

.....
**OPTIMALISASI DUKUNGAN SEKTOR PERHUBUNGAN PADA KAWASAN
 INDUSTRI TERPADU BATANG (KITB)**

Oleh
Heppy Eka Prasetya
 Perencana Ahli Muda pada Biro Perencanaan, Sekretariat Jenderal, Kementerian
 Perhubungan
 Email: heprasetya@gmail.com

Fenomena yang melatarbelakangi disusunnya *policy paper* ini adalah tantangan optimalisasi perkembangan investasi di simpul kegiatan industri baru yang terletak di Kecamatan Gringsing, Kabupaten Batang dengan luas area 4.300 hektar, yang dipersiapkan menjadi Kawasan industri kompetitif di Asia Tenggara. Kawasan industri baru tersebut diberi nama Kawasan Industri Terpadu Batang (KITB), yang secara pembangunannya telah didukung dengan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 106 Tahun 2022 tentang Percepatan Investasi Melalui Pengembangan Kawasan Industri Terpadu Batang di Provinsi Jawa Tengah. Menurut laporan Badan Pengelola KITB pada tahun 2023 terdapat 13 perusahaan yang akan membangun di fase 1, klaster 1 dengan luas 450 ha, sehingga kawasan tersebut akan termanfaatkan 14,5% dari total ruang klaster 1 (3.100 ha), dan masih terdapat 85,5% (2.650 ha) area yang dapat dimanfaatkan untuk kawasan industri. Hal ini tentu menjadi tantangan tersendiri untuk KITB menjadi Kawasan industri yang kompetitif di tingkat Asia Tenggara agar investasinya dapat terus berjalan, dan menjadi performa kinerja pada level pelaksana (Kementerian/Lembaga/Pemda/BUMN/Pengelola) untuk merealisasikan arahan Presiden melalui Peraturan Presiden tentang percepatan di KITB. Guna mendukung percepatan dan keberlanjutan investasi tersebut, kemudian akan dilihat dari apakah fungsi konektivitas KITB yang direncanakan dapat terintegrasi dengan rencana infrastruktur seperti Pelabuhan, kereta api, *dry port* dan fungsi penunjang lainnya telah terkoneksi dengan baik. Adapun berdasarkan kondisi saat ini bahwa dukungan konektivitas dengan simpul infrastruktur tersebut masih diperlukan usaha agar dapat terhubung dengan baik. Terhadap identifikasi fenomena tersebut perlu dilakukan penyusunan *Policy Paper* dengan berdasarkan hasil survey dan wawancara guna pengumpulan data dan informasi serta dilakukan analisis dengan mengacu pada kajian literatur, sehingga diharapkan mendapat rekomendasi kebijakan yang tepat untuk dukungan yang perlu diberikan Pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan. Kesimpulan yang didapat yaitu pembangunan/peningkatan Stasiun Plabuan dan konektivitas menuju Pelabuhan Tanjung Mas Semarang harus dilaksanakan oleh Pemerintah mengingat juga merupakan pengembangan asset prasarana KA eksisting Pemerintah untuk lebih menunjang kebermanfaatan yang maksimal, sedangkan untuk pembangunan *dry port* dapat dilakukan melalui sinergi BUMN (PT. Pelindo dan PT. KAI) bersama Pengelola KITB sebagai upaya langkah percepatan pembangunan menciptakan fasilitas pendukung alur distribusi, guna mewujudkan tujuan KITB untuk mendorong pertumbuhan ekonomi, menciptakan lapangan kerja, dan mendukung pemulihan ekonomi nasional.

Kata Kunci: Peraturan Presiden Nomor 106 Tahun 2022, Proyek Strategis Nasional (PSN), Kawasan Industri Terpadu Batang, Stasiun Plabuan, *dry port* KITB.

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Fenomena yang melatarbelakangi disusunnya *policy paper* ini adalah tantangan

optimalisasi perkembangan investasi di simpul kegiatan industri baru yang terletak di Kecamatan Gringsing, Kabupaten Batang

dengan luas area 4.300 hektar, yang dipersiapkan menjadi Kawasan industri kompetitif di Asia Tenggara. Kawasan industri baru tersebut diberi nama Kawasan Industri Terpadu Batang (KITB), yang secara pembangunannya telah didukung dengan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 106 Tahun 2022 tentang Percepatan Investasi Melalui Pengembangan Kawasan Industri Terpadu Batang di Provinsi Jawa Tengah.

Menurut laporan Badan Pengelola KITB pada tahun 2023 terdapat 13 perusahaan yang akan membangun di fase 1, klaster 1 dengan luas 450 ha, sehingga dibutuhkan langkah lanjut untuk dapat mendorong iklim investasi di KITB agar menjadi simpul kegiatan industri yang berkelanjutan perkembangannya. Terkait dengan pembagian klaster pada KITB sebagai berikut:

- a. Klaster 1 : 3.100 ha sebagai *Industrial Estate & Industrial Township*
- b. Klaster 2 : 800 ha sebagai Pusat Inovasi dan *Township*
- c. Klaster 3 : 400 ha sebagai Pusat Rekreasi dan *Township*

Dengan pembangunan fase 1 seluas 450 ha artinya akan termanfaatkan 14,5% dari total ruang klaster 1 (3.100 ha), sehingga masih terdapat 85,5% (2.650 ha) area yang dapat dimanfaatkan untuk kawasan industri. Hal ini tentu menjadi tantangan tersendiri untuk KITB menjadi Kawasan industri yang kompetitif di tingkat Asia Tenggara, dan menjadi performa kinerja pada level pelaksana (Kementerian/Lembaga/Pemda/BUMN/Pengelola) untuk merealisasikan arahan Presiden melalui Peraturan Presiden tentang percepatan di KITB.

Untuk mendukung percepatan investasi tersebut, kemudian akan dilihat dari apakah fungsi konektivitas KITB yang direncanakan dapat terintegrasi dengan rencana infrastruktur seperti Pelabuhan, kereta api, *dry port* dan fungsi penunjang lainnya telah terkoneksi dengan baik.

Berdasarkan perkembangan saat ini, kondisi dukungan konektivitas dengan simpul infrastruktur transportasi masih perlu diusahakan untuk menjadi terhubung dengan baik, namun jika melihat kondisi lapangan terdapat prasarana eksisting yang telah tersedia seperti Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, Stasiun Plabuan yang berdekatan dengan KITB, dan jalur ganda kereta api eksisting lintas utara Pulau Jawa yang membentang dari Merak – Jakarta – Bekasi – Cikarang – Cikampek – Cirebon – Tegal – Pekalongan – Semarang – Bojonegoro – Surabaya sepanjang +/- 900 Km yang telah menjadi jalur ganda penuh sejak tahun 2015. Hal ini dibutuhkan rekomendasi untuk kebijakan langkah lanjut para pemangku kepentingan, mengingat sesuai Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor PR.005/SK.89/DJKA/2020 Tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024 juga belum spesifik mengakomodir rencana dukungan konektivitas di KITB tersebut, sehingga penyiapan *readiness criteria* nya mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 112 tahun 2017 tentang Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan, juga belum tersedia untuk kelengkapan dokumen perencanaan seperti *Feasibility Study*, Survei Investigasi dan Desain/SID, Dokumen Lingkungan dan *Detailed Engineering Design/DED*). Selain dikarenakan hal tersebut, faktor tantangan lainnya yaitu kecukupan pendanaan Pemerintah melalui APBN yang masih berfokus pada prioritas kegiatan *on-going* lainnya seperti dukungan di Ibu Kota Negara baru, dukungan pembangunan transportasi perkotaan, kemudian kegiatan Proyek Strategis Nasional yang *on-going* dikerjakan, butuh dipenuhi pendanaannya sampai dengan selesai. Disisi lain untuk perkembangan pendanaan APBN bidang perhubungan secara *trend* tahun ke tahun dari pagu kebutuhan sampai dengan pagu alokasi anggaran hanya

terpenuhi +/- 40%, artinya hal ini menjadikan fokus kegiatan yang akan didanai melalui APBN menjadi terbatas/selektif.

Sehubungan dengan hal tersebut, disusun *policy paper* ini dalam rangka memberikan pertimbangan kebijakan bagi pemerintah sebagai bentuk intervensi yang dapat dilakukan, guna mendorong peningkatan iklim investasi di KITB, sehingga atas investasi yang telah dikerjakan dapat mendorong perkembangan perekonomian wilayah dan nasional.

Policy paper ini mengkaji keberadaan KITB yang perlu didukung agar perkembangan investasi industri dapat terus berkembang sesuai rencana. Melihat kondisi saat ini pemanfaatan ruang lahan industri akan termanfaatkan 14,5%, sehingga terdapat 85,5% lahan yang dapat digunakan untuk investasi di KITB yang berkelanjutan. Adapun perumusan masalah menggunakan pendekatan CGI yaitu *Controversy*, *Gap* dan *Inconsistency* sebagai mana dijelaskan berikut:

Tabel 1. Tantangan KITB

No	Issue	Tantangan		
		Controversy	Gap	Inconsistency
1	Perkembangan investasi di KITB	Tantangan optimalisasi investasi di KITB	Tersusunnya <i>masterplan</i> dan didukung percepatan dengan Perpres	Jumlah investasi yang telah masuk 13 perusahaan (14,5% lahan termanfaatkan)
2	Dukungan Pemerintah di KITB	Dukungan transportasi belum terlihat	Simpul prasarana eksisting telah tersedia	Dokumen perencanaan tidak sinergi mendukung
3	Pendanaan	Keterbatasan pendanaan	Potensi pendanaan alternatif/ <i>sharing</i> pendanaan	Fokus prioritas pendanaan kegiatan

Tujuan Penulisan

Tujuan penulisan *policy paper* ini adalah sebagai berikut:

- 1) Menemukenali akar tantangan untuk optimalisasi perkembangan investasi di KITB dalam rangka meningkatkan perekonomian wilayah dan nasional;
- 2) Memberikan rekomendasi kebijakan dari sisi Pemerintah dalam upaya meningkatkan peran untuk mendorong perkembangan investasi di KITB, khususnya melalui dukungan sektor transportasi yang handal, mampu

menjawab tantangan kebutuhan produksi serta efektif dan efisien.

