputasi yang terbangun selama lebih dari 20 tahun melayani klien-klien pertambangan, migas, dan konstruksi berskala besar merupakan aset tidak berwujud (intangible asset) yang sulit direplikasi dalam waktu singkat.

- Sistem Monitoring dan Manajemen Armada Berbasis Teknologi. Seluruh armada dilengkapi sistem pemantauan GPS real-time yang memungkinkan klien memantau pergerakan, efisiensi bahan bakar, dan perilaku pengemudi secara langsung, mendukung transparansi operasional yang menjadi tuntutan standar klien korporat modern.

2.7.2 Kemampuan untuk Menciptakan Nilai

Perseroan merencanakan menjadi perusahaan induk untuk entitas anak yang menjalankan kegiatan usaha penyediaan pengemudi dan penyediaan layanan internet. Perseroan dapat menciptakan nilai dan keunggulan dari Rencana Penambahan 3 Kode KBLI, karena dilakukan untuk menambah dan mengembangkan kegiatan usaha Perseroan serta memaksimalkan potensi bisnis Perseroan. Dengan dilaksanakannya Rencana Penambahan 3 Kode KBLI, Perseroan akan memiliki potensi nilai tambah dari sisi pendapatan dan laba serta peluang untuk ekspansi usaha Perseroan. Pengalaman yang dimiliki Perseroan membuat penerapan sistem dan operasional kerja menjadi relatif mudah diterapkan untuk kegiatan usaha yang baru.

Dengan adanya Rencana Penambahan 3 Kode kbli baru, total pendapatan Perseroan diproyeksikan akan mencapai sebesar Rp 655,8 Milyar pada tahun 2030 dengan total laba neto sebesar Rp 120,6 Milyar.

2.8 ANALISA KELAYAKAN MODEL MANAJEMEN

2.8.1 Ketersediaan Tenaga Kerja

Dengan dilakukannya Rencana Penambahan 3 Kode KBLI baru, Perseroan harus menyediakan sumber daya manusia yang kompeten dan berkualitas untuk menjalankan kegiatan usaha yang baru. Saat ini, Perseroan memiliki struktur manajemen yang cukup memadai untuk menjalankan kegiatan usaha saat ini dan kegiatan usaha yang baru.

Perseroan memerlukan manajemen yang memiliki kompetensi untuk melaksanakan usahanya. Pendidikan dan pengalaman menjadi salah satu faktor penting untuk menghasilkan manajemen yang kompeten dan berkualitas. Penerapan sistem manajemen yang baik akan menghasilkan pelaksanaan operasional usaha yang efektif, efisien dan terarah. Struktur organisasi Perseroan memerlukan SDM yang berpengalaman di bidangnya seperti tenaga ahli untuk mengembangkan pasar baru dan tambahan karyawan yang sesuai kualifikasi untuk menunjang operasional kegiatan usaha.

2.8.2 Manajemen Kekayaan Intelektual

Angkutan Darat Lainnya dan Sewa Kendaraan

Hak paten Transkon Rent ikut serta dalam hak paten Perseroan, hal ini dikarenakan Transkon Rent merupakan unit usaha dengan kegiatan usaha yang beroperasi di bawah Perseroan.

2.8.3 Manajemen Risiko

Dalam melaksanakan kegiatan usahanya, Perseroan tidak terlepas dari risiko. Risiko-risiko dapat berdampak terhadap kinerja keuangan, kegiatan operasional dan prospek di masa mendatang. Berikut adalah risiko usaha yang dimiliki oleh Perseroan:

1. Risiko Persaingan Usaha

Persaingan usaha di bidang layanan angkutan darat untuk penumpang, sewa kendaraan berikot operator/pengemudinya cukup ketat, dimana beberapa perusahaan-perusahaan memiliki usaha sejenis dengan menargetkan segmen pasar yang sama maupun berbeda. Persaingan yang cukup ketat membuat jasa yang diberikan harus memiliki daya saing baik dari segi harga maupun pelayanan. Untuk mencapai keberhasilan penambahan kegiatan usaha yang akan dilaksanakan, Perseroan berupaya melakukan berbagai pengembangan pada setiap kegiatan usaha yang dimilikinya agar terus memiliki daya saing dengan perusahaan lain yang sejenis. Perseroan juga memastikan prosedur operasional dan layanan berjalan secara optimal dan menghasilkan kualitas pelayanan yang baik. Perseroan juga melakukan pemantauan secara berkala untuk menjaga kualitas pelayanan sehingga mampu memenuhi kebutuhan dari konsumen.

2. Risiko Operasional

Industri angkutan darat dan sewa kendaraan berikot operator/pengemudi melibatkan pengelolaan kendaraan, SDM maupun sistem, dimana sistem operasional dan SDM saling berkaitan untuk menghasilkan kualitas pelayanan dan jasa yang baik dan bernilai tambah. Perseroan melakukan evaluasi secara rutin terhadap kondisi kendaraan, sistem, prosedur kerja dan SDM agar risiko penurunan kualitas pelayanan dapat dihindari.

3. Risiko Sumber Daya Manusia

Dalam pengelolaan SDM terdapat risiko tertentu, seperti kurangnya tenaga kerja yang berkualitas. Kurangnya tenaga kerja yang handal dapat berakibat pada kelalaian dalam pelaksanaan pekerjaan dan meningkatnya biaya. Perseroan memberikan gaji/upah, fasilitas, dan tunjangan kepada karyawan berdasarkan tugas dan tanggung jawab yang diterima karyawan dengan mempertimbangkan kinerja serta kesesuaiannya dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

4. Risiko Kredit

Risiko kredit mengacu pada aset keuangan yang menyebabkan Perseroan berpotensi menanggung risiko kredit terutama terdiri dari kas dan bank serta piutang pelanggan. Perseroan mempunyai kebijakan dan prosedur kredit untuk memastikan evaluasi kredit dan piutang berjalan dengan baik dan melakukan pemantauan saldo utang maupun piutang secara aktif. Perseroan juga meminimalisasi risiko kredit dengan menyimpan dana hanya pada bank yang memiliki reputasi baik.

5. Risiko Likuiditas

Risiko menghadapi kesulitan dalam memenuhi kewajiban keuangannya karena kekurangan dana. Manajemen risiko likuiditas yang hati-hati termasuk mengatur kas dan pendanaan yang cukup dapat menunjang aktivitas usaha secara optimal.

6. Risiko Suku Bunga

Perubahan suku bunga adalah sesuatu hal yang tidak dapat dihindari dalam hal pinjaman yang dilakukan Perseroan. Untuk mengatasi hal tersebut, Perseroan dapat melakukan metode pembayaran bertahap dengan jangka waktu yang lebih panjang ataupun pinjaman dengan bunga tetap.

Berdasarkan berbagai risiko yang dimiliki, perlu adanya hal dalam mengidentifikasi, mengevaluasi dan meminimalkan risiko-risiko dalam seluruh lingkup kegiatan usaha, serta memastikan semua temuan dan rekomendasi manajemen telah ditindaklanjuti.

2.8.4 Kapasitas dan Kemampuan Manajemen

Berikut adalah profil Komisaris dan Direksi Perseroan:

➤ Jeong Subok, Presiden Komisaris

Beliau merupakan warga Negara Korea Selatan, beliau telah memperoleh gelar Sarjana dari Kyonggi University. Beliau diangkat sebagai Presiden Komisaris pada Rapat Umum Pemegang Saham tanggal 21 Juni 2024. Beliau merupakan anggota Dewan Komisaris yang terafiliasi dengan ST International Corporation. Beliau mengawali karir pada tahun 2007 – 2012 sebagai Finance Manager di PT Kideco Jaya Agung, pada tahun 2014 – 2016 sebagai Direktur Keuangan di PT Perta – Samtan Gas, pada tahun 2016 -2019 sebagai Direktur Utama di PT Samindo Utama Kaltim, pada tahun 2019 – 2021 sebagai Direktur Utama di PT Cotrans Asia, dan pada tahun 2023 – 2024 sebagai Direktur Utama PT Transkon Jaya Tbk. Beliau juga bergabung dengan PT Sea Bridge Shipping pada tahun 2019 sebagai Presiden Direktur. Beliau merangkap jabatan sebagai Presiden Komisaris di PT Tata Hamparan Eka Persada, sebagai Komisaris PT Griya Pancaloka, sebagai Presiden Direktur di PT Samindo Resources Tbk & PT STI Indonesia, sebagai Direktur di PT SIMS Jaya Kaltim, PT Samindo Utama Kaltim, PT Trasindo Murni Perkasa, & PT Mintec Abadi.

➤ Kim Hyoyeol, Komisaris

Beliau merupakan warga Negara Korea Selatan yang telah memperoleh gelar Sarjana dari Universitas Negeri Kangwon. Beliau diangkat sebagai Komisaris pada Rapat Umum Pemegang Saham tanggal 23 Mei 2025. Beliau merupakan anggota Dewan Komisaris yang terafiliasi dengan ST International Corporation. Beliau mengawali karir pada tahun 2013 – 2017 sebagai Presiden Direktur di PT PT Mintec Abadi, pada tahun 2017 – 2019 sebagai Senior Manager di ST International, pada tahun 2019 -2020 sebagai Presiden Direktur di PT Mintec Abadi, pada saat ini tahun 2020 sebagai Presiden Direktur PT SIMS Jaya Kaltim, dan Beliau merangkap jabatan sebagai Direktur di PT Samindo Resources Tbk pada tahun 2022 – sekarang.

