

Mengapa Tingginya Investasi Infrastruktur belum Mampu Mendorong Peningkatan Daya Saing Kawasan Industri di WM Surabaya?

Shahnaz Acrydiena

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah, Indonesia

Email: shahnaz.adien@pu.go.id

Keywords:

infrastructure investment; industrial competitiveness; industrial estate; logistics efficiency; industrial policy

Abstract ;

This research examines the phenomenon of high infrastructure investment in the Surabaya Metropolitan Area (SMA), which has not yet optimally improved the competitiveness of industrial zones. Although this region plays a significant role in both regional and national economic performance, several indicators reveal that increased infrastructure investment has not been accompanied by improvements in logistics efficiency, industrial investment growth, or regional competitiveness. This research aims to analyze the gap between infrastructure investment and industrial competitiveness outcomes, as well as to identify the underlying factors contributing to this inefficiency. The study employs a qualitative approach supported by quantitative data through descriptive, comparative, and gap analysis methods using secondary data such as Gross Regional Domestic Product (GRDP), industrial estate occupancy rates, and manufacturing sector growth. The findings indicate that infrastructure investment is still heavily concentrated on macro-level connectivity, while micro-level industrial needs such as utilities, environmental management, and first-mile and last-mile connectivity remain underdeveloped. Furthermore, non-infrastructure factors, including weak inter-agency coordination, regulatory uncertainty, and inefficient licensing systems, significantly hinder competitiveness. In conclusion, enhancing industrial competitiveness requires an integrated policy approach that combines targeted infrastructure development with comprehensive investment governance reform.

Kata Kunci:

investasi infrastruktur; daya saing industri; kawasan industri; efisiensi logistik; kebijakan industri

Abstrak

Penelitian ini membahas fenomena tingginya investasi infrastruktur di Wilayah Metropolitan (WM) Surabaya yang belum mampu secara optimal meningkatkan daya saing kawasan industri. Meskipun kawasan ini memiliki kontribusi signifikan terhadap perekonomian Jawa Timur dan nasional, berbagai indikator menunjukkan bahwa peningkatan investasi belum diikuti oleh efisiensi logistik, peningkatan investasi industri, maupun penguatan daya saing regional. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kesenjangan antara besarnya investasi infrastruktur dengan capaian daya saing kawasan industri, serta mengidentifikasi faktor-faktor penyebab yang mempengaruhi ketidakefektifan tersebut. Metode yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dengan dukungan data kuantitatif melalui analisis deskriptif, komparatif, dan gap analysis terhadap data sekunder seperti PDRB, tingkat okupansi kawasan industri, serta pertumbuhan sektor manufaktur. Hasil penelitian menunjukkan bahwa investasi infrastruktur masih didominasi oleh pembangunan konektivitas makro, sementara kebutuhan mikro industri seperti utilitas, pengelolaan lingkungan, dan konektivitas first-mile dan last-mile belum terpenuhi secara optimal. Selain itu, faktor non-infrastruktur seperti lemahnya koordinasi lintas sektor, ketidakpastian regulasi, serta belum optimalnya sistem perizinan turut menjadi hambatan utama. Kesimpulannya, peningkatan daya saing kawasan industri memerlukan pendekatan kebijakan yang lebih terintegrasi antara pembangunan infrastruktur dan reformasi tata kelola investasi.

PENDAHULUAN

Jawa Timur merupakan salah satu provinsi dengan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) terbesar di Indonesia, menduduki posisi ke-2 setelah DKI Jakarta. Sektor Industri memiliki kontribusi yang besar terhadap perekonomian Jawa Timur yaitu sebesar 30,51% dari total PDRB di tahun 2023, diikuti dengan sektor perdagangan besar dan eceran (18,91%) dan sektor pertanian, kehutanan, dan perikanan (11,04%). Provinsi Jawa Timur juga merupakan salah satu kontributor terbesar terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) Nasional dan Ekspor ke Pasar Global (ASEANstats, 2024; Secretariat, 2023; Tol, 2020, 2024). Industri pengolahan di Jawa Timur menyumbang sebesar 18,9% atau senilai Rp. 901,8 T dari Produk Domestik Bruto (PDB) Nasional sektor industri, nilai ini merupakan yang terbesar kedua di Indonesia setelah Jawa Barat (23,03% atau Rp. 1.099 T) di tahun 2023. Data ini menunjukkan bahwa pertumbuhan sektor industri vital terhadap perkembangan Provinsi Jawa Timur (Statistik, 2025a, 2025b, 2025c, 2025d). Dengan letak geografis yang strategis, ketersediaan infrastruktur pendukung, serta keberagaman sektor industri, Jawa Timur telah menjadi salah satu pusat pertumbuhan ekonomi berbasis industri di Indonesia (Gresik, 2025; B. P. S. K. Lamongan, 2025; Mojokerto, 2025a).