Paper policy ini sangat berguna bagi Kementerian Perhubungan khususnya Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam upaya pengambilan kebijakan untuk optimalisasi keberadaan KITB sekaligus mendorong kebermanfaatan prasarana eksisting yang telah ada, dan sebagai bentuk dukungan atas kebijakan Presiden melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 106 Tahun 2022 tentang Percepatan Investasi Melalui Pengembangan Kawasan Industri Terpadu Batang di Provinsi Jawa Tengah.

Metode penelitian

Metodologi yang digunakan dalam kajian ini adalah pendekatan deskriptif kualitatif. Pendekatan ini dipilih karena sesuai dengan tujuan kajian untuk mendorong pertumbuhan perekonomian dari sisi sektor industri melalui penguatan konektivitas dan layanan transportasi. Menurut Kuckartz (2019), pendekatan deskriptif kualitatif adalah salah satu metode yang paling sering digunakan untuk menganalisis data kualitatif, karena dapat memberikan gambaran yang sistematis dan transparan tentang pola-pola yang ada dalam data.

Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam kajian ini adalah sebagai berikut:

A. Tinjauan peraturan

Peraturan yang diacu adalah peraturan yang memiliki dasar hukum berupa peraturan dan perundang-undangan yang berlaku, yaitu:

- a. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian;
- b. Peraturan Presiden Nomor 106 Tahun 2022 Tentang Percepatan Investasi Melalui Pengembangan Kawasan Industri Terpadu Batang Di Provinsi Jawa Tengah
- c. Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor PR.005/SK.89/DJKA/2020 Tentang Rencana Strategis Kementerian

Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024;

- d. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 296 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 2128 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional;
- e. Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 21 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 7 Tahun 2021 Tentang Perubahan Daftar Proyek Strategis Nasional;
- f. Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 16 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2009 – 2029;
- g. Peraturan Daerah Kabupaten Batang Nomor 13 Tahun 2019 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Batang Tahun 2019 – 2039;
- h. Peraturan Presiden Nomor 106 Tahun 2022 tentang Percepatan Investasi Melalui Pengembangan Kawasan Industri Terpadu Batang Di Provinsi Jawa Tengah ; dan
- i. Peraturan-Peraturan lain yang terkait baik di pusat maupun di daerah, khususnya yang berkaitan dengan tata ruang dan transportasi kereta api.

B. Survey Lapangan

Ruang lingkup wilayah lokasi kajian adalah dikawasan KITB dan prasarana perhubungan baik perkeretaapian maupun pelabuhan.

C. Wawancara

Wawancara dengan para stakeholder terkait untuk menampung informasi penting yang dibutuhkan. Wawancara adalah metode penelitian kualitatif yang melibatkan tanya jawab antara analis kebijakan dan responden tentang suatu topik tertentu. Wawancara dapat memberikan informasi yang mendalam dan

detail dari sudut pandang responden. Wawancara juga dapat mengeksplorasi perasaan, motivasi, dan pengalaman responden yang mungkin tidak terungkap dalam metode lain. Seperti yang dijelaskan oleh Bryman (2016), wawancara kualitatif adalah seperti percakapan yang baik, yaitu proses mengekstrak pengalaman orang, menggambarkan bagaimana mereka merasakan pengalaman tersebut dan bagaimana pengalaman tersebut mempengaruhi hidup mereka.

Tujuan wawancara adalah untuk mendapatkan informasi tentang gambaran kebijakan lanjut atas rencana dukungan bidang transportasi khususnya perkeretaapian pada KITB.

D. Desk Study

Desk Study untuk menggali data dari sumber-sumber dokumen terkait. *Desk study* adalah metode penelitian kualitatif yang melibatkan pengumpulan dan analisis data dari sumber-sumber sekunder yang sudah ada, seperti peraturan, laporan, buku, jurnal, artikel, situs web, dan sebagainya. *Desk study* dapat memberikan informasi yang luas dan beragam dari berbagai sumber yang relevan dan kredibel. *Desk study* juga dapat membantu analis kebijakan untuk memahami konteks dan latar belakang topik kajian, serta untuk mengisi kekosongan atau melengkapi data yang diperoleh dari metode lain. Menurut Bassot (2022), *desk study* adalah salah satu metode yang paling sering digunakan untuk melakukan penelitian kualitatif berbasis teks, karena dapat memberikan gambaran yang sistematis dan transparan tentang pola-pola yang ada dalam data. Dalam kajian ini, *desk study* dilakukan untuk menggali data dari dokumen-dokumen terkait dengan rencana pengembangan perkeretaapian dan kondisi eksisting perkeretaapian khususnya di wilayah yang dikaji. Dokumen-dokumen tersebut dipilih berdasarkan kriteria relevansi, kredibilitas, aktualitas, dan ketersediaan.

Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan diawali dengan Pendahuluan terdiri dari Latar Belakang, Permasalahan, Tujuan Penulisan, Metodologi dan Sistematika Penulisan, kemudian terkait Analisis dan Pembahasan Masalah, dan selanjutnya adalah Pilihan Kebijakan dalam upaya memberikan rekomendasi dukungan dari sektor Perhubungan, serta Kesimpulan dan Rekomendasi Kebijakan.

ANALISA DAN PEMBAHASAN TANTANGAN

Tinjauan Dukungan Peraturan dan Kebijakan

Perencanaan pengembangan dukungan transportasi di KITB telah didukung dan diperkuat dengan identifikasi peraturan dan kebijakan yang telah ada, yaitu:

A. Undang - Undang No.23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

Sesuai Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional. Penyelenggaraan prasarana maupun pengoperasian sarana perkeretaapian umum sudah dimungkinkan semakin dipermudah untuk meningkatkan iklim berinvestasi dan berusaha melalui Undang - Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja, terutama pasal 56. Dengan demikian jalur kereta api yang melintasi batas wilayah provinsi maupun batas wilayah kabupaten/kota dalam provinsi diharapkan akan dapat berkembang ke depannya.

B. Peraturan Presiden Nomor 106 Tahun 2022 Tentang Percepatan Investasi Melalui Pengembangan Kawasan Industri Terpadu Batang Di Provinsi Jawa Tengah

Untuk melaksanakan percepatan investasi melalui pengembangan KITB, Kementerian Perhubungan mendapat tugas untuk:

- a. Memfasilitasi dan memastikan terbangunnya *dry port* dan prasarana kereta api untuk pengembangan KITB yang terkoneksi dengan Kawasan Pelabuhan Tanjung Emas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- b. Memfasilitasi dan memastikan terbangunnya pelabuhan dan fasilitas pendukung kepelabuhanan berdasarkan hasil kajian serta sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- c. Menetapkan *dry port* dan/atau pelabuhan KITB pada Rencana Induk Pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang - undangan.

Dalam Perpres No 106 tahun 2022, program kegiatan dalam percepatan KITB adalah:

- a. Perluasan stasiun kereta (emplasemen Stasiun Plabuan dan penambahan jalur)
- b. Pembangunan *dry port*.

C. Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor PR.005/SK.89/DJKA/2020 Tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024

Berdasarkan kebijakan makro pada Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025, sasaran pembangunan lima tahunan tahap ke-4 (RPJMN 2020-2024) diarahkan pada Terwujudnya masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil dan makmur melalui percepatan pembangunan di segala bidang dengan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif. Tema dan Agenda Pembangunan Nasional tahun 2020-2024 juga mencantumkan target Indonesia Berpenghasilan Menengah - Tinggi yang Sejahtera, Adil dan Berkesinambungan. Perwujudan kondisi maju dan sejahtera akan dapat dicapai dengan dukungan penyelenggaraan jaringan

transportasi yang andal bagi seluruh masyarakat yang menjangkau seluruh wilayah NKRI. Berpijak pada pendekatan tersebut, maka fokus pembangunan sektor perhubungan sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional adalah:

- a. Konektivitas Poros Maritim;
- b. Konektivitas Multimoda;
- c. Keselamatan Transportasi;
- d. Transportasi Perkotaan.

Empat (4) fokus pembangunan sektor perhubungan/transportasi menjadi dasar penanganan terhadap isu strategis pembangunan transportasi Tahun 2020-2024, sebagai berikut:

- a. Peningkatan aksesibilitas antar wilayah untuk mencapai pemerataan ekonomi;
- b. Perkuatan konektivitas antar wilayah dalam mendukung perekonomian wilayah;
- c. Integrasi layanan antar sektor unggulan dalam pengembangan kawasan;
- d. Memperkuat layanan transportasi perkotaan dalam rangka mendukung kualitas mobilitas perkotaan.

Dengan berlandaskan pada isu strategis dimaksud dan capaian/kesinambungan terhadap Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 serta dinamika terkini, maka sasaran strategis dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a. Terwujudnya Konektivitas Nasional; Untuk mewujudkan tujuan: Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi.
- b. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Perhubungan; Untuk mewujudkan tujuan:
 - a) Meningkatnya pelayanan transportasi yang diindikasikan dengan capaian *on time performance* dan penurunan emisi gas rumah kaca;
 - b) Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan yang diindikasikan dengan meningkatnya akuntabilitas

Kementerian Perhubungan, meningkatnya tata kelola pelayanan publik, meningkatnya tata kelola kebijakan, regulasi, dan hukum dan meningkatnya tata kelola organisasi;

- c) Terwujudnya penggunaan Teknologi Transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi.
- c. Meningkatnya Keselamatan Transportasi Untuk mewujudkan tujuan : Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi.
- D. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 296 Tahun 2020 Tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional
Rencana Induk Perkeretaapian Nasional merupakan perwujudan dari tatanan perkeretaapian yang memuat kondisi perkeretaapian nasional saat ini dan rencana pengembangan perkeretaapian nasional sampai dengan tahun 2030 yang akan datang. Rencana Induk Perkeretaapian Nasional ini disusun dengan memperhatikan:
 - a. Rencana tata ruang wilayah nasional.
 - b. Rencana induk jaringan moda transportasi lainnya. dan
 - c. Rencana induk jaringan kereta api per pulau, diantaranya dokumen reuiu *master plan* jaringan kereta api Pulau Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, Jawa dan Papua.
 - d. Kebutuhan angkutan perkeretaapian pada tataran transportasi nasional yang meliputi:
 - a) Perkiraan jumlah perpindahan penumpang dan/ atau barang;
 - b) Perkiraan jumlah perpindahan orang dan/atau barang dari dan ke simpul moda transportasi lain yang harus dilayani oleh perkeretaapian nasional. dan
 - c) Perkiraan jumlah penumpang dalam kawasan perkotaan yang cakupannya melebihi wilayah provinsi.