➤ R. Hesthi Sambodo, Komisaris Independen

Beliau merupakan warga Negara Indonesia, beliau telah memperoleh gelar Sarjana, dari Akuntansi di STIE YAI Jakarta pada tahun 1994. Beliau diangkat kembali sebagai Presiden Komisaris pada Rapat Umum Pemegang Saham tanggal 21 Juni 2024. Beliau juga saat ini menjabat sebagai Ketua Komite Audit dan Ketua Komite Nominasi & Remunerasi. Beliau mengawali karir sebagai Senior Auditor di Badan Pengawasan Keuangan & Pembangunan selama tahun 1986 – 1992, lalu sebagai Cost Accountant & GA Supervisor di PT Rhone Poulenc Agrocarb pada tahun 1992 – 1996 dan pada tahun 1996 – 1999 menjabat sebagai Management Accounting Manager di PT TNT Logistics Indonesia. Lalu pada tahun 1999 – 2001 menjabat

sebagai F&A Manager di PT Gitaswara Indonesia (Guinness) dan PT Gubah Bumi Selaras. Pada tahun 2001 – 2005 menjabat sebagai Financial Controller di PT Linfox Logistics Indonesia lalu menjadi Business Controller di PT Atlas Copco Nusantara (PT Epiroc Indonesia) pada tahun 2005 – 2012. Lalu pada tahun 2012 – 2014 menjabat sebagai Country F&A Head di PT Havi Indonesia dan menjabat sebagai Senior Manager F&A di PT LF Services Indonesia pada tahun 2015 – 2016. Pada tahun 2016 beliau dipercaya menjadi Finance Director, CFO & CCO di PT DHL Supply Chain Indonesia sampai dengan tahun 2019. Beliau bergabung dengan Perseroan dengan menjabat sebagai Komisaris Independen Perseroan sejak tahun 2020 sampai dengan saat ini.

➤ Kim Joonseok, Presiden Direktur

Beliau merupakan warga Negara Korea Selatan, beliau telah memperoleh gelar Sarjana dari Hankuk University of Foreign Study pada tahun 2001. Beliau diangkat sebagai Presiden Direktur pada Rapat Umum Pemegang Saham tanggal 21 Juni 2024. Beliau mengawali karir pada tahun 2001 – 2006 Amore Pacific Corporation, pada tahun 2006 – 2011 di Mirae Asset Financial Group, pada tahun 2011 – 2014 sebagai Deputy Senior Manager di ST International Corporation, pada tahun 2014 – 2016 sebagai Project Manager di PT Sims Jaya Kaltim, pada tahun 2016 – 2018 sebagai Deputy Senior Manager ST International Corporation, pada tahun 2018 – 2020 sebagai General Manager di PT Cotrans Asia, dan pada tahun 2020 – 2024 sebagai Presiden Direktur di PT Tata Hampanan Eka Persada..

➤ Park Jung Ook, Direktur

Beliau merupakan warga Negara Korea Selatan, beliau telah memperoleh gelar Sarjana dari Seoul, Republik pada tahun 2005. Beliau diangkat kembali sebagai Direktur pada Rapat Umum Pemegang Saham tanggal 21 Juni 2024. Beliau adalah anggota Direksi yang terafiliasi dengan ST International Corporation. Beliau mengawali karir pada tahun 2006 – 2010 sebagai Manager di Samtan Group, pada tahun 2014 – 2017 sebagai Manager di PT. Cotrans Asia, pada tahun 2017 – 2019 sebagai Senior Manager di PT. Sims Jaya Kaltim, pada tahun 2019 – 2023 sebagai Senior Manager of Strategic Planning & Management di ST International Corporation, pada tahun 2023 – 2024 sebagai Wakil Direktur Utama di PT Transkon Jaya Tbk. Beliau juga merangkap jabatan saat ini sebagai Direktur di PT Samindo Resources Tbk..

➤ Rex Alexander Joseph Syauta, Direktur

Beliau merupakan warga Negara Indonesia, beliau telah memperoleh gelar Sarjana Universitas Surabaya pada tahun 2000, dan Magister dari Universitas Balikpapan pada tahun 2022. Beliau diangkat sebagai Direktur pada Rapat Umum Pemegang Saham tanggal 21 Juni 2024. Beliau juga merangkap jabatan sebagai Sekretaris Perusahaan sejak tahun 2020 – Sekarang. Beliau mengawali karir pada tahun 2001 – 2006 sebagai Staff di PT Bank Artha Graha International Tbk, pada tahun 2006 – 2011 sebagai Operational Manager di PT Bank Artha Graha International Tbk, pada tahun 2011 – 2012 sebagai Group Chief Financial Officer di PT Dianbatara Group, pada tahun 2013 – 2023 sebagai Chief Financial Officer di PT Transkon Jaya Tbk, 2024 – Juni 2024 sebagai Deputy Chief Financial Officer di PT Transkon Jaya Tbk.

➤ Kim, Tae Jae, Direktur

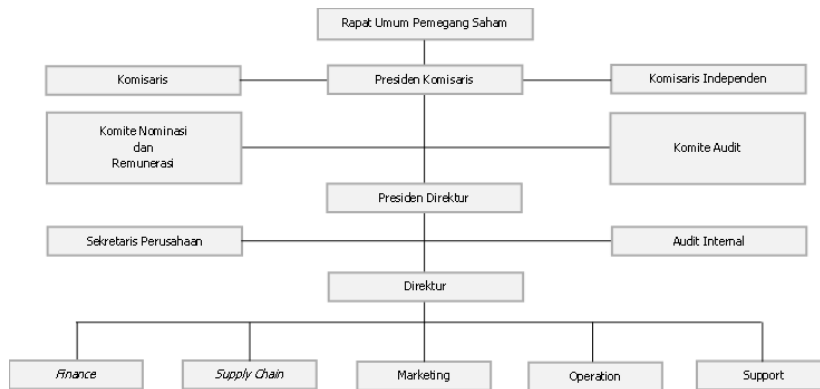
Beliau merupakan warga Negara Korea Selatan, beliau telah memperoleh gelar Sarjana dari Hankuk University of Foreign Study pada tahun 2010. Beliau diangkat sebagai Direktur pada Rapat Umum Pemegang Saham tanggal 23 Mei 2025. Beliau mengawali

karir pada tahun 2010 – 2014 PAN Ocean, pada tahun 2014 – 2020 di H-Line Shipping, pada tahun 2020 – sekarang sebagai Business Development Manager di ST International Corporation.

Berdasarkan uraian di atas, saat ini Perseroan telah memiliki Komisaris dan Direksi yang cukup memadai untuk mendukung operasional kerja perusahaan dan terlaksananya Rencana Penambahan 3 Kode KBLI baru.

2.8.5 Kesesuaian Struktur Organisasi dan Manajemen

Kemampuan untuk mengelola suatu perusahaan memerlukan manajemen dan SDM yang profesional agar kegiatan operasional Perseroan berjalan efektif dan efisien. Struktur organisasi dan manajemen yang baik berkaitan dengan koordinasi kerja yang terpadu dan terarah. Berikut adalah struktur organisasi Perseroan:



Sumber: Manajemen

2.9 ANALISA KEUANGAN MANAJEMEN

2.9.1 Biaya Investasi

Biaya investasi terkait penambahan kegiatan usaha sesuai Kode KBLI 49429, 49422 dan 49229 akan terjadi dalam periode ke depannya, terutama dalam pengadaan armada kendaraan baru yang selama 5 tahun periode proyeksi keuangan diperhitungkan akan berjumlah 665 unit kendaraan (berbagai tipe) yang bernilai sebesar Rp 108,9 Milyar, dan kemudian selanjutnya di kisaran Rp 15-20 Milyar per tahunnya.

2.9.2 Modal Kerja

Biaya Jasa Operator Kendaraan terkaitnya diproyeksikan akan terpenuhi dari pendapatan usaha 3 Kode KBLI baru melalui peroleh 508 orang Operator (Sopir/Driver) Kendaraan selama 5 tahun (atau sekitar 10 orang per bulannya).

2.9.3 Sumber Pembiayaan

Sehubungan dengan Rencana Penambahan 3 Kode KBLI baru, sumber pembiayaan utamanya diperhitungkan dari kas dan setara kas Perseroan, dan selanjutnya demikian selama tahun-tahun berikutnya.

2.9.4 Biaya Operasional

Biaya operasional Perseroan atas Rencana Penambahan 3 Kode KBLI hanya meliputi beban material (pemeliharaan dan perbaikan kendaraan), beban penyediaan pengemudi serta beban penyusutan kendaraan.

2.9.5 Proyeksi Laporan Keuangan

Asumsi dan proyeksi Rencana Penambahan 3 KBLI Baru Perseroan selama periode proyeksi adalah sebagai berikut:

	1	2	3	4	5
PROYEKSI (dalam Rp)					
Pendapatan	7.531.913.784	72.572.261.872	123.430.529.073	152.695.292.931	174.225.777.473
Beban Pokok Pendapatan	(5.129.654.175)	(40.034.927.693)	(59.231.569.319)	(71.316.616.386)	(82.383.223.188)
Total Laba Sebelum Pph	2.402.259.609	32.537.334.179	64.198.959.754	81.378.676.545	91.842.554.285

2.9.6 Analisis Titik Impas (*Break Even Analysis*)

Titik impas (*Break Even Point/ BEP*) adalah sebuah titik dimana biaya atau pengeluaran dan pendapatan adalah seimbang, sehingga tidak terdapat keuntungan atau kerugian. BEP nilai penjualan dapat diformulasikan sebagai berikut:

$$\text{BEP} = \text{Biaya Tetap} : (1 - (\text{Biaya Variabel} : \text{Penjualan}))$$

Berikut adalah analisis titik impas :

(dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)

Keterangan	2026	2027	2028	2029	2030
Pendapatan	7.531.913.784	72.572.261.872	123.430.529.073	152.695.292.931	174.225.777.473
Biaya variabel	2.981.572.577	25.460.630.818	41.125.006.819	50.158.213.608	59.117.580.827
Biaya tetap	2.148.081.597	14.574.296.875	18.106.562.500	21.158.402.778	23.265.642.361
Marjin Kontribusi	4.550.341.206	47.111.631.054	82.305.522.254	102.537.079.323	115.108.196.646
Marjin Kontribusi terhadap Pendapatan	60,41%	64,92%	66,68%	67,15%	66,07%
Titik Impas Pendapatan	3.555.593.890	22.450.712.611	27.153.738.022	31.508.489.723	35.214.474.267
% Titik Impas Pendapatan	47,21%	30,94%	22,00%	20,63%	20,21%

Berdasarkan tabel diatas, BEP rata-rata tercapai pada tingkat pendapatan sebesar 20,21% - 47,21% selama periode proyeksi.