Wilayah Metropolitan (WM) Surabaya atau yang sebelumnya disebut sebagai Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila, merupakan wilayah metropolitan terbesar kedua di Indonesia setelah Jabodetabek (Mojokerto, 2025b; Sidoarjo, 2025; Surabaya, 2025). WM Surabaya terdiri dari Kota Surabaya sebagai kota inti dan hinterlandnya yang meliputi Kab. Gresik, Kab. Bangkalan, Kab. Mojokerto, Kab. Sidoarjo, dan Kab. Lamongan. Kota dan Kabupaten dalam WM ini saling terhubung secara ekonomi, sosial, dan transportasi. WM Surabaya menyumbang sekitar 46% dari total PDRB Jawa Timur (2024). Secara nasional, kontribusi kawasan ini mencapai 12,25% dari total PDRB Pulau Jawa (Solo, n.d.-a, n.d.-b, n.d.-c; Timur, 2025). Selain sebagai metropolitan, WM Surabaya juga memiliki fungsi sebagai pusat kegiatan industri di Jawa Timur. Setidaknya 7 dari 9 Kawasan Industri Eksisting yang termuat dalam Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional (RIPIN), terletak di WM Surabaya (Karya, n.d.; Konstruksi, n.d.; B. H. K. Lamongan, n.d.).

Pertumbuhan industri melalui hilirisasi telah digaungkan pemerintah pusat melalui berbagai agenda nasional (Darat, 2025; Keuangan, 2025). Asta Cita sebagai perwujudan misi Indonesia Emas 2045 mengamanatkan hilirisasi dan industrialisasi untuk meningkatkan nilai tambah dalam negeri (Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 12 Tahun 2024 Tentang Perubahan Keenam Atas Daftar Proyek Strategis Nasional, 2024). Hilirisasi industri didorong agar bersifat padat karya, berorientasi ekspor, dan berkelanjutan (Center, 2025; Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2014 Tentang Perindustrian, 2014; Peraturan Pemerintah Nomor 142 Tahun 2015 Tentang Kawasan Industri, 2015). Dalam RPJMN juga disebutkan bahwa Industrialisasi khususnya di wilayah Jawa akan terus didorong dengan optimalisasi kinerja industri hilir dan berteknologi tinggi (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 1 Tahun 2024 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kementerian Pekerjaan Umum, 2024). Pemerintah juga mendesak adanya peningkatan konektivitas dan pembangunan pusat-pusat pertumbuhan untuk mengatasi tingginya biaya logistik serta untuk meningkatkan daya saing investasi wilayah (Peraturan Presiden Nomor 195 Tahun 2024, 2024; Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 1 Tahun 2025 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Unit Pelaksana

Teknis Di Kementerian Pekerjaan Umum, 2025; Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025–2029, 2025).

Sektor industri manufaktur hingga tahun 2024 masih menjadi tulang punggung perekonomian nasional dan kontributor terbesar terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia yaitu sebesar 19,83%. Namun demikian, industri Indonesia mendapat tantangan dari negara-negara tetangga (Nasional, n.d.; Tbk., 2023). Berdasarkan *World Competitiveness Ranking* (WCR) 2025 yang baru dirilis Juni 2025 oleh IMD *World Competitiveness Center* (WCC), Indonesia mengalami penurunan tajam dalam daya saing global, turun 13 peringkat ke posisi ke-40. Sementara peringkat negara ASEAN lainnya adalah sebagai berikut: Singapura (2), Malaysia (23), Thailand (30), dan Filipina (51) (J. I. I. and P. Estate, n.d.; Modal, 2025; PPN/Bappenas, 2025).