1. Target Pengembangan Perkeretaapian Nasional

Pada sasaran penyelenggaraan perkeretaapian nasional harus dapat diukur dan bersifat kuantitatif, sehingga dapat digunakan sebagai instrumen untuk menilai kinerja/keberhasilan penyelenggaraan perkeretaapian nasional. Sasaran dan target penyelenggaraan perkeretaapian nasional 2030 adalah: "Mewujudkan layanan transportasi perkeretaapian yang memiliki pangsa pasar penumpang sebesar 7% - 9% dan barang sebesar 11% - 13% dari keseluruhan layanan transportasi nasional". Selain itu, perlu memperhatikan dampak tidak langsung seperti peningkatan ekonomi wilayah, konektivitas maupun penurunan angka kecelakaan transportasi darat.

2. Kebijakan

Kebijakan yang disusun untuk Pengembangan pelayanan perkeretaapian nasional, yakni:

- a. Meningkatkan keselamatan operasi perkeretaapian dengan membangun budaya *safety first* dalam setiap penyelenggaraan perkeretaapian nasional.
 - b. Meningkatkan peran kereta api sebagai angkutan massal di daerah perkotaan dan layanan angkutan antarkota yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan nasional serta akses ke pelabuhan dan bandara dalam mendukung angkutan barang dan logistik nasional.
 - c. Mengintegrasikan layanan kereta api dengan moda lainnya diantaranya melalui sistem tiket terpadu.
 - d. Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap layanan perkeretaapian melalui pemberian *Public Service Obligation* (PSO) serta angkutan keperintisan.
- E. Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 21 Tahun 2022 Tentang Perubahan Daftar Proyek Strategis Nasional

Program Percepatan Pengembangan Wilayah yang ditetapkan dalam Peraturan Presiden mengenai Percepatan Pembangunan Ekonomi Kawasan dan Peraturan mengenai Ibu Kota Negara terdiri dari;

- a. Percepatan Pembangunan Kawasan Strategis Nasional Ibu Kota Negara dan Infrastruktur Pendukung Ibu Kota Negara yang berpedoman pada Undang-undang Nomor 3 Tahun 2022 tentang Ibu Kota Negara dan Peraturan Presiden Nomor 63 Tahun 2022 tentang Rincian Rencana Induk Ibukota Nusantara beserta perubahannya.
 - b. Percepatan Pengembangan Wilayah yang ditetapkan dalam Peraturan Presiden tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi Kawasan Kendal – Semarang – Salatiga – Demak – Grobogan – Kawasan Purworejo – Wonosobo – Magelang – Temanggung, dan Kawasan Brebes – Tegal – Pemalang.
 - c. Percepatan Pengembangan Wilayah yang ditetapkan dalam Peraturan Presiden Tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi di Kawasan Gresik-Bangkalan-Mojokerto-Surabaya Sidoarjo – Lamongan – Kawasan Bromo – Tengger – Semeru, serta Kawasan Selingkar Wilis dan Lintas Selatan.
 - d. Percepatan Pembangunan Kawasan Rebana dan Kawasan Jawa Barat bagian Selatan;
 - e. Percepatan Pengembangan Wilayah Lainnya yang ditetapkan dalam ketentuan peraturan perundang-undangan.
- F. Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2009-2029
- Program pengembangan jaringan kereta api antar kota meliputi:
- a. Jalur Utara menghubungkan Jakarta – Semarang – Surabaya;
 - b. Jalur Selatan menghubungkan Jakarta/Bandung – Yogyakarta – Solo dan Solo – Surabaya berupa jalur ganda/ *double track*;

- c. Jalur Utara – Selatan menghubungkan Semarang – Solo dan Tegal – Purwokerto.

Program pengembangan jalur kereta api regional menghubungkan: Jogja – Solo – Semarang (Joglosemar); Solo – Boyolali; Semarang – Kudus – Pati – Juwana – Rembang – Lasem – Jatirogo – Bojonegoro; Semarang – Tegal – Brebes; Kalibodri – Kendal – Kaliwungu; Kudus – Bakalan; Rembang – Blora – Cepu; Gambringan – Purwodadi; Kedungjati – Tuntang Ambarawa; Ambarawa – Secang – Magelang – Yogyakarta; Semarang – Solo; *shortcut* Randegan – Sikampung; Purwokerto – Wonosobo; dan Secang – Temanggung – Parakan.

Pengembangan jalur kereta antar moda dari dan menuju pelabuhan dan bandara meliputi : Pelabuhan Tanjung Mas; Pelabuhan Kendal; Pelabuhan Tanjung Intan; Pelabuhan Tegal; Bandar Udara Adi Sumarmo; Bandar Udara Ahmad Yani; Bandar Udara Jend. Besar Soedirman; dan Simpul transportasi lainnya.

Pengembangan program prasarana perkeretaapian umum meliputi:

- Persimpangan tidak sebidang kereta api;
- Stasiun utama, stasiun kelas I, stasiun kelas II, dan stasiun kelas III;
- Stasiun untuk rencana pengoperasian kereta perkotaan dan antar kota;
- Peningkatan dan pembangunan *dry port* meliputi: Wilayah Pengembangan Barlingmascakeb; Purwomanggung; Subosukawonosraten; Banglor; Kedungsepur; Wanarakuti; dan Bregasmalang.

Pengembangan jaringan kereta api khusus merupakan perkeretaapian yang hanya digunakan untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tertentu dan tidak digunakan untuk melayani masyarakat umum, berupa: pertambangan, perkebunan, industri, pertanian, atau pariwisata.

- G. Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Batang Tahun 2019 - 2039

Berdasarkan Rencana Tata Ruang wilayah Kabupaten Batang, Program Pengembangan Sistem Jaringan Kereta Api meliputi;

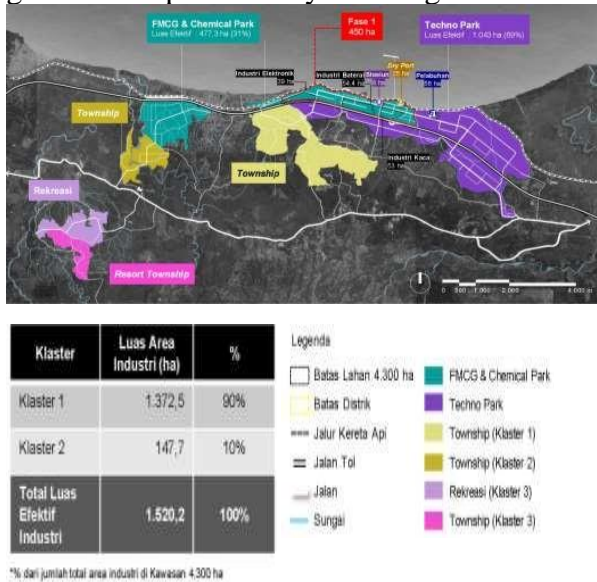
- Jaringan jalur kereta api;
 - Jaringan jalur kereta api umum meliputi; Jalur kereta api Jakarta–Bandung-Semarang – Surabaya; Jalur kereta api regional Semarang – Tegal – Brebes dan Semarang – Purwokerto; Jalur kereta api cepat Jakarta – Surabaya; dan Jalur kereta api Perkotaan Petanglong.
 - Jaringan jalur kereta api khusus. Jaringan jalur kereta api khusus merupakan perkeretaapian yang hanya digunakan untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tertentu dan tidak digunakan untuk melayani masyarakat umum, dapat berupa: Pertambangan; Perkebunan; Industri; Pertanian; atau Pariwisata.
- Stasiun kereta api terdiri atas.
 - Stasiun penumpang meliputi: Stasiun Batang Baru berada di Kecamatan Batang; Stasiun Ujungnegero berada di Kecamatan Kandeman; Stasiun Kuripan berada di Kecamatan Subah; Stasiun Plabuan berada di Kecamatan Gringsing; Stasiun Krengseng berada di Kecamatan Gringsing; dan Stasiun lainnya.
 - Stasiun barang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Gambaran Kondisi KITB

Sebagai gambaran secara umum untuk Kawasan KITB dan prasarana transportasi/perhubungan walaupun berlokasi berdekatan, namun perlu usaha agar dapat terkoneksi dengan baik, sebagai contoh untuk lokasi Stasiun Plabuan berada di area KITB namun kondisi Stasiun Plabuan sendiri

merupakan stasiun kecil yang digunakan hanya untuk persilangan atau susulan kereta api, sehingga perlu pengembangan untuk digunakan sebagai Stasiun naik/turun penumpang maupun barang. Selain itu juga terkait dengan ketidaksiediaan fasilitas bongkar muat dan lainnya. Hal ini menjadikan tantangan KITB sebagai Kawasan industri yang harapannya kompetitif di Asia Tenggara.

Luasan total KITB seluas 4.300 Ha dibagi kedalam 3 kluster besar, dengan gambaran pemetaannya sebagai berikut:



Gambar 1. Pembagian kluster di KITB
 Sumber : KITB, 2023

Kondisi saat ini telah dilaksanakan proses pembangunan pada kluster 1 di fase 1 dengan luas 450 ha. Kawasan tersebut direncanakan dapat diakses melalui usulan akses Tol Trans Jawa km 371 + 800 dan Jalan Arteri Nasional Pantura Pulau Jawa. Di Kawasan *Grand Batang Industrial City* juga dikembangkan ruang terbuka yang dapat berfungsi sebagai area resapan maupun pusat aktivitas Kawasan.

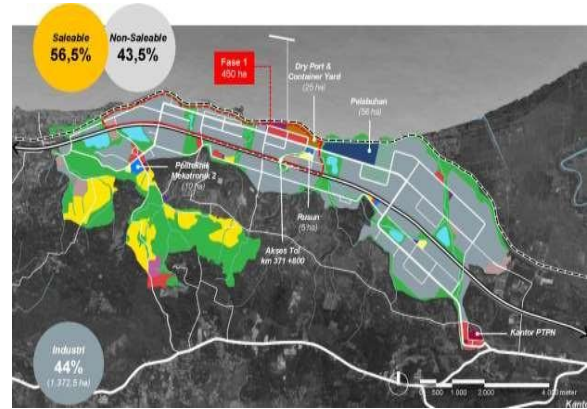
Adapun berbagai macam rencana industri yang berada di kluster 1 pada fase 1 terdiri dari 13 industri dan 7 diantara industri tersebut akan membangun di fase 1.