3. TINJAUAN INDUSTRI DAN PROSPEK USAHA

3.1 EKONOMI SECARA UMUM

Ekonomi dunia pada akhir tahun 2025 berada dalam kondisi stabil namun penuh kehati-hatian dengan pertumbuhan yang melambat (stagnan) di kisaran 2,8% - 3,0%, didorong oleh perdagangan global yang menunjukkan ketahanan di atas \$35 triliun. Meskipun inflasi global mulai menurun, risiko geopolitik, proteksionisme, dan utang tinggi menahan laju pertumbuhan, menciptakan ketidakpastian tinggi.

Berikut adalah poin-poin penting perkembangan ekonomi global per Desember 2025:

- **Perdagangan Global Berdaya Tahan:** Perdagangan barang dan jasa diproyeksikan mencatat rekor di atas \$35 triliun, tumbuh sekitar 7% dibandingkan 2024, didukung oleh penyesuaian rantai pasok global.
- **Inflasi dan Kebijakan Moneter:** Inflasi global cenderung moderat, namun risiko tekanan harga masih ada. Bank sentral utama mempertahankan suku bunga relatif tinggi, dengan kebijakan moneter yang difokuskan pada stabilisasi.
- **Pertumbuhan Stagnan:** Pertumbuhan ekonomi global di 2025 diproyeksikan tetap lesu sekitar 2,8% hingga 3,0%, di bawah rata-rata pra-pandemi, dipengaruhi oleh investasi yang lemah dan produktivitas rendah.
- **Ketegangan Geopolitik:** Ketidakpastian kebijakan dagang dan ketegangan geopolitik menjadi risiko utama yang menghambat ekspansi ekonomi yang lebih luas.
- **Kinerja Ekonomi Indonesia:** Indonesia menunjukkan ketahanan dengan pertumbuhan ekonomi yang tetap kuat (di atas 5%) dan masuk dalam jajaran 10 besar ekonomi dunia berdasarkan PDB PPP, didorong oleh konsumsi domestik dan realisasi investasi.
- **Tekanan di Negara Berkembang:** Negara-negara berkembang menghadapi tantangan ganda dari perlambatan permintaan global dan risiko volatilitas pasar keuangan.

3.2 PERKEMBANGAN PASAR ANGKUTAN DARAT LAINNYA UNTUK PENUMPANG (KODE KBLI 49429)

Potensi pangsa pasar untuk layanan angkutan darat penumpang korporat di Indonesia sangat signifikan. Sektor transportasi dan pergudangan mencatat pertumbuhan sebesar 8,98% pada Triwulan IV-2025 (BPS), melampaui rata-rata pertumbuhan ekonomi nasional. Pangsa pasar Perseroan terkait industri Angkutan Darat/ Sewa kendaraan berikut operator (driver) kendaraan adalah terutama wilayah Indonesia propinsi Kalimantan Timur, Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, Nusa Tenggara Barat (NTB), Sumantera Utara, Timika, Sulawesi).

Beberapa indikator pangsa pasar yang relevan terkait **KBLI 49429** antara lain:

- Kawasan Pertambangan Kalimantan Timur: terdapat lebih dari 1.200 Izin Usaha Pertambangan (IUP) aktif di Kalimantan Timur yang secara kolektif mempekerjakan ratusan ribu tenaga kerja, sebagian besar membutuhkan layanan angkutan karyawan reguler.

- Proyek IKN: pembangunan Ibu Kota Nusantara diperkirakan akan mendatangkan 100.000 hingga 200.000 tenaga kerja konstruksi pada puncak pembangunan, menciptakan kebutuhan angkutan karyawan yang sangat besar.
- Pertumbuhan industri nikel dan baterai EV: kawasan industri Morowali (Sulawesi Tengah) dan IWIP (Halmahera) terus berkembang dan membutuhkan solusi angkutan karyawan terintegrasi.
- Estimasi nilai pasar angkutan karyawan korporat di Kalimantan dan Sulawesi diperkirakan mencapai Rp 8-12 triliun per tahun, dengan Perseroan berpotensi meraih pangsa awal sebesar 5-8% dalam 3 tahun pertama ekspansi.

Dengan posisi kompetitif yang kuat, dukungan infrastruktur operasional yang telah terbangun, serta reputasi yang terbukti selama lebih dari dua dekade, Perseroan memiliki peluang nyata untuk menjadi pemain utama dalam segmen angkutan karyawan korporat di wilayah Kalimantan dan Sulawesi.

3.3 PERKEMBANGAN PASAR ANGKUTAN SEWA (KODE KBLI 49422)

Kondisi pasar **KBLI 49422** (Angkutan Sewa Korporat) di Indonesia menunjukkan pertumbuhan yang konsisten seiring dengan meningkatnya kebutuhan mobilitas profesional di kawasan-kawasan industri yang berkembang pesat. Beberapa data pasar yang relevan antara lain:

- Pasar sewa kendaraan dengan pengemudi (chauffeur-driven) di Indonesia diestimasi tumbuh rata-rata 7-9% per tahun seiring dengan pertumbuhan sektor migas, tambang, dan konstruksi.
- Kawasan Kalimantan Timur sebagai pusat industri migas dan calon ibu kota baru negara menjadi magnet investasi yang mendorong permintaan mobilitas eksekutif yang tinggi.
- Perusahaan-perusahaan multinasional yang beroperasi di Kalimantan Timur umumnya mengalokasikan anggaran transportasi korporat yang signifikan, dengan standar keselamatan yang hanya dapat dipenuhi oleh operator berlisensi dan bersertifikasi.
- Nilai pasar angkutan sewa korporat di Kalimantan diperkirakan mencapai Rp 3-5 triliun per tahun, dengan ruang pertumbuhan yang masih sangat besar mengingat rendahnya tingkat formalisasi operator yang ada.

Dengan keunggulan kompetitif berupa sertifikasi internasional, armada yang terawat, dan rekam jejak keselamatan yang terbukti, Perseroan berpotensi meraih pangsa pasar sebesar 10-15% dalam 3 tahun pertama pengembangan layanan angkutan sewa di wilayah Kalimantan Timur.

3.4 PERKEMBANGAN PASAR ANGKUTAN BUS TIDAK DALAM TRAYEK LAINNYA (KBLI 49229)

Perkembangan pasar Kode **KBLI 49229** (Angkutan bus tidak dalam trayek - bus carter dan eksekusi korporat) di Indonesia merupakan segmen yang sangat potensial namun masih terfragmentasi. Gambaran pasar yang relevan adalah sebagai berikut:

- Industri bus Indonesia mencatat pertumbuhan positif pada 2024-2025, didukung oleh pemulihan aktivitas ekonomi, pembangunan infrastruktur skala nasional, dan meningkatnya jumlah kawasan industri baru.
- Permintaan bus carter korporat di sektor tambang: dengan lebih dari 200 perusahaan tambang berskala besar yang beroperasi di Kalimantan dan Sulawesi, kebutuhan bus carter karyawan diperkirakan mencapai 5.000-8.000 unit operasional per hari.
- Nilai pasar angkutan bus korporat di Kalimantan dan Sulawesi diestimasi berada di kisaran Rp 6-10 triliun per tahun, dengan tingkat formalisasi yang masih rendah sehingga memberikan ruang yang besar bagi operator berlisensi.
- Proyeksi pangsa pasar: dengan memanfaatkan posisi terdepan di industri dan sertifikasi internasional yang dimiliki, Perseroan berpotensi meraih pangsa pasar sebesar 7-12% di wilayah operasional utama dalam 3-5 tahun ke depan.

Secara keseluruhan, penambahan KBLI 49229 menempatkan PT Transkon Jaya Tbk pada posisi yang sangat strategis untuk memanfaatkan momentum pertumbuhan industri transportasi massal korporat di kawasan Kalimantan dan Sulawesi yang tengah mengalami transformasi industri yang signifikan.

3.5 ANALISA SWOT

Kondisi industri yang positif dan negatif merefleksikan peluang dan ancaman yang dihadapi oleh Perseroan. Mempertimbangkan hal-hal tersebut, maka Perseroan perlu menentukan strategi yang dapat diimplementasikan atau digunakan. Untuk melanjutkan kelangsungan usaha dan meningkatkan persaingan pasar, maka Perseroan mengidentifikasi kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman yang dimiliki, sebagai berikut:

Kekuatan (Strengths)

- Sinergi armada eksisting: Perseroan tidak perlu investasi armada baru secara masif karena bus dan kendaraan angkutan yang sudah dimiliki dapat langsung dialihfungsikan untuk layanan ini, selain tersedianya dana segar yang dapat digunakan untuk menambah armada kendaraan baru terkait penambahan kode KBLI baru
- Rekam jejak dan reputasi: lebih dari 20 tahun pengalaman melayani industri berat menjadi diferensiasi kuat di hadapan calon klien baru.
- Sertifikasi internasional (ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001) memperkuat kepercayaan klien tambang dan migas yang mensyaratkan standar HSSE ketat.
- Jaringan operasional yang luas di Kalimantan dan Sulawesi mempermudah ekspansi layanan ke lokasi-lokasi tambang terpencil.
- Model bisnis B2B dengan kontrak jangka panjang menghasilkan pendapatan yang lebih stabil dibandingkan model angkutan publik konvensional.

Kelemahan (Weaknesses)

- Ketersediaan pengemudi terlatih bagi perkembangan armada layanan transportasi Perseroan memerlukan rekrutmen pengemudi bersertifikat di wilayah terpencil Kalimantan

yang mana masih menjadi tantangan operasional yang perlu diselesaikan secara sistematis.

- Perluasan wilayah di luar Kalimantan memerlukan waktu dan investasi tambahan untuk membangun jaringan operasional dan bengkel perawatan yang memadai.

Kesempatan (Opportunities)

- Perkembangan industri pertambangan, dan sektor kawasan terkaitnya membutuhkan dukungan sektor transportasi bagi para pekerja (karyawan dan pihak manajemen) berbagai industri tersebut di berbagai propinsi Indonesia ke depannya.