World Competitiveness Index yang diterbitkan oleh IMD (*International Institute for Management Development*) mengukur daya saing suatu negara berdasarkan kemampuan untuk menciptakan lingkungan yang mendorong keberlanjutan bisnis, inovasi, dan pertumbuhan ekonomi. Terdapat 4 pilar utama yang menjadi penilaian, yaitu: Kinerja Ekonomi, Efisiensi Pemerintahan, Efisiensi Bisnis, dan Infrastruktur (Perindustrian, n.d., 2025; Prioritas, n.d.-a). Terkait infrastruktur, terdapat beberapa aspek yang dinilai, diantaranya Infrastruktur Dasar, Infrastruktur Teknologi, Infrastruktur Ilmiah, Kesehatan dan Lingkungan, dan Pendidikan. Pembangunan infrastruktur dasar yang mendukung sektor industri seperti jalan, air baku, dan pengolahan persampahan merupakan bagian dari tupoksi Kementerian Pekerjaan Umum (PU).

Daya saing kawasan industri memiliki peran penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Dalam konteks Wilayah Metropolitan (WM) Surabaya, pemerintah telah mengalokasikan investasi infrastruktur yang sangat besar melalui berbagai proyek strategis seperti jalan tol, flyover, dan SPAM dengan harapan dapat menarik investasi dan memperkuat pertumbuhan industri (M. I. Estate, n.d.; OSS, n.d.; Prioritas, n.d.-b).

Namun demikian, besarnya investasi tersebut belum sepenuhnya diikuti oleh peningkatan daya saing kawasan industri. Hal ini terlihat dari masih tingginya biaya logistik nasional, menurunnya kontribusi industri pengolahan terhadap PDB nasional, serta masih lebarnya kesenjangan kapasitas ekonomi WM Surabaya dibandingkan pusat industri utama seperti Jakarta. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur belum otomatis menghasilkan efisiensi dan daya tarik investasi yang lebih kuat.

Sejumlah penelitian sebelumnya telah mengkaji hubungan antara investasi infrastruktur dan daya saing kawasan industri dalam berbagai skala. Studi yang dilakukan oleh *World Bank* (2023) menunjukkan bahwa meskipun investasi infrastruktur skala besar di negara berkembang berkorelasi positif dengan pertumbuhan ekonomi, dampaknya terhadap daya saing sektor manufaktur sangat bergantung pada kualitas tata kelola dan ketepatan sasaran proyek, di mana infrastruktur yang tidak terintegrasi dengan kebutuhan sektor riil justru dapat menciptakan inefisiensi baru. Di tingkat nasional, penelitian oleh Pusat Kebijakan Ekonomi Makro BKF (2022) menemukan bahwa peningkatan anggaran infrastruktur pada periode 2015–2021 belum secara signifikan menurunkan biaya logistik nasional karena pembangunan masih terkonsentrasi pada konektivitas antarwilayah utama (*backbone*), sementara konektivitas lokal (*first-mile* dan *last-mile*) serta infrastruktur penunjang kawasan industri belum menjadi prioritas. Secara lebih spesifik, studi Wijayanti & Hidayat (2023) terhadap kawasan industri di

Koridor Utara Jawa menegaskan bahwa daya saing kawasan industri tidak semata-mata ditentukan oleh keberadaan jalan tol atau pelabuhan, melainkan juga oleh ketersediaan utilitas (air, listrik, pengolahan limbah) dan kepastian regulasi perizinan, sehingga diperlukan pendekatan perencanaan yang lebih terpadu antara pembangunan infrastruktur dan pengembangan kawasan industri. Adapun kajian dengan fokus Wilayah Metropolitan Surabaya masih relatif terbatas dan cenderung menitikberatkan pada aspek teknis-spasial, seperti yang dilakukan oleh Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR (2024), tanpa menganalisis secara mendalam kesenjangan (*gap*) antara besaran investasi dan capaian daya saing industri; oleh karena itu, penelitian ini hadir untuk mengisi kekosongan literatur tersebut dengan melakukan analisis kesenjangan (*gap analysis*) secara lebih terukur guna memahami mengapa tingginya investasi infrastruktur di WM Surabaya belum mampu mendorong peningkatan daya saing kawasan industrinya.