Tabel 2. Industri pada fase 1 pada area KITB

No	Nama Perusahaan Industri	Jenis Industri	Luas Lahan	Proyeksi & Realisasi Tenaga Kerja Tenan	Target Konstruksi	Target Operasional
1	PT. KCC Glass Indonesia	Manufaktur Kaca	46,00	450	On Going	Q2 2024
2	PT. Rumah Keramik Indonesia	Manufaktur Keramik	13,83	750	On Going	Q4 2023
3	PT. Yih Quan Footwear Indonesia	Manufaktur Sepatu	16,23	13200	On Going	
4	PT. Tawanda Healthcare	Manufaktur Alat Kesehatan	1,93	240	Q2 2023	Q4 2024
5	PT. Cosmos Indo Ink	Manufaktur Tinta	1,47	320	Q3 2023 (TBC)	Q3 2024 (TBC)
6	PT. Jayamas Medica Industri	Manufaktur Alat Kesehatan	4,13	360	Q1 2023	Q4 2023
7	PT. Unipack Plasindo	Manufaktur PVC	4,13	250	Q1 2023	Q1 2024
8	PT. Aneka Gas Industri	Gas Industri	2,80	50	Q1 2023	Q4 2023
9	PT. Wavin Manufacturer Indonesia	Manufaktur PVC	20,03	800	Q2 2023	Q2 2024
10	PT. Acindo Medika Sejahtera	Manufaktur Alat Kesehatan	3,14	120	Q3 2023 (TBC)	Q3 2024 (TBC)
11	PT. Interskala Medika Indonesia	Manufaktur Alat Kesehatan	1,39	230	Q3 2023 (TBC)	Q3 2024 (TBC)
12	PT. Interskala Medika Solusindo	Manufaktur Alat Kesehatan	0,34	120	Q2 2023	Q4 2023
13	PT. Window Shutters Indonesia	Manufaktur Jendela	2,14	300	Q2 2023	Q1 2024

Sumber : Pengelola KIT Batang, 2023

Berikut gambaran masterplan mengenai tata guna lahan kluster 1 pada fase 1 didalam KITB.



Gambar 2. Tata Guna Lahan Kluster 1 (fase 1)
 Sumber : KITB, 2023

Potensi Pendukung yang Ditemukan

Terdapat kondisi prasarana perhubungan yang telah berdiri dan beroperasi, yang hal ini menjadi potensi yang dapat dipertimbangkan untuk lebih menambah kelayakan KITB agar dapat lebih mendorong iklim investasi. Adapun potensi eksisting tersebut sebagai berikut:

A. Kondisi Pelabuhan Tanjung Emas

Pelabuhan Tanjung Emas adalah sebuah pelabuhan di Semarang, Jawa Tengah, yang dikelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) sejak tahun 1985. Terletak di tepi Kota Semarang, Jawa Tengah, Pelabuhan Tanjung Emas

merupakan satu-satunya pelabuhan di Kota Semarang. Pelabuhan Tanjung Emas ke arah Tugu Muda Semarang berjarak sekitar 5 km atau kira-kira 30 menit dengan kendaraan sepeda motor/mobil. Pelabuhan ini memiliki fasilitas antara lain: pemecah gelombang, alur pelayaran, kolam pelabuhan, dermaga, fender, gudang, dan terminal seluas 3000 m². Pelabuhan Tanjung Emas juga didukung dengan peralatan seperti kapal tunda, kapal pandu, kapal kepil, gudang, lapangan penumpukan, dan alat bongkar muat, serta pelayanan kapal, barang, terminal, tanah, bangunan, air dan listrik.

Di area pelabuhan Tanjung Emas ini terdapat Mercusuar Willem 3 yang dibangun tahun 1884 oleh pemerintah kolonial Belanda untuk menjadikan Semarang sebagai kota pelabuhan dan dagang, juga pengekspor gula. Karena besarnya arus barang yang keluar masuk di pelabuhan hingga saat ini, maka dibangun lagi pelabuhan petikemas Semarang,

Tabel 3. Fasilitas Dermaga

Dermaga	Panjang (m)	Lebar (m)	Kedalaman Kolam (MLWS)
Dermaga Samudra	575	25	-10
Dermaga Nusantara	490	20	-7
Dermaga Pelabuhan Dalam 1	285	25	-5
Dermaga Pelabuhan Dalam 2	244	33	-5
Dermaga Pelabuhan Dalam Multipurpose	198	16	-6
Dermaga CPO	20	5	-3
Dermaga Curah Cair	16	8	-8
Dermaga Petikemas	495	25	-11

Sumber : DPMPSTP Prov. Jateng, 2023

Bangunan:

- Lapangan Penumpukan 9,9 Ha
- Gudang 10.060 M²
- Terminal Penumpang 4.500 M²
- Area Parkir 1,1 Ha
- Lapangan Penumpukan 18,7 Ha
- Container Freight Station 9.564 M²

Fasilitas Peralatan:

- 2 Unit Luffing Crane Kapasitas 20 T
- 1 Unit Kapal Pandu 1 x 460 HP
- 1 Unit Kapal Pandu 2 x 550 HP
- 1 Unit Kapal Tunda 2 x 1500 HP
- 1 Unit Kapal Tunda 2 x 1100 HP
- 2 Unit Kapal Tunda 2 x 1000 HP

- 5 Unit Ship to Shore Crane Kapasitas 35 T
- 19 Unit Rubber Tyred Gantry Kapasitas 35 T
- 3 Unit Reach Stacker Kapasitas 45 T
- 1 Unit Top Loader Kapasitas 36 T
- 2 Unit Side Loader Kapasitas 18 T
- 1 Unit Forklift Diesel Kapasitas 5 T
- 1 Unit Forklift Electric Kapasitas 2,5 T
- 36 Unit Truk Trailler

Alur Pelayaran:

- Panjang Alur : 2,5 Mil Laut
- Lebar Alur : 100 m
- Kedalaman Alur : -10 MLWS
- Fasilitas dan Peralatan
- Fasilitas Bangunan

B. Jalur KA dan Stasiun Eksisting Segmen Area Pelabuhan Tanjung Mas-Stasiun Semarang Tawang-Stasiun Semarang Poncol-Stasiun Plabuan

Pelabuhan Tanjung Emas terhubung dengan lokasi KITB dengan jalur kereta api, yaitu jalur stasiun Semarang Tawang - Semarang Gudang hingga Pelabuhan Tanjung Mas sepanjang 2,1 Km. Selain itu juga terhubung dengan jalur utama KA lintas utara antara Jakarta-Semarang-Surabaya yang sudah menggunakan jalur ganda, sehingga tidak ada operasional KA bersilang, terkecuali aktivitas susul antar kereta api.

Pada peta makro mengenai lokasi KIT Batang dengan stasiun Pekalongan, stasiun Batang dari arah barat dan stasiun Semarang Poncol, stasiun Semarang Tawang dari arah timur. Dimana jarak jalur KA eksisting dari stasiun Plabuan – Semarang Tawang sekitar 55.6 km dengan melewati 8 stasiun kecil. Sedangkan dari stasiun Tawang menuju ke Pelabuhan Tanjung Mas yang awalnya transit dahulu di stasiun Semarang Gudang, saat ini langsung menuju ke area Pelabuhan Tanjung Mas.



Gambar 3. Peta makro Jalur KA dan stasiun eksisting lokasi KITB (Stasiun Plabuan) dengan Stasiun Batang dan Stasiun Semarang Tawang – Pelabuhan Tanjung Mas



Gambar 4. Kondisi Pelabuhan Tanjung Emas (survey 2023)

C. Area Pelabuhan Tanjung Emas



Lokasi JPL 06 di dalam Pelabuhan Tanjung Emas



Terdapat 3 jalur KA aktif menuju area Pelabuhan Tanjung Emas, direncanakan jalur 1 & 3 untuk stabling gerbong, sedangkan jalur 2 digunakan untuk langsiran lokomotif. Terdapat 3 wesel yang berukuran 1:10

D. Lokasi Container Yard (CY) Ronggowarsito

PT.KAI (Persero) Daop 4 Semarang mempunyai area CY sendiri di daerah Ronggowarsito, CY tersebut untuk mengangkut komoditi dari dan ke Area Kota Semarang dan sekitarnya. Pada area CY eksisting mempunyai luas lahan sekitar 5.495 m² atau 0.55 Ha. CY Ronggowarsito mempunyai kapasitas tampung sekitar 400 Teus. Terdapat 2 jalur KA di dalam area CY, jalur 1/ utama mempunyai panjang 300m, sedangkan jalur KA ke 2 mempunyai panjang sekitar 270m.

Terdapat perencanaan kedepan bahwasannya area CY Ronggowarsito akan dikembangkan, yaitu sisi sebelah utara, berdekatan dengan reaktivasi jalur KA menuju Pelabuhan Tanjung Emas, rencana pengembangan area CY baru tersebut bisa menampung sekitar 400 Teus, sehingga total keseluruhan di area CY Ronggowarsito sekitar 800 Teus.



Gambar 5. Kondisi Ekstiting CY Ronggowarsito (survey 2023)

E. Kondisi Lahan Area Stasiun Plabuan Dan Dryport KIT Batang

Bila melihat kondisi eksisting stasiun Plabuan berada di ketinggian sekitar 4 mdpl, sedangkan di arah selatan stasiun tersebut terdapat tanah berkontur yang cukup tinggi dan curam. Untuk melihat gambaran kondisi lahan disekitar kawasan stasiun Plabuan, dapat dilihat pada gambar berikut berdasarkan data DJKA/PT.KAI tahun 2023.



Gambar 6. Detail Peta dan Potongan Lahan Eksisting Di kawasan Stasiun Plabuan Segmen B1- B5 & B6- B10 (Via Google Earth)

Pada segmen B1- B5 terlihat perbedaan kontur yang cukup terjal, poin B1 dengan elevasi 10m hingga poin 5 dengan ketinggian elevasi 35m. Segmen B-6- B10 cukup terjal, dengan poin B6 elevasi 12 m hingga poin B10 mempunyai ketinggian elevasi 48,41 m. Pada segmen B11- B14 terlihat perbedaan kontur yang cukup terjal dan melandai, poin

B11 dengan elevasi 16m hingga poin B14 dengan ketinggian elevasi 29 m. Segmen B15- B18 cukup terjal dan melandai, dengan poin B15 elevasi 14m hingga poin B18 mempunyai ketinggian elevasi 29 m.