Ancaman (Threats)

- Ketergantungan siklus komoditas: pendapatan klien tambang sangat dipengaruhi oleh harga komoditas global; penurunan situasi industri dan dampak harga batubara atau nikel dapat menekan permintaan layanan jasa transportasi terkaitnya oleh pihak ketiga;
- Persaingan harga dari perusahaan angkutan lokal yang beroperasi dengan struktur biaya lebih rendah namun belum memiliki sertifikasi setara.

Strategi Perseroan untuk mengatasi kelemahan-kelemahannya adalah dengan melakukan pengembangan bisnisnya secara konsisten melalui rekrutmen atas sumber daya manusia yang handal, serta secara bertahap membangun jaringan pendukung operasinya dengan baik selama tahun-tahun mendatang. Kualitas sumber daya manusia Perseroan akan terus perkuat posisinya dalam menghadapi tantangan dari pesaing yang belum terstruktur dengan baik sistemnya.

4. RENCANA TRANSAKSI

4.1 LATAR BELAKANG RENCANA PENAMBAHAN 3 KODE KBLI BARU

Semakin berkembangnya usaha Perseroan merupakan dampak dari bertambahnya permintaan pasar atas inovasi-inovasi bisnis Perseroan. Perseroan telah mempersiapkan strategi-strategi guna memenuhi kebutuhan pasar dan demi terciptanya kepuasan pelanggan (*customer*) Perseroan di antaranya dengan melakukan penambahan bidang usaha terkait Kode KBLI 49429, 49422 dan 49229. Ketiga kode KBLI tersebut belum dijalankan secara komersial, dan tidak ada kontribusi terhadap pendapatan Perseroan. Perseroan saat ini masih berada dalam tahap perencanaan dan/atau pengembangan usaha, penyesuaian kegiatan usaha dalam Anggaran Dasar dan pemenuhan aspek perizinan dan persyaratan administratif lainnya.

Pertumbuhan kawasan industri dan kawasan tambang di wilayah Kalimantan Timur - termasuk dalam konteks pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN) - menciptakan lonjakan permintaan layanan angkutan karyawan, shuttle bus, dan angkutan pemukiman yang tidak dapat dipenuhi oleh cakupan KBLI yang telah ada. Dengan penambahan kode KBLI baru, Perseroan memiliki kapasitas untuk merespons kebutuhan pasar tersebut secara legal, terstruktur, dan berkelanjutan.

4.2 TUJUAN DAN MANFAAT

Tujuan dan manfaat dari adanya penambahan 3 Kode KBLI baru tersebut, antara lain:

- **Meningkatkan Prospek Usaha Perseroan**

Dengan dilaksanakannya penambahan kegiatan usaha diharapkan dapat memperluas potensi pangsa pasar Perseroan, meningkatkan pendapatan dan keunggulan bersaing Perseroan untuk dimanfaatkan secara optimal bagi perkembangan Perseroan secara terarah dan berkesinambungan.

- **Meningkatkan Pendapatan Perseroan**

Dengan dilaksanakannya penambahan kode KBLI baru, diharapkan dapat meningkatkan pendapatan dan laba Perseroan melalui perkuatan portfolio usaha Perseroan dan membuka aliran pendapatan baru dari kontrak angkutan karyawan jangka panjang bersama perusahaan-perusahaan tambang dan konstruksi berskala besar.

- **Meningkatkan Kepercayaan**

Meningkatnya prospek usaha Perseroan karena menurunnya tingkat risiko usaha dan bertambahnya potensi untuk meningkatkan kinerja keuangan, diharapkan dapat meningkatkan kepercayaan pihak ketiga kepada Perseroan baik kepada pihak mitra usaha dan pemegang saham.

- **Memberikan Nilai Tambah**

Memberikan suatu nilai tambah bagi semua pemegang saham, manajemen, karyawan, melalui peningkatan *good corporate governance* dalam hal akuntabilitas, tanggung jawab, transparansi dari masing-masing lini usaha yang dapat berdiri sendiri secara independen. Perseroan juga dapat meningkatkan nilai untuk jangka panjang dengan adanya

pertumbuhan pendapatan dan meningkatkan kinerja keuangan Perseroan, yang pada akhirnya dapat menciptakan nilai tambah bagi para pemegang saham Perseroan dan pemangku kepentingan, sekaligus memberikan kesempatan untuk menghasilkan dividen yang berkesinambungan.

Nilai tambah bagi klien Perseroan adalah memberikan kepastian dan kenyamanan layanan mobilisasi tenaga kerja yang terstandarisasi, berlisensi resmi, dan dapat diandalkan. Di samping itu manfaat bagi negara kita Adalah meningkatkan kontribusi perpajakan dan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) dari kegiatan usaha yang kini tercatat secara resmi dalam KBLI yang tepat. Secara khusus Perseroan turut menargetkan manfaat bagi Masyarakat umum dengan membuka lapangan kerja baru di sektor pengemudi, mekanik, dan tenaga operasional angkutan.

4.3 TANGGAL PENILAIAN

Tanggal pisah batas Tanggal pisah batas (cut off date) penilaian adalah per 31 Desember 2025, dimana batas tersebut diambil atas dasar pertimbangan kepentingan dan tujuan penilaian.

5. PROYEKSI KEUANGAN

5.1 ASUMSI PROYEKSI KEUANGAN

Proyeksi keuangan digunakan asumsi yang merefleksikan rencana bisnis manajemen untuk masa mendatang. Sebagai tambahan, informasi dan saran yang relevan dari manajemen sehubungan dengan pergerakan di setiap variabel dalam kerangka kerja yang sudah ditentukan, juga digunakan sebagai pertimbangan.

Selama periode proyeksi, diasumsikan tidak ada perubahan pada peraturan perpajakan dan peraturan perbankan. Selain itu juga diasumsikan tidak ada perubahan pada manajemen dan kebijakan akuntansi. Asumsi proyeksi keuangan dibuat untuk 5 tahun (2026 – 2030) dengan asumsi **going concern** yang mencakup proyeksi pendapatan dari jasa angkutan penumpang dan sewa kendaraan untuk tiap kode KBLI baru (49429, 49422 dan 49229), serta proyeksi beban operator/pengemudi terkaitnya, beban material (pemeliharaan dan perbaikan kendaraan, dan beban penyusutan). Tiap tahun juga dijadwalkan terjadi *Capital Expenditure* berupa penambahan armada kendaraan baru sesuai tipe dalam masing-masing kode KBLI baru. Piutang usaha diasumsikan 45 hari Rincian seluruh asumsi, perhitungan selama periode 5 tahun proyeksi terlampir.

Rangkuman tambahan pendapatan dan biaya sesuai 3 kode KBLI baru selama periode proyeksi adalah sebagai berikut:

Keterangan	2026	2027	2028	2029	2030
	1	2	3	4	5
PROYEKSI (dalam Rp)					
Pendapatan	7.531.913.784	72.572.261.872	123.430.529.073	152.695.292.931	174.225.777.473
Beban Pokok Pendapatan	(5.129.654.175)	(40.034.927.693)	(59.231.569.319)	(71.316.616.386)	(82.383.223.188)
Total Laba Sebelum Pph	2.402.259.609	32.537.334.179	64.198.959.754	81.378.676.545	91.842.554.285

Secara spesifik, proyeksi tambahan pendapatan sesuai 3 kode KBLI baru telah disusun oleh pihak manajemen Perseroan dengan memperhitungkan strategi pemasaran yang dikaitkan dengan perkiraan pertumbuhan dari kebutuhan klien korporatnya, dirinci ke asumsi tipe dan jumlah kendaraan serta periode sewanya sebagai berikut:

- ❖ Kode KBLI 49429: Merek/Tipe Mitsubishi Triton/Ambulance atau Mine Rescue, Periode Sewa 24-36 bulan dengan tarif sewa Rp 17,8 juta – 28 juta per bulannya (26 unit kendaraan)
- ❖ Kode KBLI 49422: Merek/Tipe Mitsubishi Triton/Pajero, DC Standard, Xpander, Toyota Fortuner, Periodew Sewa 12-60 bulan dengan tarif sewa Rp 10 juta – 25 juta per bulannya;
- ❖ Kode KBLI 49229: Merek/Tipe Micro Bus, Manhaul, Medium Bus dengan tarif sewa Rp 23 juta – 43,6 juta per bulannya

Terlihat di atas bahwa kisaran harga sewa kendaraan oleh Perseroan kepada kliennya berada di kisaran Rp 17,8 – 43 jutaan per unit/blnnya. Atas dasar asumsi di atas telah disusun proyeksi keuangan intensif terinci untuk 5 tahun dengan asumsi sebagai usaha yang terus berkelanjutan.

Terkait proyeksi keuangan layanan angkutan kendaraan sesuai kode KBLI 49429, 49422 dan 49229 maka untuk tiap kendaraannya diperhitungkan pendapatan jasa pengemudi (operator kendaraan) per kendaraan per bulannya sebesar Rp 10,3 juta – Rp 11,5 juta per orang. Margin Kotor pendapatan jasa pengemudi diperhitungkan 5%.

5.2 PROYEKSI LAPORAN POSISI KEUANGAN

Selama periode proyeksi, diasumsikan tidak ada perubahan pada peraturan perpajakan. Selain itu juga diasumsikan tidak ada perubahan pada manajemen dan kebijakan akuntansi.