Berdasarkan kondisi tersebut, policy paper ini bertujuan untuk menganalisis kesenjangan antara investasi infrastruktur dan capaian daya saing kawasan industri di WM Surabaya, sekaligus mengidentifikasi faktor-faktor yang menyebabkan dampak ekonominya belum optimal. Kajian ini juga diarahkan untuk merumuskan rekomendasi kebijakan yang lebih terarah agar pemanfaatan investasi infrastruktur menjadi lebih efektif, sinergis, dan mampu mendorong transformasi kawasan industri yang lebih kompetitif dan berkelanjutan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan dukungan data kuantitatif (*qualitative approach with quantitative support*) untuk menganalisis hubungan antara investasi infrastruktur dan daya saing kawasan industri di Wilayah Metropolitan (WM) Surabaya. Pendekatan ini dipilih untuk memberikan pemahaman yang komprehensif terhadap fenomena yang diteliti, baik dari sisi analisis kebijakan maupun data empiris yang mendukung. Penelitian dilaksanakan dengan mengkaji kondisi eksisting pembangunan infrastruktur serta dampaknya terhadap indikator daya saing industri di wilayah tersebut.

Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif-analitis, yaitu penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan kondisi aktual serta menganalisis kesenjangan antara besarnya investasi infrastruktur dengan peningkatan daya saing kawasan industri. Data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri atas data sekunder yang diperoleh dari berbagai sumber resmi seperti Badan Pusat Statistik (BPS), Kementerian Pekerjaan Umum, World Bank, serta dokumen perencanaan nasional seperti RPJMN dan RIPIN. Selain itu, data juga diperoleh dari laporan investasi infrastruktur, statistik industri, serta publikasi terkait lainnya yang relevan dengan topik penelitian.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi literatur (*library research*) dan studi dokumentasi, yaitu dengan mengumpulkan, menelaah, dan menginterpretasikan berbagai dokumen kebijakan, laporan resmi, serta data statistik yang berkaitan dengan investasi infrastruktur dan kinerja industri. Data yang telah dikumpulkan kemudian dianalisis menggunakan dua pendekatan, yaitu analisis kualitatif dan analisis kuantitatif. Analisis kualitatif digunakan untuk mengkaji kebijakan, arah pembangunan, serta faktor-faktor yang memengaruhi daya saing kawasan industri. Sementara itu, analisis kuantitatif dilakukan dengan membandingkan indikator-indikator seperti Produk Domestik Regional Bruto (PDRB), tingkat

okupansi kawasan industri, pertumbuhan sektor manufaktur, serta data investasi infrastruktur sebelum dan sesudah pembangunan.

Selain itu, penelitian ini juga menggunakan metode analisis kesenjangan (gap analysis) untuk mengidentifikasi perbedaan antara kondisi ideal yang diharapkan dengan kondisi aktual di lapangan. Analisis ini bertujuan untuk mengetahui sejauh mana investasi infrastruktur yang telah dilakukan mampu memberikan dampak terhadap peningkatan daya saing kawasan industri. Untuk memperkuat hasil analisis, penelitian ini juga melakukan perbandingan secara regional dengan negara-negara ASEAN guna melihat posisi daya saing industri Indonesia dalam konteks global.

Selanjutnya, dalam perumusan alternatif kebijakan, penelitian ini menggunakan metode skoring berbasis kriteria yang meliputi technical feasibility, economic and financial feasibility, political feasibility, dan administrative operability. Penilaian dilakukan dengan melibatkan masukan dari para ahli dan pemangku kepentingan terkait, sehingga menghasilkan rekomendasi kebijakan yang lebih objektif, terukur, dan implementatif. Dengan pendekatan tersebut, penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi dalam merumuskan kebijakan yang lebih efektif untuk meningkatkan daya saing kawasan industri di WM Surabaya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Arahan Kebijakan

Dalam menganalisis penyebab mengapa tingginya investasi infrastruktur belum mampu meningkatkan daya saing internasional kawasan industri di WM Surabaya, penting untuk dipelajari landasan hukum yang memberikan arahan terhadap pertumbuhan industri di Indonesia khususnya di Jawa Timur. Makalah ini akan menjelaskan 2 diantaranya, yaitu RIPIN dan RTR KSN Perkotaan Gerbangkertosusila.

Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional (RIPIN)

Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional (RIPIN) 2015-2035 ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah No. 14 tahun 2015 dan disusun sebagai pelaksanaan amanat Undang-Undang No. 3 tahun 2014 tentang Perindustrian, serta menjadi pedoman bagi pemerintah dan pelaku industri dalam perencanaan dan pembangunan industri. Beberapa aspek utama yang menjadi acuan dalam pengembangan wilayah Jawa Timur yang termuat dalam RIPIN, yaitu penetapan Wilayah Prioritas Pengembangan Industri (WPPI), Kawasan Industri (KI), dan program pengembangan WPPI.

Di Provinsi Jawa Timur, terdapat 1 WPPI yaitu Tuban—Lamongan—Gresik—Surabaya—Sidoarjo—Mojokerto—Bangkalan. Selain itu, terdapat 9 Kawasan Industri (KI) eksisting dan 6 KI rencana. 7 KI eksisting tersebut meliputi Surabaya Industrial Estate Rungkut di Kota Surabaya, Sidoarjo Industrial Estate Berbek dan Kawasan Industrial Safe N Lock di Kab. Sidoarjo, Maspion Industrial Estate; Java Integrated Industrial and Port Estate dan Kawasan Industri Gresik di Kab. Gresik, dan Ngoro Industrial Park di Mojokerto. Adapun 4 KI rencana yaitu KI SiRIE di Kab. Sidoarjo, KI Salt Lake di Kab. Gresik, KI Maritim di Kab. Lamongan, dan Madura Industrial Seaport City di Kab. Bangkalan. Dari jumlah tersebut 7 KI eksisting dan 4 KI rencana berada dalam WM Surabaya, sehingga bisa dikatakan WM Surabaya merupakan penopang sektor industri di Jawa Timur.

Beberapa sektor industri utama di Surabaya meliputi manufaktur/industri pengolahan termasuk galangan kapal, alat-alat berat, pengolahan makanan, elektronik, dan perabotan rumah tangga. Beberapa perusahaan besar yang memiliki pabrik di WM Surabaya diantaranya PT Semen Indonesia, Maspion Group, Wings Group, Unilever Indonesia, PT. PAL Indonesia, dll.

Berdasarkan RIPIN tersebut, Program pengembangan WPPI periode 2020—2035 adalah:

1. Pembangunan infrastruktur untuk mendukung WPPI (jalan, kereta api, pelabuhan, bandara);
2. Pembangunan infrastruktur energi untuk mendukung WPPI; 3) Pembangunan sarana dan prasarana pengembangan SDM;
3. Pembangunan sarana dan prasarana pengembangan riset dan teknologi; 5) Penguatan kerjasama antar WPPI;
4. Promosi investasi industri untuk masuk dalam WPPI;
5. Pemberian insentif bagi investasi bidang industri yang masuk dalam WPPI, terutama di luar Pulau Jawa; dan
6. Penguatan konektivitas antar WPPI.

Arah kebijakan RIPIN terhadap pengembangan wilayah Jawa Timur, dapat disimpulkan yaitu pengembangan industri difokuskan pada koridor utara Jawa Timur hingga Kabupaten Bangkalan di Pulau Madura. Hal ini harus didukung dengan pembangunan *soft*

Rencana Tata Ruang KSN Perkotaan Gerbangkertosusila (GKS)

Dalam Perpres No. 66 Tahun 2022 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Nasional (KSN) Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila, tujuan penataan ruang Gerbangkertosusila adalah untuk menjadi pusat ekonomi nasional dan ekonomi kelautan yang berdaya saing global, terpadu, tertib, aman, dengan tetap memperhatikan daya dukung lingkungan dan berkelanjutan.

Tujuan Penataan Ruang KSN Perkotaan Gerbangkertosusilo (Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, Lamongan) berdasarkan Perpres No. 66 Tahun 2022 adalah untuk mewujudkan Kawasan Perkotaan GKS sebagai salah satu pusat ekonomi nasional dan ekonomi kelautan yang berdaya saing global, terpadu, tertib, aman, dengan tetap memperhatikan daya dukung lingkungan dan berkelanjutan.