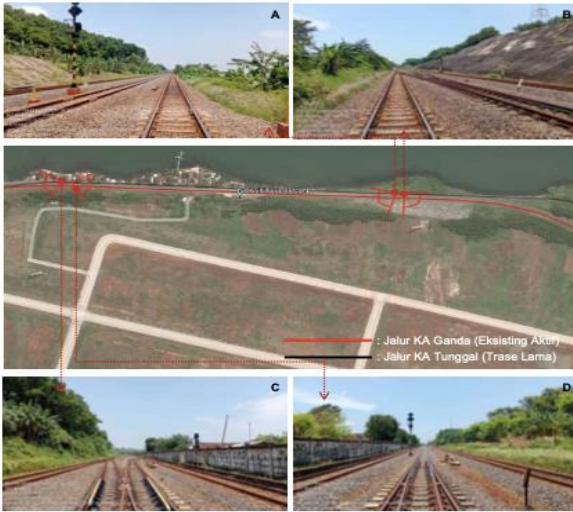
Pada segmen B19- B23 terlihat perbedaan kontur yang cukup terjal dan melandai, poin B19 dengan elevasi 10 m hingga poin B23 dengan ketinggian elevasi 41 m. Segmen B24- B28 cukup terjal dan melandai, dengan poin B24 elevasi 16 m hingga poin B28 mempunyai ketinggian elevasi 30 m. Segmen B29- B35 terlihat perbedaan kontur yang cukup terjal hingga B335, poin B29 dengan elevasi 16 m hingga poin B35 dengan ketinggian elevasi 54 m.

Hasil gambaran dilapangan, terlihat dari beberapa foto (visualisasi) kondisi lahan di area stasiun Plabuan tidak jauh berbeda dengan hasil pengukuran diatas.



Gambar 7. Eksisting Area KITB dan Area Pengembangan Stasiun Plabuan (Sisi Timur)

Pada foto A dan B merupakan jalan eksisting untuk menuju ke area stasiun Plabuan, dimana kondisi lahan berkontur, dengan ketinggian lahan sekitar 20-25 m. sedangkan foto C dan D terlihat area pengembangan stasiun Plabuan yang dilihat dari atas (jalan raya) lahan KITB.



Area Pengembangan Stasiun Plabuan
(Sisi Barat)

Pada foto A dan B merupakan jalur KA sisi timur yang masih aktif, terdapat 3 jalur KA yang terdiri dari jalur 1-2 sepur lurus/ sepur raya dan jalur 2 merupakan jalur badug. Terlihat pada foto B dimana pada jalur 1 merupakan jalur baru dan harus mengepras bukit untuk mendapatkan gradien/radius lengkung cukup besar agar kecepatan KA bisa maksimal (80-90km. jam). Sedangkan foto C dan D merupakan jalur KA sisi barat, terlihat pada foto C juga terdapat tanah yang berkontur.

F. Kondisi Prasarana Stasiun Plabuan

Awalnya stasiun ini hanya memiliki dua jalur kereta api dengan jalur 2 merupakan sepur lurus. Setelah jalur ganda segmen Ujungnegero-Weleri resmi dioperasikan mulai pertengahan Maret 2014, terdapat satu jalur lurus baru yang ditambahkan di peron sisi stasiun sehingga jumlah jalurnya bertambah menjadi 3. Jalur lurus baru tersebut dijadikan sebagai jalur 1 yang baru sebagai sepur lurus hanya untuk arah Semarang, jalur 1 eksisting sedikit digeser ke arah utara dan diubah menjadi jalur 2 yang baru sebagai sepur belok dengan penambahan sepur badug di kedua ujungnya, sedangkan jalur 2 eksisting diubah menjadi jalur 3 sebagai sepur lurus untuk arah Cirebon saja. Selain itu, sistem persinyalan elektrik yang lama telah diganti dengan yang

baru produksi PT Len Industri. Pembangunan jalur ganda di segmen Kuripan–Krengseng menggunakan trase baru dengan mengepras bukit sekaligus menonaktifkan sebagian titik trase lama yang terletak di pinggir pantai.

Stasiun ini terbilang unik dari segi letak karena terletak di bawah bukit, dan tak jauh dari lokasi tersebut terbentang Laut Jawa, sehingga stasiun ini menjadi satu-satunya stasiun kereta api aktif yang terletak persis di pinggir pantai. Saat ini tidak ada kereta api yang berhenti di stasiun ini, kecuali jika terjadi penyusulan antar kereta api. Berikut data dari stasiun Plabuan:

- Lokasi : Jalan Ketanggan, Gringsing, Batang
- Ketinggian : +4m
- Pengelola : KAI, Daop 4 Smg
- Letak Dari Pangkal : km 54+003 lintas Semarang Poncol- Tegal- Cirebon
- Jumlah Peron : 2 (satu peron sisi dan satu peron pulau yang sama- sama cukup tinggi)
- Jumlah Jalur : 3 (jalur 1 dan 3: Sepur Lurus)
- Kode Stasiun : PLB- 2437
- Klasifikasi : III/ Kecil
- Operasi Layanan KA : Hanya penyusulan antar KA
- Tipe Persinyalan : Elektrik tipe Sinyal Interlocking Len-02 (2013- sekarang)



Gambar 9. Kondisi Eksisting Stasiun

G. Analisa Untuk Pilihan Kebijakan

Kondisi yang telah digambarkan diatas merupakan keunggulan atas prasarana yang telah tersedia di wilayah sekitar KITB, namun tantangan yang ada adalah terkait konektivitasnya dan terdapatnya kebutuhan pengembangan agar memberikan layanan yang terbaik di sektor transportasi guna mendukung operasional KITB.

Selanjutnya dengan melihat kondisi demikian, terdapat 2 alternatif pilihan yaitu

dengan *do something* dan *do nothing* untuk langkah lanjut Kementerian Perhubungan. Untuk analisa lanjutan *do something* dilakukan menggunakan Analisa SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats*) untuk menggambarkan urgensi kebutuhan pengambilan kebijakan lanjut.

Tabel 4. Analisis SWOT Kondisi yang Diharapkan

Strength	Weakness	Opportunity	Threat
Ketersediaan dukungan prasarana perhubungan (perkeretaapian dan Pelabuhan)	Tantangan konektivitas antar simpul prasarana dengan baik	Kebermanfaat an pembangunan prasarana perhubungan akan meningkat, seiring dengan tumbuhnya bangkitan/ tarikan layanan	Asset lahan dan tantangan geografis
Dukungan peraturan kebijakan (Perpres dan dokumen perencanaan pembangunan)	Belum terdapat <i>timeline</i> langkah aksi jelas dan pembagian kewenangan untuk dukungan bidang transportasi	Dukungan pendanaan karena kegiatan prioritas	Komitmen pelaksanaan dari para pihak sesuai kewenangan
Sektor industri berpotensi besar menciptakan bangkitan dan tarikan angkutan baik penumpang dan barang	Perkembangan sektor industri ditentukan banyak faktor, diantaranya yang utama adalah aksesibilitas/ konektivitas yang disediakan untuk efektif dan efisiennya produksi/distribusi	Potensi keuntungan secara perekonomian akan lebih besar, jika ada intervensi dukungan untuk konektivitas perhubungan	Perkembangan jumlah industri

Dari analisis SWOT diatas dalam rangka mengatasi “*WEAKNESS / THREAT*” dilakukan Langkah sebagai berikut:



Gambar 10. Langkah Strategi dan Keputusan
 Dalam mendukung adanya KITB dibutuhkan peran semua pihak baik Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, BUMN/D, Pengelola KITB dan Swasta untuk bekerja bersama sesuai kewenangannya, guna menciptakan kondisi KITB yang ideal, sehingga potensi KITB dapat berkembang dan berkelanjutan mendukung pertumbuhan perekonomian wilayah dan nasional.

Kondisi ideal yang diharapkan tersebut yaitu dari sisi transportasi dapat menghadirkan layanan yang mampu mendistribusikan *demand* baik barang dan penumpang menuju tujuannya. Solusi yang terlihat yaitu dengan menyambungkan prasarana perkeretaapian yang sudah ada antara KITB ke Pelabuhan dan menuju wilayah lain sesuai tujuan menggunakan jalur ganda kereta api yang ada, sehingga dapat menjadi *double prestasi* karena kemanfaatan pembangunan prasarana eksisting dapat meningkat. Sebagai informasi saat ini penggunaan kapasitas jalur ganda kereta api lintas utara Pulau Jawa masih +/- 60%, sehingga hal ini masih dapat dimaksimalkan untuk ditambah layanan khususnya melayani angkutan dari dan keluar KITB, hal ini juga mendukung rencana pencapaian target modal share angkutan kereta api sesuai Rencana Induk Perkeretaapian Nasional Tahun 2030 sebesar 15 – 17 % untuk angkutan barang dan 11 – 13 % untuk angkutan penumpang dari total pangsa pasar transportasi nasional pada tahun 2030.

Selanjutnya terhadap alternatif pilihan *Do Nothing*, terdapat gambaran akan keuntungan dan dampak yang diperoleh sebagai berikut:
Keuntungan yang diperoleh : pendanaan dapat diarahkan pada prioritas lain, mengingat gap pendanaan antara kebutuhan dan teralokasi di +/- 60%, sehingga akan sulit mendanai semua kebutuhan infrastruktur.

Dampak yang diperoleh :
 a. Tantangan perkembangan investasi di KITB, mengingat sisi konektivitas yang baik merupakan pendorong utama bagi pertumbuhan industri di suatu kawasan.