Proyeksi Posisi Keuangan Konsolidasi Perseroan tanpa penambahan kegiatan usaha selama tahun 2026-2030 ditunjukkan pada tabel berikut ini:

(dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)

	2026	2027	2028	2029	2030
ASET					
ASET LANCAR					
Kas dan setara kas	27.581.862.625	28.965.742.306	54.334.375.500	62.090.799.042	54.981.807.869
Pihak ketiga	183.879.361.026	197.310.171.679	187.317.467.114	208.514.302.504	275.915.280.014
Piutanglain-lain	8.549.519.484	8.549.519.484	8.549.519.484	8.549.519.484	8.549.519.484
Persediaan	23.088.067.278	24.078.862.866	25.121.395.887	26.193.885.055	27.298.261.928
Biaya dibayar dimuka dan uangmuka	3.535.014.009	2.753.385.660	1.914.670.802	1.154.490.022	668.041.413
Pajak dibayar dimuka, Bagian lancar					
- Pajak lainnya	459.271.280	688.459.901	1.098.232.556	1.832.246.082	3.148.485.391
Aset Lancar Lainnya	2.000.000.000	2.000.000.000	2.000.000.000	2.000.000.000	2.000.000.000
Jumlah aset lancar	249.093.095.702	264.346.141.896	280.335.661.343	310.335.242.189	372.561.396.099
ASET TIDAK LANCAR					
Pihak ketiga	1.743.358.947	1.743.358.947	1.743.358.945	1.743.358.946	1.743.358.943
Aset tetap	488.653.264.150	529.756.798.902	552.836.109.586	563.617.867.170	517.327.674.445
Aset hak guna	59.352.492.069	39.309.029.973	28.931.012.623	566.930.466	(3.324.280.084)
Aset pajak tangguhan	22.721.569.389	22.721.569.389	22.721.569.389	22.721.569.389	22.721.569.389
- Pajak penghasilan badan	7.930.666.515	7.930.666.515	7.930.666.515	7.930.666.515	7.930.666.515
Aset lain-lain	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000
Jumlah aset tidak lancar	580.421.351.070	601.481.423.726	614.182.717.058	596.600.392.486	546.418.989.208
JUMLAH ASET	829.514.446.772	865.827.565.622	894.518.378.401	906.935.634.675	918.980.385.307

	2026	2027	2028	2029	2030
LIABILITAS					
LIABILITAS JANGKA PENDEK					
Utang usaha	17.596.406.580	13.266.249.906	18.795.593.452	28.543.124.203	12.194.725.977
Utang lain-lain	6.540.341.666	5.088.075.540	4.916.196.824	4.246.402.678	3.545.530.149
Beban yang masih harus dibayar	12.803.168.685	13.730.890.720	14.686.444.416	15.670.664.723	16.684.411.640
Utang pajak					
- Pajak penghasilan badan	47.716.707	47.716.707	47.716.707	47.716.707	47.716.707
- Pajak lainnya	1.249.850.265	794.814.134	862.097.692	974.783.345	1.168.730.675
Uang muka dari pelanggan	464.765.349	499.988.333	536.268.006	573.636.069	612.125.174
Utang pembiayaan konsumen, bagian jangka pendek	142.577.942.216	170.948.302.249	189.655.848.655	171.117.116.018	146.428.299.752
Liabilitas sewa, bagian jangka pendek	8.789.960.918	5.583.498.595	5.583.498.595	5.583.498.595	5.583.498.595
Pinjaman dari pemegang saham, bagian jangka pendek	18.333.333.329	18.333.333.329	4.027.777.796	-	-
Jumlah liabilitas jangka pendek	208.403.485.716	228.292.869.514	239.111.442.144	226.756.942.339	186.265.038.669
LIABILITAS JANGKA PANJANG					
Utang pembiayaan konsumen, bagian jangka panjang	144.256.206.243	145.892.666.411	122.177.995.171	96.840.733.233	94.805.587.728
Liabilitas sewa, bagian jangka panjang	13.294.916.740	13.294.916.740	13.294.916.740	13.294.916.740	13.294.916.740
Pinjaman dari pemegang saham, bagian jangka panjang	22.361.111.126	4.027.777.796	-	-	-
Kewajiban imbalan pascakerja, bagian jangka panjang	17.380.664.236	17.496.648.420	17.724.464.782	17.844.417.260	18.072.364.438
Jumlah liabilitas jangka panjang	197.292.898.345	180.712.009.367	153.197.376.693	127.980.067.233	126.172.868.907
JUMLAH LIABILITAS	405.696.384.060	409.004.878.881	392.308.818.837	354.737.009.572	312.437.907.575
EKUITAS					
Modal Ditempatkan dan Disetor	151.020.000.000	151.020.000.000	151.020.000.000	151.020.000.000	151.020.000.000
Tambahan modal disetor	55.024.051.952	55.024.051.952	55.024.051.952	55.024.051.952	55.024.051.952
Selisih kurs atas penjabaran laporan keuangan dalam mata uang asing	6.002.226.150	6.002.226.150	6.002.226.150	6.002.226.150	6.002.226.150
Saldo laba:					
- Dicadangkan	30.204.000.000	30.204.000.000	30.204.000.000	30.204.000.000	30.204.000.000
- Belum dicadangkan	181.567.784.610	214.572.408.639	259.959.281.462	309.948.347.001	364.292.199.630
Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk	423.818.062.712	456.822.686.741	502.209.559.564	552.198.625.103	606.542.477.732
Kepentingan nonpengendali	-	-	-	-	-
JUMLAH EKUITAS	423.818.062.712	456.822.686.741	502.209.559.564	552.198.625.103	606.542.477.732

Proyeksi Posisi Keuangan Konsolidasi Perseroan dengan penambahan kegiatan usaha selama tahun 2026-2030 ditunjukkan pada tabel berikut ini:

(dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)

	2026	2027	2028	2029	2030
ASET					
ASET LANCAR					
Kas dan setara kas	44.843.429.495	52.320.010.962	61.837.642.090	73.289.690.466	81.396.474.668
Piutang usaha:					
Pihak ketiga	172.924.377.035	153.462.218.282	130.968.062.933	150.889.625.794	193.775.498.104
Piutang lain-lain	8.549.519.484	8.549.519.484	8.549.519.484	8.549.519.484	8.549.519.484
Persediaan	23.095.055.928	24.148.187.716	25.294.810.847	26.482.328.573	27.755.499.114
Biaya dibayar dimuka dan uang muka	3.535.014.009	2.753.385.660	1.914.670.802	1.154.490.022	668.041.413
Pajak dibayar dimuka, Bagian lancar					
- Pajak lainnya	459.271.280	688.459.901	1.098.232.556	1.832.246.082	3.148.485.391
Aset Lancar Lainnya	2.000.000.000	2.000.000.000	2.000.000.000	2.000.000.000	2.000.000.000
Jumlah aset lancar	255.406.667.231	243.921.782.005	231.662.938.712	264.197.900.421	317.337.013.168
ASET TIDAK LANCAR					
Biaya dibayar dimuka dan uang muka					
Pihak ketiga	1.743.358.948	1.743.358.948	1.743.358.948	1.743.358.948	1.743.358.948
Aset tetap	513.791.901.303	622.248.393.362	701.302.174.908	752.421.697.725	784.806.029.671
Aset hak guna	59.352.492.069	39.309.029.973	28.931.012.623	566.930.466	(3.324.280.084)
Aset pajak tangguhan	22.721.569.389	22.721.569.389	22.721.569.389	22.721.569.389	22.721.569.389
- Pajak penghasilan badan	7.930.666.515	7.930.666.515	7.930.666.515	7.930.666.515	7.930.666.515
Aset lain-lain	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000
Jumlah aset tidak lancar	605.559.988.224	693.973.018.187	762.648.782.383	785.404.223.043	813.897.344.439
JUMLAH ASET	860.966.655.455	937.894.800.192	994.311.721.095	1.049.602.123.464	1.131.234.357.607

	2026	2027	2028	2029	2030
LIABILITAS					
LIABILITAS JANGKA PENDEK					
Utang usaha	20.414.179.456	23.302.485.508	19.634.859.976	22.954.402.540	17.634.988.332
Utang lain-lain	6.540.341.666	5.088.075.540	4.916.196.824	4.246.402.678	3.545.530.149
Beban yang masih harus dibayar	12.803.168.685	13.730.890.720	14.686.444.416	15.670.664.723	16.684.411.640
Utang pajak					
- Pajak penghasilan badan	47.716.707	47.716.707	47.716.707	47.716.707	47.716.707
- Pajak lainnya	1.249.850.265	794.814.134	862.097.692	974.783.345	1.168.730.675
Uang muka dari pelanggan	464.765.349	499.988.333	536.268.006	573.636.069	612.125.174
Utang pembiayaan konsumen, bagian jangka pendek	152.160.228.278	189.513.280.777	211.646.711.551	190.064.603.774	160.895.429.034
Liabilitas sewa, bagian jangka pendek	8.789.960.918	5.583.498.595	5.583.498.595	5.583.498.595	5.583.498.595
Ptjman dari pemegang saham, bagian jangka pendek	18.333.333.329	18.333.333.329	4.027.777.796	-	-
Jumlah liabilitas jangka pendek	220.803.544.654	256.894.083.643	261.941.571.565	240.115.708.432	206.172.430.306
LIABILITAS JANGKA PANJANG					
Utang pembiayaan konsumen, bagian jangka panjang	161.791.427.026	165.676.438.426	130.275.903.903	105.889.855.893	108.751.257.076
Liabilitas sewa, bagian jangka panjang	13.294.916.740	13.294.916.740	13.294.916.740	13.294.916.740	13.294.916.740
Ptjman dari pemegang saham, bagian jangka panjang	22.361.111.126	4.027.777.796	-	-	-
Kewajiban imbalan pascakerja, bagian jangka panjang	17.380.664.236	17.496.648.420	17.724.464.782	17.844.417.260	18.072.364.438
Jumlah liabilitas jangka panjang	214.828.119.128	200.495.781.382	161.295.285.425	137.029.189.893	140.118.538.254
JUMLAH LIABILITAS	435.631.663.782	457.389.865.025	423.236.856.990	377.144.898.324	346.290.968.560
EKUITAS					
Modal ditempatkan dan disetor	151.020.000.000	151.020.000.000	151.020.000.000	151.020.000.000	151.020.000.000
Tambahan modal disetor	55.024.051.952	55.024.051.952	55.024.051.952	55.024.051.952	55.024.051.952
Selisih kurs atas penjabaran laporan keuangan dalam mata uang asing	6.002.226.150	6.002.226.150	6.002.226.150	6.002.226.150	6.002.226.150
Saldo laba:					
- Dicadangkan	30.204.000.000	30.204.000.000	30.204.000.000	30.204.000.000	30.204.000.000
- Belum dicadangkan	183.084.713.572	238.271.970.012	328.877.085.278	430.313.084.514	544.608.386.937
Ekuitas yang dapat diatribusikan kepada pemilik entitas induk	425.334.991.674	480.522.248.114	571.127.363.380	672.563.362.616	786.858.665.039
Kepentingan nonpengendali	-	-	-	-	-
JUMLAH EKUITAS	425.334.991.674	480.522.248.114	571.127.363.380	672.563.362.616	786.858.665.039
JUMLAH LIABILITAS DAN EKUITAS	860.966.655.455	937.912.113.139	994.364.220.370	1.049.708.260.941	1.133.149.633.599