Struktur Ruang Perkotaan GKS berbentuk radial konsentris dan kota kompak berwawasan lingkungan (Compact City). Kota inti adalah Kota Surabaya, sedangkan kota sekitarnya mencakup Gresik (Gresik, Sidayu, Menganti); Bangkalan (Bangkalan, Tanah Merah, Klampis, Tanjung Bumi, Labang); Mojokerto (Mojosari, Sooko); Kota Mojokerto (Magersari); Sidoarjo (Sidoarjo, Krian); dan Lamongan (Lamongan, Brondong—Paciran, Babat).

Pola Ruang Perkotaan GKS berupa permukiman perkotaan yang didukung oleh kawasan penyangga dengan aktivitas ekonomi industri, serta ruang hijau (produktif dan lindung). Zona terbangun diarahkan di sekitar pusat kota inti dan kota sekitarnya yang sejalan dengan jaringan jalan penghubung antar kota. Zona pertanian/perkebunan diarahkan di sekitar zona terbangun khususnya Lamongan, Mojokerto dan Bangkalan. Zona lindung pesisir diarahkan di pesisir pantai Gresik, Surabaya dan Sidoarjo. Zona hutan diarahkan dekat zona pertanian yang jauh dari zona terbangun di barat daya Lamongan (dekat perbatasan Bojonegoro) dan selatan Mojokerto (dekat perbatasan dengan Kota Batu).

Dengan demikian arah kebijakan RTR KSN GKS terhadap pengembangan wilayah Jawa Timur yaitu, KSN GKS sebagai pusat ekonomi nasional di pesisir yang kompak dengan zona inti dan zona penyangga yang memiliki fungsi masing-masing dan dengan memperhatikan ketersediaan Ruang Terbuka Hijau (RTH).

Analisis Peningkatan Daya Saing Kawasan Industri

Daya saing kawasan industri diartikan sebagai kemampuan kawasan menarik & mempertahankan investasi/tenant, meningkatkan produktivitas/ekspor, serta memberikan biaya operasi yang kompetitif melalui akses pasar, logistik, utilitas, tenaga kerja, dan kepastian regulasi. Untuk menganalisis apakah pembangunan infrastruktur berpengaruh terhadap peningkatan daya saing kawasan industri, maka perlu dibandingkan antara kondisi sebelum dan sesudah infrastruktur terbangun. Adapun indikator yang digunakan antara lain: peningkatan PDRB kota/kab, tingkat ekspansi lahan, tingkat okupansi, penyerapan tenaga kerja, dan kinerja ekspor.

Beberapa hal yang perlu menjadi pertimbangan dalam analisis antara lain kondisi dunia pada tahun 2020-2022 yang cenderung berada pada posisi stagnan akibat pandemic covid. Maka dari itu, data perbandingan yang digunakan adalah data tahun 2019, 2020, dan 2025.

Tabel 1. Daya Saing Industri WM Surabaya berdasarkan PDRB (2019, 2020, 2025)

No	Kab/Kota	PDRB 2019	PDRB 2020	PDRB 2025	Koreksi akibat covid 2019 -2020 (%)	Kenaikan PDRB 2020 -2025 (%)
1	Kota Surabaya	580,756 T	554,509 T	772,493 T	-4,73	39,31
2	Kab. Gresik	139,043 T	132,268 T	188,604 T	-5,12	42,59
3	Kab. Sidoarjo	204,021 T	197,240 T	296,887 T	-3,44	50,52
4	Kab. Mojokerto	82,391 T	81,940 T	113,129 T	-0,55	38,06
5	Kota Mojokerto	6,809 T	6,588 T	8,612 T	-3,35	30,72
6	Kab. Lamongan	39,733 T	39,169 T	52,076 T	-1,44	32,95
7	Kab. Bangkalan	24,675 T	23,290 T	28,738 T	-5,95	23,39
Total		1.077,428 T	1.035,000 T	1.460,593 T		
Nilai Rata-rata		153,918 T	147,858 T	208,648 T	-3,51	36,79