- b. Performansi kinerja Kementerian Perhubungan, seiring dengan adanya kebutuhan dukungan terhadap amanat Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 106 Tahun 2022 tentang Percepatan Investasi Melalui Pengembangan Kawasan Industri Terpadu Batang di Provinsi Jawa Tengah.
- c. Upaya dalam meningkatkan kebermanfaatan pembangunan atas prasarana eksisting di stasiun dan jalur ganda kereta api serta pelabuhan menjadi tidak tercapai (simpul industri merupakan sasaran potensial sebagai bangkitan/tarikan bagi angkutan barang dan penumpang).
- d. Tidak tercapainya kinerja IKU (indikator kinerja utama) Kementerian Perhubungan yaitu peningkatan layanan, keselamatan dan konektivitas, dimana simpul industri dapat mendorong 3 IKU tersebut dalam hal menghadirkan layanan baru menuju/dari KITB, keselamatan transportasi meningkat seiring perpindahan dari moda jalan dan konektivitas baru tercapai dengan menghubungkan simpul industri ke pelabuhan.

Sehubungan dengan hal tersebut diatas, alternatif *do something* merupakan pilihan kebijakan lanjut yang terbaik dilakukan, namun perlu diberikan penguatan untuk pertimbangan alternatif yang dipilih telah tepat.

Analisa Penguatan Alternatif Kebijakan Terpilih

Guna mendukung penguatan atas kebijakan melaksanakan pengembangan/peningkatan prasarana perhubungan eksisting, dilakukan analisa lanjut sebagai berikut:

Analisa Penggunaan Moda Transportasi Angkutan Barang

Berdasarkan data dan informasi narasumber yang diperoleh, kemudian dilakukan analisa pengguna moda angkutan barang yang ditinjau dengan melihat:

- a. Karakteristik perusahaan industri di KITB

- b. Perbandingan pengiriman barang antara Truk Barang dengan moda Kereta Api Barang atau Kereta Api Peti Kemas
- c. Tingkat peralihan moda pengiriman barang dari Truk Barang/Truk Peti Kemas ke Kereta Api Barang/Kereta Api Peti Kemas.

Analisa pengguna moda angkutan barang dilakukan terhadap 13 Perusahaan Industri yang sudah tercatat sebagai *tenant* resmi dan telah mendapat kavling, maupun yang telah melaksanakan proses pembangunan di kavling masing-masing di dalam KITB.

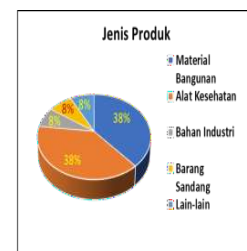
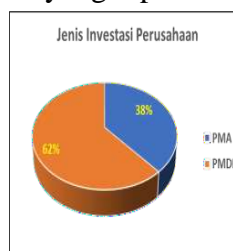
Berikut data 13 Perusahaan dengan jenis industri, luas lahan, tenaga kerja, konstruksi dan target operasional.

Tabel 5. Perusahaan di KITB

No.	Nama Perusahaan	Jenis Industri	Jenis Investasi	Asal Perusahaan	Luas Lahan (Ha)	Orientasi Produk		Jumlah Tenaga Kerja	Target Konstruksi	Target Operasional
						Ekspor	Dalam Negeri (Nasional)			
1	PT. KCC Glass Indonesia	Manufaktur Kaca	PMA	Korea Selatan	46.00	85%	15%	450	On Going	Q2 2024
2	PT. Rumah Keramik Indonesia	Manufaktur Keramik	PMDN	Indonesia	13.83	30%	70%	750	On Going	Q4 2023
3	PT. Yi Quan Footwear Indonesia	Manufaktur Sepatu	PMA	Taiwan	16.23	70%	30%	13,200	On Going	Q4 2023
4	PT. Tawada Healthcare	Manufaktur Alat Kesehatan	PMDN	Indonesia	1.93	-	100%	240	Q2 2023	Q4 2024
5	PT. Cosmos Indo Ink	Manufaktur Tinta	PMA	Korea Selatan	1.47	40%	60%	320	Q3 2023 (TBC)	Q3 2024 (TBC)
6	PT. Jayamas Medika Industri	Manufaktur Alat Kesehatan	PMDN	Indonesia	4.13	-	100%	360	Q1 2023	Q4 2023
7	PT. Unipack Plasindo	Manufaktur PVC	PMDN	Indonesia	4.13	30%	70%	250	Q1 2024	Q1 2024
8	PT. Aneka Gas Industri	Gas Industri	PMDN	Indonesia	2.80	-	100%	50	Q1 2025	Q4 2023
9	PT. Wavin Manufacturer Indonesia	Manufaktur PVC	PMA	Belanda	20.03	30%	70%	800	Q2 2023	Q2 2024
10	PT. Acindo Medika Sejahtera	Manufaktur Alat Kesehatan	PMDN	Indonesia	3.14	-	100%	120	Q3 2023 (TBC)	Q3 2024 (TBC)
11	PT. Interskala Medika Indonesia	Manufaktur Alat Kesehatan	PMDN	Indonesia	1.39	-	100%	230	Q3 2023 (TBC)	Q3 2024 (TBC)
12	PT. Interskala Medika Solusindo	Manufaktur Alat Kesehatan	PMDN	Indonesia	0.34	-	100%	120	Q2 2023	Q4 2023
13	PT. Window Shutters Indonesia	Manufaktur Jendela	PMA	Ingris	2.14	50%	50%	300	Q2 2023	Q1 2024

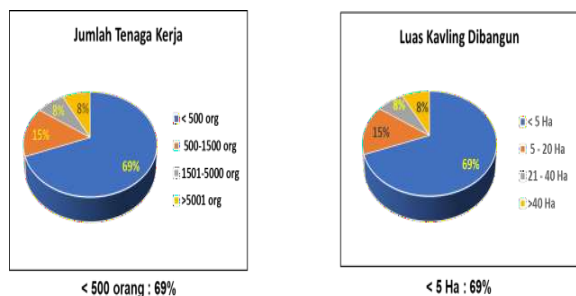
Sumber: KITB 2023

A. Karakteristik perusahaan industri di KITB
Analisa karakteristik perusahaan berdasarkan data yang diperoleh sebagai berikut:



PMDN : 62%

Alat Kesehatan dan Material Bangunan : 38%



Gambar 11. Analisis Karakteristik Perusahaan di KITB

B. Perbandingan Moda Pengiriman Barang Antara Truk Barang/Peti Kemas dengan Moda Kereta Api Barang atau Kereta Api Peti Kemas

Kemungkinan perusahaan industri maupun perusahaan kargo dapat beralih ke moda Kereta Api Barang/Peti Kemas secara umum dipengaruhi 3 faktor pelayanan, yaitu sebagai berikut:

a) Tarif/Biaya

Semakin lebih murah tarif angkut per TEUs dengan Kereta Api Peti Kemas dibandingkan dengan Truk Peti Kemas, maka kemungkinan akan berpindah ke Kereta Api Peti Kemas semakin besar.

b) Waktu Tempuh

Semakin lebih cepat waktu tempuh dengan Kereta Api Peti Kemas dibandingkan dengan Truk Peti Kemas, maka kemungkinan akan berpindah ke Kereta Api Peti Kemas semakin besar.

c) Waktu Loading/Unloading

Semakin singkat waktu loading/unloading dengan Kereta Api Peti Kemas dibandingkan dengan Truk Peti Kemas, maka kemungkinan akan berpindah ke Kereta Api Peti Kemas semakin besar.

C. Tingkat Peralihan Moda Pengiriman Barang dari Truk Barang/Truk Peti Kemas Ke Kereta Api Barang/ Kereta Api Peti Kemas

Tingkat peralihan moda digambarkan dengan asumsi bahwa jalur rel masuk Dry Port dan Container Yard yang direncanakan di area KITB sudah dibangun dan

beroperasi sehingga KA Peti Kemas dapat masuk ke dalam KITB.

Berdasarkan hasil wawancara tingkat peralihan moda yang dilihat dari perbandingan Tarif Biaya, Waktu Tempuh dan Waktu Loading/Unloading antara Moda Truk Peti Kemas dengan Moda KA Peti Kemas, maka reponden lebih banyak memilih **beralih/menggunakan Moda Kereta Api** dengan perbandingan **40,4% responden** tetap memilih menggunakan Truk Peti Kemas dan **59,6% responden** memilih dengan menggunakan Kereta Api Peti Kemas. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 6. Survey Pemilihan Moda

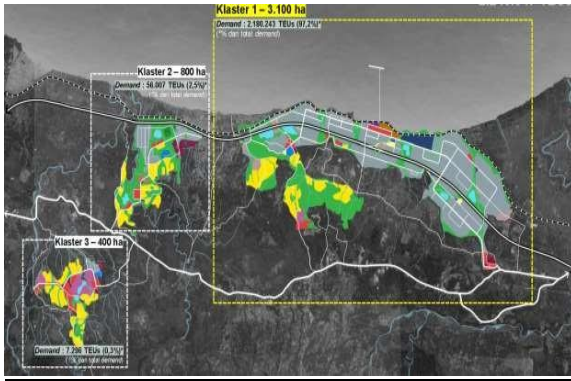
NO	Tarif KA Peti Kemas	Waktu Tempuh KA Peti Kemas	Waktu Loading/Unloading KA Peti Kemas	Persepsi Responden	
				Menggunakan Truk	Beralih ke KA
A	Sama	Sama	Sama	41%	59%
B	5% Lebih Murah	Sama	Sama	16%	84%
C	10% Lebih Murah	Sama	Sama	6%	97%
D	5% Lebih Mahal	10% Lebih Cepat	Sama	48%	52%
E	10% Lebih Mahal	10% Lebih Cepat	Sama	74%	24%
F	15% Lebih Mahal	10% Lebih Cepat	10% Lebih Singkat	56%	44%
G	5% Lebih Mahal	15% Lebih Cepat	10% Lebih Singkat	43%	57%
H	10% Lebih Mahal	15% Lebih Cepat	15% Lebih Singkat	33%	67%
I	15% Lebih Mahal	15% LebihCepat	15% Lebih Singkat	47%	53%
Total rata-rata				40,4%	59,6%

Sumber: Survey KITB-DJKA, 2023.

Analisa Demand Angkutan Barang

A. Rencana Dry Port di Area Kawasan Industri Terpadu Batang

Berdasarkan masterplan pengembangan KITB mengenai rencana dry port, diketahui bahwa lahan yang tersedia untuk dry port adalah 25,3 ha. Sesuai dengan perencanaan, didapatkan pengalokasian lahan dry port sebesar 9,6 ha untuk mengakomodir kebutuhan jalan akses dan lereng. Oleh sebab itu, lahan efektif dry port adalah sebesar 15,7 ha.