5.3 PROYEKSI LABA RUGI

Proyeksi Laba Rugi khusus terkait penambahan 3 kode KBLI baru selama tahun 2026-2030 adalah sebagai berikut:

Keterangan	Proyeksi 2026	Proyeksi 2027	Proyeksi 2028	Proyeksi 2029	Proyeksi 2030
	1	2	3	4	5
Pendapatan dari KBLI Baru					
Pendapatan Angkutan dan Sewa Kendaraan	5.339.589.933	52.333.303.193	91.097.901.868	113.268.600.537	129.764.499.556
Pendapatan Jasa Operator Kendaraan	2.192.323.851	20.238.958.679	32.332.627.205	39.426.692.394	44.461.277.917
Total Pendapatan KBLI Baru	7.531.913.784	72.572.261.872	123.430.529.073	152.695.292.931	174.225.777.473
Beban Pokok Pendapatan					
Materials/Repairs & Maintenance	(898.864.919)	(6.233.620.074)	(10.409.010.975)	(12.702.855.834)	(16.879.366.806)
Operator/Driver Kendaraan	(2.082.707.658)	(19.227.010.745)	(30.715.995.844)	(37.455.357.774)	(42.238.214.021)
Beban Penyusutan Kendaraan	(2.148.081.597)	(14.574.296.875)	(18.106.562.500)	(21.158.402.778)	(23.265.642.361)
Total Beban Pokok Pendapatan KBLI Baru	(5.129.654.175)	(40.034.927.693)	(59.231.569.319)	(71.316.616.386)	(82.383.223.188)
Laba Sebelum Pajak Penghasilan	2.402.259.609	32.537.334.179	64.198.959.754	81.378.676.545	91.842.554.285
Pajak Penghasilan	(528.497.114)	(7.158.213.519)	(14.123.771.146)	(17.903.308.840)	(20.205.361.943)
Laba Bersih	1.873.762.495	25.379.120.659	50.075.188.608	63.475.367.705	71.637.192.342

Proyeksi Laba Rugi Konsolidasi tanpa penambahan kegiatan usaha selama tahun 2026-2030 ditunjukkan pada tabel berikut ini:

(dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)

LAPORAN LABA RUGI DAN PENGHASILAN KOMPREHENSIF LAIN KONSOLIDASIAN UNTUK TAHUN YANG BERAKHIR					
	2026	2027	2028	2029	2030
PENDAPATAN	528.833.365.550	554.724.046.721	575.422.022.904	596.283.098.633	621.890.153.899
BEBAN POKOK PENDAPATAN	(432.700.627.993)	(436.026.673.468)	(441.049.626.223)	(454.517.776.494)	(470.310.985.913)
LABA KOTOR	96.132.737.557	118.697.373.253	134.372.396.681	141.765.322.139	151.579.167.986
Beban umum dan administrasi	(58.258.197.569)	(62.711.918.272)	(64.962.676.995)	(67.321.733.778)	(69.855.878.666)
Pendapatan keuangan	896.157.970	(10.231.175)	(10.199.089)	(10.165.719)	(10.131.015)
Beban keuangan	(25.250.100.461)	(24.135.582.049)	(24.590.261.273)	(26.010.101.632)	(24.191.752.488)
Penghasilan lain-lain, bersih	23.837.453.106	20.248.258.217	22.566.774.605	24.619.732.881	21.437.533.940
LABA SEBELUM PAJAK					
PENGHASILAN	37.358.050.603	52.087.899.974	67.376.033.929	73.043.053.891	78.958.939.757
Beban pajak penghasilan	(8.195.374.902)	(12.157.793.126)	(15.063.678.287)	(16.128.505.533)	(17.689.604.309)
(RUGI)/ LABA BERSIH	29.162.675.701	39.930.106.848	52.312.355.642	56.914.548.358	61.269.335.448
ANALISA RASIO PROFITABILITAS					
Marjin Laba Bruto	18,2%	21,4%	23,4%	23,8%	24,4%
Marjin Laba Usaha	7,2%	10,1%	12,1%	12,5%	13,1%
Marjin Laba Tahun Berjalan	5,5%	7,2%	9,1%	9,5%	9,9%
Return on Assets	3,5%	4,6%	5,8%	6,3%	6,7%
Return on Equity	6,9%	8,7%	10,4%	10,3%	10,1%
Interest Coverage Ratio	1,50	2,32	2,82	2,86	3,38
Debt Service Coverage Ratio	0,87	0,88	0,84	0,95	1,19
Debt Service					
Bunga Pinjaman	25.250.100.461	24.135.582.049	24.590.261.273	26.010.101.632	24.191.752.488
Pokok Pinjaman Dibayar	214.552.625.868	205.277.617.424	226.333.057.006	206.454.678.758	173.422.779.251

Proyeksi Laba Rugi Konsolidasi dengan penambahan kegiatan usaha selama tahun 2026-2030 ditunjukkan pada tabel berikut ini:

(dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)

LAPORAN LABA RUGI DAN PENGHASILAN KOMPREHENSIF LAIN KONSOLIDASIAN UNTUK TAHUN YANG BERAKHIR					
	2026	2027	2028	2029	2030
PENDAPATAN	536.365.279.334	627.296.308.592	698.852.551.977	748.978.391.564	796.115.931.372
BEBAN POKOK PENDAPATAN	(437.717.890.124)	(479.989.430.454)	(512.506.138.617)	(540.769.706.942)	(572.166.448.762)
LABA KOTOR	98.647.389.210	147.306.878.138	186.346.413.360	208.208.684.622	223.949.482.610
Beban umum dan administrasi	(58.260.354.088)	(62.730.963.413)	(64.993.120.455)	(67.361.296.844)	(69.906.711.825)
Pendapatan keuangan	521.217.312	537.192.545	553.647.343	570.596.106	588.053.665
Beban keuangan	(25.317.977.046)	(24.800.931.955)	(25.446.337.030)	(26.938.893.306)	(24.719.784.550)
Penghasilan lain-lain, bersih	23.837.453.106	20.248.258.217	27.561.259.262	24.619.732.881	24.909.635.573
LABA SEBELUM PAJAK					
PENGHASILAN	39.427.728.494	80.560.433.532	124.021.862.480	139.098.823.459	154.820.675.473
Beban pajak penghasilan	(8.748.123.831)	(18.447.694.270)	(26.491.264.396)	(30.737.341.405)	(33.599.890.231)
LABA BERSIH	30.679.604.663	62.112.739.262	97.530.598.084	108.361.482.054	120.622.600.561

ANALISA RASIO PROFITABILITAS					
Marjin Laba Bruto	18,4%	23,5%	26,7%	27,8%	28,1%
Marjin Laba Usaha	7,5%	13,5%	17,4%	18,8%	19,3%
Marjin Laba Tahun Berjalan	5,7%	9,9%	14,0%	14,5%	15,2%
Return on Assets	3,6%	6,6%	9,8%	10,3%	10,7%
Return on Equity	7,3%	12,8%	17,0%	16,1%	15,4%
Interest Coverage Ratio	1,60	3,41	4,77	5,23	6,23
Debt Service Coverage Ratio	0,88	1,00	1,06	1,24	1,61
Debt Service					
Bunga Pinjaman	25.317.977.046	24.800.931.955	25.446.337.030	26.938.893.306	24.719.784.550
Pokok Pinjaman Dibayar	217.511.334.625	223.574.466.634	249.229.516.128	232.941.066.077	191.202.336.131

Jika kita bandingkan rasio profitabilitas proyeksi keuangan Perseroan sebelum dan sesudah penambahan KBLI terlihat bahwa marjin laba bruto membaik dari sebelumnya di kisaran 18,2% - 24,4% menjadi kisaran 18,4% - 28,1% selama 5 tahun proyeksi tersebut. Marjin laba usaha pun dari 13,1% di tahun 2030 terlihat membaik menjadi 19,3% setelah penambahan KBLI. Rasio ROA yang sebelum penambahan KBLI berada di kisaran 3,5% - 6,7% kemudian akan meningkat menjadi kisaran 3,6% - 10,7% setelah penambahan KBLI. Rasio ROE pun dari kisaran 6,9% - 10,1% akan membaik menjadi kisaran 7,3% - 15,4%.

Interest Coverage Ratio sebelum Transaksi berkisar 1,5x – 3,39x dengan Debt Service Coverage Ratio antara 0,87x – 1,19x. Interest Coverage Ratio setelah Transaksi berkisar antara 1,6x hingga 6,2x selama periode proyeksi, dengan Debt Service Coverage Ratio antara 0,88x – 1,61x. Dengan demikian terlihat ada peningkatan ICR dan DSCR dengan dilakukannya transaksi.

Jadi secara keseluruhan tingkat profitabilitas Perseroan akan mengalami peningkatan dengan dilakukannya penambahan kegiatan usaha (3 kode KBLI) baru.

5.4 PROYEKSI ARUS KAS

Proyeksi Arus Kas Konsolidasi tanpa penambahan kegiatan usaha selama tahun 2026-2030 ditunjukkan pada tabel berikut ini:

(dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)

Keterangan	Konsolidasi				
	2026	2027	2028	2029	2030
ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI					
Penerimaan dari pelanggan	587.782.813.439	629.931.408.021	648.681.331.101	665.480.794.679	739.155.955.908
Pembayaran kepada pemasok dan lainnya	(209.099.828.894)	(239.469.899.337)	(262.163.909.596)	(300.770.687.266)	(387.163.221.500)
Pembayaran kepada karyawan	(113.205.831.189)	(120.201.834.911)	(125.385.192.508)	(130.808.241.241)	(136.482.389.050)
Pembayaran pajak penghasilan badan	(5.881.097.769)	(5.881.097.769)	(5.881.097.769)	(5.881.097.769)	(5.881.097.769)
Penerimaan penghasilan keuangan	532.679.336	532.679.336	532.679.336	532.679.336	532.679.336
Pembayaran biaya keuangan	(31.909.235.309)	(31.497.972.514)	(34.522.820.362)	(36.855.438.469)	(38.992.242.666)
Arus kas bersih yang diperoleh dari aktivitas operasi	228.219.499.614	233.413.282.826	221.260.990.201	191.698.009.271	171.169.684.258
ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI					
Penjualan aset tetap	73.729.761.063	70.865.542.968	75.821.487.791	71.909.344.736	64.410.242.976
Perolehan aset tetap	(83.567.654.637)	(90.284.200.359)	(71.504.356.867)	(55.769.189.890)	(58.234.643.012)
Arus kas bersih yang diperoleh dari aktivitas investasi	(9.837.893.574)	(19.418.657.391)	4.317.130.924	16.140.154.846	6.175.599.964
ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN					
Pembayaran atas utang Payment of consumer pembiayaan konsumen	(170.472.653.708)	(190.771.309.137)	(215.736.479.000)	(203.072.692.746)	(173.422.779.252)
Pembayaran kembali liabilitas sewa	(32.149.268.526)	(3.272.501.090)	-	-	-
Pembayaran kembali atas pinjaman pemegang saham	(12.192.184.465)	(11.348.472.802)	(10.669.978.010)	(3.437.036.018)	-
Arus kas bersih yang digunakan untuk aktivitas pendanaan	(214.814.106.699)	(205.392.283.029)	(226.406.457.011)	(206.509.728.763)	(173.422.779.252)
(PENURUNAN)/KENAIKAN BERSIH KAS DAN SETARA KAS	3.567.499.342	8.602.342.406	(828.335.886)	1.328.435.354	3.922.504.970
KAS DAN SETARA KAS PADA AWAL TAHUN	26.014.363.283	22.363.399.900	57.162.711.385	62.762.363.688	53.059.302.899
KAS DAN SETARA KAS PADA AKHIR TAHUN	29.581.862.625	30.965.742.306	56.334.375.500	64.090.799.042	56.981.807.869

Proyeksi Arus Kas Konsolidasi dengan penambahan kegiatan usaha selama tahun 2026-2030 ditunjukkan pada tabel berikut ini:

(dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)

Keterangan	Konsolidasi				
	2026	2027	2028	2029	2030
ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI					
Penerimaan dari pelanggan	612.937.008.538	693.066.603.120	716.803.526.199	757.617.989.778	828.465.151.006
Pembayaran kepada pemasok dan lainnya	(211.059.947.178)	(265.129.607.985)	(305.075.869.427)	(352.583.845.695)	(449.806.462.989)
Pembayaran kepada karyawan	(113.205.831.189)	(120.201.834.911)	(125.385.192.508)	(130.808.241.241)	(136.482.389.050)
Pembayaran pajak penghasilan badan	(5.881.097.769)	(5.881.097.769)	(5.881.097.769)	(5.881.097.769)	(5.881.097.769)
Penerimaan penghasilan keuangan	46.818.643	48.187.203	49.596.819	51.048.723	565.046.432
Pembayaran biaya keuangan	(32.281.860.142)	(36.357.586.294)	(42.757.529.498)	(47.603.174.801)	(51.297.798.041)
Arus kas bersih yang diperoleh dari aktivitas operasi	250.555.090.903	265.544.663.362	237.753.433.815	220.792.678.995	185.562.449.588
ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI					
Penjualan aset tetap	73.729.761.063	70.865.542.968	96.391.487.791	83.349.344.736	78.710.242.976
Perolehan aset tetap	(90.887.954.637)	(106.016.650.359)	(75.969.856.867)	(60.351.539.890)	(64.928.693.012)
Arus kas bersih yang diperoleh dari aktivitas investasi	(17.158.193.574)	(35.151.107.391)	20.421.630.924	22.997.804.846	13.781.549.964
ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN					
Pembayaran atas utang Payment of consumer pembiayaan konsumen	(172.169.881.634)	(208.953.492.743)	(238.559.538.118)	(229.504.030.060)	(191.202.336.131)
Pembayaran kembali liabilitas sewa	(32.149.268.526)	(3.272.501.090)	-	-	-
Pembayaran kembali atas pinjaman pemegang saham	(12.192.184.465)	(11.348.472.802)	(10.669.978.010)	(3.437.036.018)	-
Arus kas bersih yang digunakan untuk aktivitas pendanaan	(216.511.334.625)	(223.574.466.634)	(249.229.516.128)	(232.941.066.077)	(191.202.336.131)
(PENURUNAN)/KENAIKAN BERSIH KAS DAN SETARA KAS	16.885.562.704	6.819.089.337	8.945.548.611	10.849.417.764	8.141.663.422
KAS DAN SETARA KAS PADA AWAL TAHUN	26.014.363.283	22.363.399.900	57.162.711.385	62.762.363.688	53.059.302.899
KAS DAN SETARA KAS PADA AKHIR TAHUN	42.899.925.988	29.182.489.238	66.108.259.997	73.611.781.453	61.200.966.321

6. ANALISA KELAYAKAN INVESTASI

6.1 ANALISA INVESTASI

Untuk mengevaluasi kelayakan investasi pada Rencana Penambahan 3 Kode KBLI digunakan 3 (tiga) indikator yaitu *Net Present Value* (NPV), *Internal Rate of Return* (IRR) dan *Profitability Index* (PI), yang didasarkan pada nilai kini arus kas bersih yang diproyeksikan hingga tahun 2026. Penggunaan NPV berarti mengukur nilai kini dari pengeluaran investasi dan manfaat bisnis yang digambarkan oleh proyeksi manfaat netto.

Nilai NPV mencerminkan selisih dari nilai sekarang arus kas masa datang dengan nilai investasi. Dengan membandingkan antara total investasi yang dikeluarkan pada awal periode dan total arus kas yang akan diterima setiap tahun, maka dapat diketahui nilai NPV yang dihasilkan oleh proyek tersebut. Jika nilai NPV positif maka investasi tersebut layak dilaksanakan sedangkan jika nilai NPV negatif, investasi tersebut sebaiknya tidak dilaksanakan.

Nilai IRR mencerminkan besarnya tingkat bunga yang apabila digunakan untuk mendiskonto seluruh selisih kas masuk akan menghasilkan jumlah kas yang sama dengan jumlah investasi. IRR merupakan nilai tingkat pengembalian investasi pada saat NPV Perseroan sama dengan 0, yang artinya tingkat pengembalian dan risiko dari total investasi pada saat ini adalah sama dengan tingkat pengembalian dan risiko pasar. Sehingga apabila IRR lebih besar dari WACC, maka investasi ini layak dilaksanakan dan apabila IRR lebih kecil dari WACC maka investasi ini sebaiknya tidak dilaksanakan.

Untuk menganalisis keseluruhan profitabilitas dapat menggunakan *Profitability Index* (PI), dimana PI merupakan teknik penilaian investasi yang dihitung dengan membagi nilai sekarang dari arus kas bersih yang akan datang suatu proyek dengan nilai investasi awal yang dibutuhkan untuk proyek tersebut. Apabila PI yang dihasilkan dari suatu proyek sama dengan 1 maka arus kas dari proyek tidak menghasilkan nilai tambah, apabila PI lebih besar dari 1, maka nilai arus kas yang dihasilkan dari proyek menghasilkan nilai tambah bagi Perseroan, sedangkan apabila PI lebih kecil dari 1, maka nilai arus kas yang dihasilkan dari proyek tidak menghasilkan nilai tambah bagi Perseroan. Dalam menganalisis PI suatu proyek maka kelayakan dapat dinilai apabila nilai PI lebih dari 1. Jika PI lebih besar dari 1, maka investasi tersebut dapat disimpulkan layak untuk dilaksanakan.

6.1.1 Penentuan Tingkat Diskonto

Dalam menghitung tingkat diskonto (*discount factor*) untuk AKB digunakan tingkat diskonto berdasarkan Biaya Modal Rata-rata Tertimbang (*Weighted Average Cost of Capital/ WACC*) dengan formula sebagai berikut:

$$\text{WACC} = [k_e \times W_e] + [k_d (1-t) \times W_d]$$

Dimana :

k_e = biaya modal untuk ekuitas

k_d = biaya modal untuk hutang

We = bobot ekuitas dalam struktur kapital
 Wd = bobot hutang dalam struktur kapital
 t = tarif pajak

Tingkat diskonto (*discount rate*) yang digunakan adalah biaya modal rata-rata tertimbang (*weighted average cost of capital*), yang diperoleh dari biaya modal untuk hutang berbunga dan biaya modal untuk ekuitas.

Sedangkan perhitungan biaya modal untuk ekuitas ditentukan dengan mengaplikasikan model **Capital Asset Pricing Model (CAPM)**. Model ini menyatakan bahwa biaya ekuitas adalah bunga bebas risiko ditambah premium untuk menutup risiko sistimatis dari sekuritas saham, dengan formula sebagai berikut :

$$K_e = R_f + \beta (R_m - R_f) - CDS$$

$$K_e = R_f + \beta \cdot R_p - CDS$$

Dimana :

R_f = tingkat pengembalian untuk investasi bebas risiko
 R_m = tingkat pengembalian yang diharapkan oleh pasar ekuitas
 R_p = selisih antara R_m dengan R_f
 CDS = *country default spread*
 β = sensitivitas antara tingkat pengembalian investasi dengan pasar

R_f (Risk free rate), adalah tingkat suku bunga untuk instrumen-instrumen yang dianggap tidak memiliki kemungkinan gagal bayar. Untuk penilaian ini, instrumen bebas risiko yang digunakan adalah tingkat suku bunga Surat Utang Negara (SUN) yang jatuh tempo hingga 30 tahun, yaitu sebesar **6,725%** per tanggal 31 Desember 2025.