Gambar 12. Proyeksi Demand Angkutan Barang – Hasil Produksi KITB

Sumber: Masterplan Pengembangan KITB, 2023

B. Total demand Kawasan industri
 Proyeksi skenario optimis demand barang sebagai berikut:

Tabel 7. Proyeksi Demand Angkutan Barang

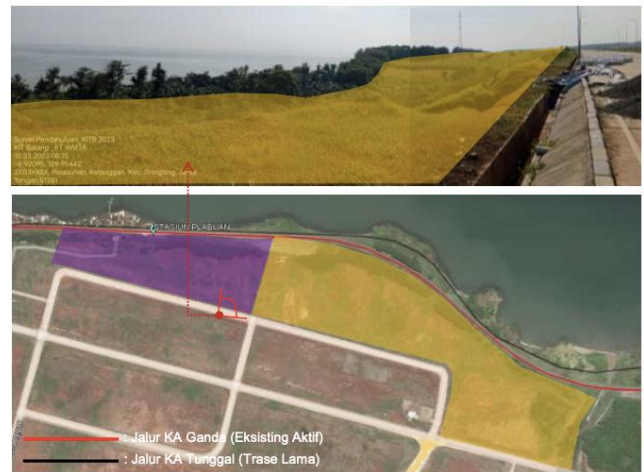
THN KE-	TAHUN	VOLUME (TEUs)	KETERANGAN	TAHAP
	2020			
	2021			
	2022			
0	2023	-		TAHAP 1
1	2024	188.255,14	13 Perusahaan	
2	2025	254.144,43		
3	2026	343.094,98		
4	2027	463.178,23		
5	2028	625.290,61		
6	2029	844.142,32		
7	2030	1.139.592,14		
8	2031	1.538.449,38		
9	2032	2.076.906,67		
10	2033	2.803.824,00		TAHAP 2
11	2034	3.785.162,40		
12	2035	3.815.443,70		
13	2036	3.845.967,25		
14	2037	3.876.734,99		
15	2038	3.896.118,66		
16	2039	3.915.599,26		
17	2040	3.935.177,25		
18	2041	3.954.853,14		
19	2042	3.974.627,40		
20	2043	3.994.500,54		

Sumber: Masterplan KITB, 2023

C. Rencana Lokasi Eksisting Area Dry Port Di KITB

Pada survey telah dilakukan kunjungan lokasi untuk melihat langsung rencana area *dryport* di KIT Batang, setelah mengetahui rencana lokasi

dryport maka dilakukan sinkronisasi luas lahan yang berada di masterplan KIT Batang dengan area lokasi *dryport* melalui *google earth*. Rencana lokasi *dryport* sekitar 246.900 atau 24.70 Ha, sedangkan pada *masterplan* KIT Batang membutuhkan sekitar 15.7 Ha sampai dengan 25 Ha, sedangkan untuk rencana pengembangan area stasiun Plabuan diperoleh luas lahan sekitar 115.547 atau 11.55 Ha. Berikut visualisasi kondisi eksisting 2 area tersebut.



Gambar 13. Kondisi Eksisting Rencana Lokasi Dry port Di KIT Batang

D. Analisa Kondisi Lahan Stasiun Plabuan Dan Area Dryport KITB

Analisa mengenai lahan diarea stasiun Plabuan dan area pengembangan *dryport*, sesuai Permenhub No. 60 Tahun 2012 Tentang Persyaratan Teknis Jalur KA, terkait dengan perencanaan konstruksi jalan rel, nilai maksimum dari kelandaian rel KA pada lintas pegunungan tanpa menggunakan rel bergigi yaitu antara 10‰ - 40‰, sedangkan untuk emplasemen mempunyai kelandaian 0‰ – 1.5‰, dimana bisa dilihat pada tabel berikut.

Tabel 8. Pengelompokan Lintas Berdasar Pada Kelandaian

Kelas Jalan Rel	Landai Penentu Maksimum
1	10 ‰
2	10 ‰
3	20 ‰
4	25 ‰
5	25 ‰

Dengan melihat kondisi eksisting stasiun Plabuan berada ditinggikan sekitar 4mdpl, dan di arah selatan stasiun tersebut terdapat tanah berkontur yang cukup tinggi dan curam. Selain itu kendala lain yang dihadapi adalah kondisi tanah yang menaik sudah berdekatan akses jalan KIT Batang, untuk itu perlu perlakuan khusus agar kelandaian tidak lebih dari 10%- 40%. Sebelum memasuki ke area dryport, perlu direncanakan adanya CY, area CY tersebut dilakukan agar memisahkan container barang yang akan diangkut dengan KA dari dan ke stasiun Plabuan, selain itu perlu adanya akses jalan dari dan menuju ke area dryport melalui CY tersebut. Kelandaian akses jalan untuk menggunakan kendaraan berupa truk juga diperhatikan dan sesuai dengan regulasi yang berlaku.

PILIHAN KEBIJAKAN

Membahas lebih lanjut pilihan kebijakan untuk pelaksanaan pengembangan/ peningkatan fasilitas transportasi mendukung operasional di KITB.

Pengembangan Stasiun Plabuan dan Dry Port

Dengan melihat kondisi lahan eksisting dan rencana peruntukan lahan pada area pengembangan di stasiun Plabuan dan area *dryport*, maka terdapat 3 tahapan skenario mengenai pengembangan prasarana stasiun Plabuan bagi KA Barang dan penumpang. Pengembangan prasarana KA angkutan barang dan penumpang sangat diperlukan untuk mengakomodir dan mobilisasi angkutan yang akan dari/ ke stasiun Plabuan, namun perlu difokuskan terlebih dahulu untuk dukungan angkutan barang, guna percepatan dukungan operasional angkutan produksi KITB. Khusus untuk angkutan barang kebutuhan area *dry port/container yard* (CY) di Stasiun Plabuan harus didesain untuk bisa digunakan mendukung proses *double handling*, baik menuju ke Pelabuhan Tanjung Emas, Tanjung Priuk dan Tanjung Perak/ Kalimas.

Gambar 14. Rencana Pengembangan Stasiun Plabuan Dan Area *Dryport*



Tahapan 1 : adalah sudah membuat dan menggunakan jalur KA baru, apabila *demand* barang di KIT Batang mengalami peningkatan, dimana sistem pola operasi untuk KA Penumpang/ KRDE berhenti di jalur 6 (warna biru tosca) yang merupakan sepur belok/ simpang, jalur KA di jalur 6 stasiun Plabuan mempunyai panjang sekitar 1.500m.

Tahapan 2 : adalah apabila komoditi di area kawasan KIT Batang sudah mulai peningkatan produksi, maka perlu dibangun rel KA di jalur 7 (warna hijau tosca), jalur KA tersebut merupakan percabangan dari jalur KA di jalur 6, adapun jalur KA di jalur 7 mempunyai panjang sekitar 1.400m.

Pada jalur 6 dan 7 dengan panjang sekitar 1.400m-1.500m dan panjang efektif sekitar 800m, dapat memuat sekitar 64 GD. Akan tetapi pada saat ini jumlah GD untuk satu rangkaian terdapat 30 GD, stanformasi tersebut sudah dilakukan karena mengingat panjang jalur di stasiun lintas utara Jawa sekitar 250-300m.

Untuk aktivitas loading dan unloading di CY stasiun Plabuan, agar lebih efektif menggunakan RS (*Reach Stackers*), sedangkan untuk di kawasan area *dryport* lebih efektif menggunakan RGTC (*Rubber Tyred Gantry Crane*).

Tahapan 3 : adalah pengembangan Stasiun Plabuan untuk mendukung angkutan penumpang komuter disekitar wilayah KITB mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 tentang Standar

Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api. Pengembangan ini juga akan mendorong angkutan perkotaan/antar kota wilayah aglomerasi Provinsi Jawa Tengah (Semarang-Pekalongan),

Time Schedule Rencana Pengembangan Stasiun Plabuan

Direncanakan *time horizon* pada rencana pengembangan Stasiun Plabuan untuk mendukung prasarana perkeretaapian sebagai dukungan KITB sampai dengan rencana periode jangka menengah (sampai tahun 2029), sehingga pada akhir masa Pemerintahan dapat beroperasi. Dengan asumsi bahwa dalam satu tahun anggaran dapat dilakukan pekerjaan paralel penyusunan dokumen perencanaan pengembangan Stasiun Plabuan, maka pentahapan pelaksanaan dari rencana pengembangan Stasiun Plabuan dan area KITB disampaikan pada Tabel berikut:

Tabel 9. Skema Tahapan Pembangunan di Area Stasiun Plabuan & KITB

No	Kegiatan	Tahapan Pelaksanaan					Ket.
		2025	2026	2027	2028	2029	
1	MoU/PKS antar pihak terkait						Kemhub, Pemda Jawa Tengah, KITB dan PT.KAI
2	Kajian Kelayakan (termasuk kajian lingkungan dan SID)						Dilakukan paralel untuk percepatan
3	Detailed Design Engineering (DED)						Dilakukan paralel untuk percepatan
4	Penyiapan lahan						
5	Pembangunan/peningkatan						Dilakukan MYC mengingat pekerjaan kompleks
6	Pengujian dan sertifikasi laik operasi						Dilakukan di semester 1
7	Operasional						Operasional di semester 2

Dikarenakan lahan diluar Rumija (Ruang Milik Jalan) milik Pemerintah adalah lahan PT. PN IX maka perlu dilakukan ganti rugi oleh Kementerian Perhubungan.

Selanjutnya sebagai pertimbangan pilihan kebijakan untuk percepatan pemenuhan fasilitas KITB, perlu ditempuh dengan sumber pendanaan alternatif, mengingat terdapat keterbatasan APBN/D. hal ini dilakukan dengan mendorong peran BUMN (sinergi BUMN PT. Pelindo dan PT.KAI) serta Pengelola KITB untuk memulai proses guna persiapan dan pembangunan *dry port* KITB dan fasilitas di dalam KITB, mengingat diperuntukkannya lebih kepada mendukung sisi komersial usaha di KITB, selain kepemilikan

aset lahan juga oleh KITB. Sedangkan untuk pengembangan Stasiun Plabuan dilakukan oleh Kementerian Perhubungan mengingat merupakan pengembangan aset eksisting Pemerintah dan juga digunakan untuk angkutan masyarakat umum sebagai komuter di wilayah aglomerasi Jawa Tengah.