R_p (Equity Risk Premium - ERP), adalah selisih antara tingkat bunga investasi bebas risiko dengan tingkat kembalikan investasi dalam bentuk penyertaan. Penentuan *equity market risk premium* memasukkan premi untuk risiko spesifik negara (*country-specific risk premiums*) seperti volatilitas harga saham untuk menghasilkan *base equity market risk premium*. Dengan mengikutkan risiko-risiko ini, dihasilkan tingkat diskonto yang mengakomodasi perubahan-perubahan sentimen jangka pendek di sekuritas di pasar negara berkembang (*emerging market*).

Untuk memperoleh gambaran mengenai ERP, digunakan pendekatan sebagai berikut :

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Aswath Damodaran mengenai "*Country Default Spreads and Risk Premiums*" yang diterbitkan pada bulan Januari 2026 menyatakan bahwa pasar pada negara dengan *emerging market* umumnya 1,5 hingga 2 kali lebih volatil dibandingkan dengan Amerika Serikat. Dengan menerapkan rasio volatilitas pasar Indonesia ke pasar Amerika Serikat dengan cara mengalikannya, maka diperoleh tingkat premi risiko untuk pasar Indonesia adalah sebesar **6,69%**.

CDS (Country Default Spread), adalah tingkat (*rating*) gagal bayar obligasi yang dikeluarkan pemerintah yang dalam penilaian ini diaplikasikan **1,62%** berdasarkan Damodaran yang bersumber dari rating Indonesia Baa2 oleh lembaga independen Moody's.

β (Beta), adalah pengukur tingkat sensitivitas pengembalian investasi terhadap pengembalian pasar saham secara keseluruhan. Beta Perseroan akan dihitung dengan mengacu kepada

(*unlevered*) beta Damodaran dari *Business & Consumer Services* sebesar 0,98 yang kemudian disesuaikan (*relevered*) dengan struktur kapital atau tingkat *leverage* pasar untuk memperoleh beta yang sesuai, dengan formula sebagai berikut:

$$\beta_L = \beta_U \times [1 + (1 - t) \times \text{DER}]$$

Dimana :

β_L = beta levered, yaitu beta yang mengacu pada portfolio pasar dengan pengaruh hutang

β_U = beta unlevered, yaitu beta yang mengacu pada portfolio pasar tanpa pengaruh hutang

t = tingkat pajak

DER = rasio hutang terhadap ekuitas

Dengan menggunakan formula di atas, maka beta *unlevered* akan dijadikan *levered* dengan menggunakan struktur hutang terhadap ekuitas yaitu 87:13 untuk industri *Business & Consumer Services*, sehingga diperoleh beta untuk Perseroan sebesar 1,1.

Perhitungan Cost of Equity

Keterangan	
□ Rf	6,725%
□ Rm-Rf	6,69%
□ β	1,1
□ CDS	1,62%
Total	12,44%

6.1.2 Penentuan Biaya Modal Untuk Hutang

Karena perhitungan nilai ekuitas dilakukan dengan mendiskonto tingkat balikan terhadap keseluruhan modal (*Free Cash Flow to the Firm/ Invested Capital*), maka tingkat diskonto yang digunakan adalah tingkat diskonto yang merupakan rata-rata tertimbang biaya modal, baik yang berasal dari hutang berbunga (*interest bearing debt*) maupun yang berasal dari ekuitas.

Dalam penilaian ini, biaya modal untuk hutang digunakan tingkat bunga pinjaman investasi rata-rata Bank Persero dalam mata uang Rupiah yang berlaku di pasar pada bulan Desember 2025 yaitu sebesar 8,44% (sumber: <http://www.bi.go.id>).

6.1.3 Kesimpulan

Sebagaimana telah diuraikan di atas, diperoleh biaya modal untuk ekuitas sebesar 10,47% dan biaya modal untuk hutang sebesar 8,67%, maka diperoleh WACC sebesar 7,50% selama periode proyeksi sebagai berikut:

Jenis Modal	Biaya Modal	Bobot	Tertimbang
Cost of Debt	6,58%	13,3%	0,87%
Cost of Equity	12,44%	86,7%	10,79%
WACC			11,67%

6.2 KELAYAKAN INVESTASI

Analisa kelayakan investasi dapat dilakukan berdasarkan perhitungan kelayakan investasi Perseroan dan perbandingan antara rasio kinerja proyeksi keuangan dalam kondisi tanpa adanya Rencana Penambahan 3 Kode KBLI dan dengan adanya penambahan Rencana Penambahan 3 Kode KBLI. Kelayakan investasi Perseroan dihitung dengan menggunakan tiga indikator yaitu *Net Present Value* (NPV), *Internal Rate of Return* (IRR) dan *Profitability Index* (PI). Berdasarkan analisis kelayakan yang telah dilakukan terhadap penambahan kegiatan usaha Perseroan, diperoleh hasil perhitungan sebagai berikut:

(dalam Rupiah, kecuali dinyatakan lain)

Keterangan	Proyeksi	Proyeksi	Proyeksi	Proyeksi	Proyeksi	
	2026	2023	2024	2025	2026	
	1	2	3	4	5	
Investasi awal	-	-	-	-	-	
Kas masuk dari pendapatan	6.590.424.561	64.442.218.361	117.073.245.673	149.037.197.449	171.534.466.905	
Kas keluar untuk pembayaran:						
CAPEX - Investasi Kendaraan	(31.786.718.750)	(29.835.156.250)	(11.392.187.500)	(14.546.875.000)	(21.396.484.375)	
Material/ Pemeliharaan & Perbaikan Kendaraan	(898.864.919)	(6.233.620.074)	(10.409.010.975)	(12.702.855.834)	(16.879.366.806)	
Beban Operator/ Driver Kendaraan	(2.082.707.658)	(19.227.010.745)	(30.715.995.844)	(37.455.357.774)	(42.238.214.021)	
Pajak penghasilan	(528.497.114)	(7.158.213.519)	(14.123.771.146)	(17.903.308.840)	(20.205.361.943)	
Kas bersih	(28.706.363.881)	1.988.217.773	50.432.280.208	66.428.800.001	70.815.039.761	
Faktor Diskonto	11,67%	0,8955	0,8020	0,7182	0,6432	0,5760
Nilai kini dari Kas Masuk	5.901.910.479	57.709.818.288	104.842.382.929	133.467.000.387	153.613.937.679	
Nilai kini dari Kas Keluar	(25.707.355.914)	1.780.504.913	45.163.524.793	59.488.857.998	63.416.859.019	
Nilai kini dari Arus Kas Bersih	(25.707.355.914)	1.594.492.208	36.219.819.232	42.724.137.677	40.786.987.206	
NPV	95.618.080.409	Rp				
IRR	26,5%					
Payback Period (PP)	2,67	tahun				
PI	3,16					
Laba Bersih	1.873.762.495	25.379.120.659	50.075.188.608	63.475.367.705	71.637.192.342	
ROI terhadap CAPEX - akumulatif	5,9%	41,2%	68,6%	72,5%	65,7%	

Berdasarkan tabel di atas, ROI menunjukkan peningkatan bertahap dari 5,9% di tahun 2026 hingga meraih kisaran 65,7% - 72,5% di dua tahun terakhir proyeksi keuangan. NPV menunjukkan nilai positif yakni Rp 95,6 Milyar, dan tingkat IRR lebih tinggi daripada WACC yakni 26,5%. Di samping itu PI sebesar 3,16x (lebih dari 1). Dengan demikian secara keseluruhan investasi tersebut **layak**.

6.3 KESIMPULAN

Berdasarkan hasil kajian dan analisa yang telah dilakukan terhadap seluruh aspek yang terkait dalam rangka menentukan kelayakan usaha, kami berpendapat bahwa Rencana Penambahan 3 Kode KBLI yang akan dilakukan oleh Perseroan dinilai **"layak"**.

Mengingat bahwa ada kemungkinan terjadinya perbedaan waktu dari tanggal laporan ini disusun dengan pelaksanaan rencana usaha, maka kesimpulan di atas berlaku bila tidak ada perubahan yang memiliki dampak yang signifikan terhadap nilai dan hubungan manajemen Perseroan dengan pelaksanaan rencana usaha, yang meliputi kondisi pasar dan perekonomian, kondisi umum bisnis dan keuangan, peraturan Pemerintah Indonesia dan

perubahan organisasi dan/atau manajemen Perseroan setelah tanggal laporan ini dikeluarkan. Studi Kelayakan atas rencana usaha mungkin akan berbeda jika setelah tanggal laporan dikeluarkan terjadi perubahan-perubahan tersebut di atas.

7. SYARAT PEMBATAAN

1. Menghasilkan laporan yang bersifat *non-disclaimer opinion*.
2. Kami telah melakukan penelaahan atas data dan informasi yang digunakan dalam proses penilaian yang disiapkan oleh manajemen Perseroan.
3. Data dan informasi yang diperoleh berasal dari sumber yang dapat dipercaya keakuratannya.
4. Kami menggunakan proyeksi keuangan yang telah disesuaikan yang mencerminkan kewajaran proyeksi keuangan yang dibuat oleh manajemen dengan kemampuan pencapaiannya (*fiduciary duty*).
5. Kami bertanggungjawab atas pelaksanaan penilaian dan kewajaran proyeksi keuangan yang telah disesuaikan dalam laporan studi kelayakan ini.
6. Kami menghasilkan laporan studi kelayakan yang terbuka untuk publik, kecuali terdapat informasi yang bersifat rahasia yang dapat mempengaruhi operasional perusahaan.
7. Kami bertanggung jawab atas laporan studi kelayakan dan kesimpulan nilai dari penilaian yang dilakukan.
8. Kami telah memperoleh informasi atas status hukum objek penilaian dari Perseroan.