Pengembangan konektivitas Menuju Pelabuhan Tanjung Emas

Konektivitas menuju Pelabuhan Tanjung Emas melalui jalur kereta api dimulai pembangunannya tahun 2019 dan sempat terhenti karena sengketa lahan dengan penduduk yang tinggal diatas tanah negara, namun hal tersebut telah diselesaikan dan konektivitas terhubung penuh tahun 2023. Dengan adanya jalur kereta api ini yang telah terhubung dari Pelabuhan Tanjung Emas ke KITB dengan memanfaatkan jalur ganda lintas utara Jawa, maka Kementerian Perhubungan dapat segera menyusun dan menetapkan pola operasi untuk angkutan Tanjung Emas – KITB. Adapun terkait kondisi Pelabuhan Tanjung Emas dari PT. Pelindo dan Kementerian Perhubungan agar melakukan upaya untuk penanggulangan permanen atas banjir rob yang sering terjadi, dan pengembangan Pelabuhan seiring dengan peningkatan *demand*, mengingat Pelabuhan Tanjung Emas merupakan Pelabuhan besar yang padat aktivitasnya.

PENUTUP

Kesimpulan

Fenomena keberadaan KITB yang sebelumnya diharapkan dapat mendorong pertumbuhan wilayah dan nasional, dikondisi saat ini dibutuhkan usaha lanjut agar sesuai dengan rencana yang diharapkan. Langkah upaya Pemerintah harus didorong agar rencana dapat berjalan dengan baik dan dapat menghasilkan *outcome* yang positif, selain Pemerintah juga mendapat manfaat lebih dengan memaksimalkan kinerja prasarana eksisting yang ada.

Oleh karena itu harus diambil kebijakan pemberian dukungan Pemerintah guna

mendukung KITB sebagai salah satu simpul industri yang mampu berkinerja maksimal mendukung perekonomian wilayah dan nasional, dan memberi contoh untuk kinerja konektivitas yang lebih baik.

Saran

Dalam memberikan dukungan konektivitas yang lebih baik dilakukan pengoptimalan kebermanfaatan prasarana eksisting, baik itu prasarana perkeretaapian (Stasiun Plabuan, jalur ganda kereta api dan *container yard* Ronggowarsito) dan pelabuhan di wilayah Jawa Tengah (Pelabuhan Tanjung Emas). Adapun hal-hal yang perlu dipenuhi untuk pelaksanaan rekomendasi lanjut kebijakan adalah sebagai berikut:

Prasyarat

1. Kementerian Perhubungan harus melakukan kesepakatan dengan para pihak terkait, antara lain Kementerian Perhubungan, Pemerintah Daerah (tingkat Provinsi dan Kabupaten), Pengelola KITB, operator bidang perhubungan (Pelindo dan PT.KAI) untuk melakukan *Memorandum of Understanding* (MoU) dan Perjanjian Kerja Sama (PKS) guna mengikat kesepakatan dan pembagian kewenangan sesuai bidang para pihak terkait tersebut.
2. Kementerian Perhubungan harus mempersiapkan *readiness criteria* berupa dokumen perencanaan seperti skema tahapan pada Tabel 9 (FS, SID, DED, Amdal, Larap sesuai PM 112 Tahun 2017 tentang tentang Pedoman Proses Perencanaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan) dan lahan, mengingat kontur tanah membutuhkan penanganan khusus. Pembangunan oleh Kementerian Perhubungan karena merupakan pengembangan asset Pemerintah dan untuk peningkatan prasarana eksisting pada jalur utama lintas utara Jawa;
3. Kementerian Perhubungan harus memasukan kegiatan pembangunan/ peningkatan prasarana mendukung KITB pada rancangan Peraturan Menteri

Perhubungan tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan tahun 2025-2029 dan Rencana Jangka Panjang Sektor Perhubungan tahun 2025-2045, sehingga menjadi dasar penguatan penganggaran pada program infrastruktur konektivitas yang mana didalamnya akan dimasukan kegiatan dukungan tersebut pada Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) tahunan sebagaimana pentahapan pada tabel 9.

4. Pemerintah Daerah harus menyusun kebijakan daerah antara lain dengan pengembangan wilayah/penyesuaian RTRW dan kajian lanjut untuk peningkatan potensi angkutan penumpang selain angkutan barang guna pemetaan semua unsur *demand* yang ditimbulkan oleh kegiatan industri KITB (*center of activity*). Hal ini sekaligus dapat untuk mendorong angkutan perkotaan/antar kota wilayah aglomerasi Provinsi Jawa Tengah (Semarang-Pekalongan), sehingga selain angkutan barang khusus untuk Stasiun Plabuan dapat dioptimalkan mendukung juga angkutan penumpang, baik untuk angkutan pekerja KITB maupun masyarakat sebagai penumpang komuter di wilayah aglomerasi;
5. Sebagai tindak lanjut untuk percepatan pemenuhan fasilitas KITB, Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah harus mendorong pembangunan dengan sumber pendanaan alternatif, mengingat terdapat keterbatasan APBN/D. hal ini dapat dilakukan dengan mendorong peran BUMN (sinergi BUMN PT. Pelindo dan PT.KAI) serta Pengelola KITB untuk memulai proses guna persiapan dan pembangunan *dry port* KITB dan fasilitas di dalam KITB, mengingat diperuntukannya lebih kepada mendukung sisi komersial usaha di KITB, selain kepemilikan asset lahan juga oleh KITB;
6. Sehubungan kegiatan reaktivasi jalur KA antara Semarang Tawang – Pelabuhan Tanjung Emas selesai dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan c.q Direktorat

Jenderal Perkeretaapian tahun 2023, diminta agar Kementerian Perhubungan dapat terus mendorong kebermanfaatan pembangunan baik sarana dan prasarana perkeretaapian maupun Pelabuhan Tanjung Emas. Hal ini ini harus didukung oleh Kementerian Perhubungan dan PT.KAI berupa penyusunan pola operasi angkutan dari dan menuju KITB, serta penyediaan sarana oleh operator perkeretaapian dan perkapalan untuk pelayanan angkutan melalui Pelabuhan Tanjung Emas.

Rekomendasi

1. Implementasikan perencanaan pembangunan/peningkatan prasarana perhubungan mendukung KITB masuk dalam rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan tahun 2025-2029 dan Rencana Jangka Panjang Sektor Perhubungan tahun 2025-2045, sehingga menjadi dasar untuk masuknya kegiatan dukungan dimaksud pada Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) tahunan sebagaimana pentahapan pada tabel 9.
2. Implementasikan percepatan penyiapan dokumen perencanaan dengan menyusun aturan turunan PM 112 Tahun 2017 tentang tentang Pedoman Proses Perencanaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan melalui Peraturan Direktur Jenderal, guna langkah percepatan namun dengan tetap melalui setiap tahapan, sebagaimana strategi percepatan penggabungan lingkup kajian (FS, SID dan Amdal dalam satu tahun anggaran) pada tabel 9, sehingga dalam satu periode Pemerintahan dapat selesai mencapai output/outcome pembangunan.
3. Implementasikan kebijakan keterlibatan dan peranan para pihak terkait (Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, operator transportasi dan pengelola KITB) melalui MoU dan PKS untuk

mengikat kebersamaan dalam melakukan langkah aksi nyata sesuai lingkup pembagian kewenangan dan tanggungjawab, serta menjadi dasar pelaksanaan kegiatan kedepan.

4. Implementasikan kebijakan pelaksanaan pembangunan/peningkatan prasarana transportasi untuk mendukung konektivitas angkutan dari/menjuj KITB, yaitu pada Stasiun Plabuan oleh Kementerian Perhubungan dan pembangunan *dryport* oleh sinergi BUMN serta penyusunan pola operasi mengingat menggunakan jalur utama kereta api lintas utara Pulau Jawa.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Dewan Perwakilan Rakyat dan Presiden RI, 2007, “Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian”, Jakarta: Pemerintah Indonesia.
- [2] Menteri Perhubungan RI, 2011, “Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Jalur Kereta Api”, Jakarta: Kementerian Perhubungan RI.
- [3] Alan Bryman, 2016, “*Social Research Methods*”, Oxford, United Kingdom.
- [4] Menteri Perhubungan RI, 2017, “Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 112 Tahun 2017 tentang Pedoman Proses Perencanaan di Lingkungan Departemen Perhubungan”, Jakarta: Kementerian Perhubungan RI.
- [5] Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi Jawa Tengah dan Gubernur Provinsi Jawa Tengah, 2019, “Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 16 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2009 – 2029”, Semarang: Pemerintah Provinsi Jawa Tengah.
- [6] Dewan Perwakilan Rakyat Kabupaten

- Batang dan Bupati Batang, 2019, “Peraturan Daerah Kabupaten Batang Nomor 13 Tahun 2019 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Batang Tahun 2019-2039”, Batang: Pemerintah Kabupaten Batang.
- [7] Menteri Perhubungan, 2019, “Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api”, Jakarta: Kementerian Perhubungan RI.
- [8] Direktur Jenderal Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan, 2020, “Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian No. PR.005/SK.89/DJKA /2020 Tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024”, Jakarta: Kementerian Perhubungan RI.
- [9] Menteri Perhubungan, 2020, “Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 296 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 2128 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional”, Jakarta: Kementerian Perhubungan RI.
- [10] Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, 2022, “Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 21 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 7 Tahun 2021 Tentang Perubahan Daftar Proyek Strategis Nasional”, Jakarta: Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian RI.
- [11] Presiden RI, 2022, “Peraturan Presiden Nomor 106 Tahun 2022 Tentang Percepatan Investasi Melalui Pengembangan Kawasan Industri Terpadu Batang Di Provinsi Jawa Tengah”, Jakarta: Pemerintah Indonesia.
- [12] Presiden RI, 2022, “Peraturan Presiden Nomor 106 Tahun 2022 tentang Percepatan Investasi Melalui Pengembangan Kawasan Industri Terpadu Batang Di Provinsi Jawa Tengah”, Jakarta: Pemerintah Indonesia.
- [13] Bassot, B., 2022, “*Doing Qualitative Desk-Based Research: A Practical Guide to Writing an Excellent Dissertation*” Policy Press.
- [14] Bupati Batang, 2023, “Masterplan Pengembangan Pusat Kajian Kabupaten di Kawasan Industri Terpadu Batang (KITB)”, Batang: Pemerintah Kabupaten Batang.