No	Kab/Kota	Kontribusi Sektor Industri				Kenaikan kontribusi sektor industri (%)
		2019 (Rp)	2019 (%)	2025 (Rp)	2025 (%)	
1	Kota Surabaya	109,245 T	18,81	147,302 T	19,07	0,26
2	Kab. Gresik	66,743 T	48,00	96,658 T	51,25	3,25
3	Kab. Sidoarjo	97,527 T	47,80	144,199 T	48,57	0,77
4	Kab. Mojokerto	44,349 T	53,83	65,534 T	57,93	4,10
5	Kota Mojokerto	0,734 T	10,78	0,803 T	9,32	-1,46
6	Kab. Lamongan	4,171 T	10,50	6,371 T	12,23	1,74

No	Kab/Kota	Kontribusi Sektor Industri				Kenaikan kontribusi sektor industri (%)
		2019 (Rp)	2019 (%)	2025 (Rp)	2025 (%)	
7	Kab. Bangkalan	0,631 T	2,56	0,873 T	3,04	0,48
Total		323,400 T		461,740 T		
Nilai Rata-rata		46,200 T	30.02	65,964 T	31.61	1,31

Sumber: BPS 2020 dan 2025

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa Kota Surabaya memiliki PDRB tertinggi baik sebelum covid (2019) maupun setelah covid (2025), diikuti oleh Kab. Sidoarjo dan Kab. Gresik. Sedangkan kabupaten dengan PDRB terendah di WM Surabaya adalah Kota Mojokerto dan Kab. Bangkalan. Nilai PDRB kota Surabaya, Kab. Gresik, dan Kab. Sidoarjo pada tahun 2025 yang berkisar antara Rp. 139 – Rp. 580 T jauh lebih tinggi dibandingkan rata-rata PDRB kota/kab di Indonesia yaitu sebesar Rp. 46,34 T. Namun, jika dibandingkan antar metropolitan, total PDRB WM Surabaya yaitu 1.460,59 T masih sepertiga dari PDRB Ibukota DKI Jakarta yaitu sebesar Rp. 3.926,15 T.

Pada saat pandemic covid pertumbuhan ekonomi WM Surabaya terkoreksi sebesar -3,51%, namun demikian pada tahun 2025 berhasil pulih dengan rata-rata pertumbuhan sebesar 36,79%. Dari nominal PDRB tersebut, rata-rata kontribusi sektor industri adalah sebesar 30,02% di tahun 2019 dan 31,61% di tahun 2025. Kabupaten dengan kontribusi sektor industri terbesar yaitu Kab. Mojokerto (57%), Kab. Gresik (51%), dan Kab. Sidoarjo (48%). Hal ini menunjukkan dominasi sektor industri terhadap perekonomian di kabupaten tersebut. Sedangkan Kota/Kab dengan kontribusi industri terkecil yaitu, Kab. Bangkalan (3%), Kota Mojokerto (9%), Kab. Lamongan (12%), dan Kota Surabaya (19%). Untuk Kab. Bangkalan dan Kab. Lamongan motor penggerak ekonomi utama masih bergantung pada sektor pertanian, sedangkan Kota Surabaya dan Kota Mojokerto pada sektor perdagangan dan jasa.

Industri di WM Surabaya menempati Kawasan Industri (KI) dan Kawasan Peruntukkan Industri (KPI) yang diatur dalam RIPIN dan RTRW Provinsi Jawa Timur. Kawasan Industri (KI) adalah sebidang lahan yang dikelola oleh pihak swasta mulai dari tahap penyiapan lahan, pembangunan infrastruktur di dalam kawasan, pemasaran, hingga komitmen pemeliharaan untuk diisi oleh tenant-tenant industri. KPI adalah zona/area yang secara tata ruang (RTRW) diperbolehkan untuk industri. Kawasan peruntukkan industri tidak memiliki pengelola khusus sehingga untuk infrastruktur di luar kawasan banyak bergantung pada infrastruktur yang dibangun pemerintah.

Data untuk pertumbuhan industri pada kawasan peruntukkan KPI cukup sulit ditemui karena kawasan tersebut tidak memiliki pengelola khusus, sehingga data yang akan ditampilkan selanjutnya untuk menunjukkan pertumbuhan industri di WM Surabaya adalah pada Kawasan Industri (KI). Adapun tingkat okupansi KI di WM Surabaya ditampilkan dalam tabel berikut.

Tabel 2. Tingkat Okupansi Kawasan Industri di WM Surabaya

No	Kawasan Industri	Lokasi	Luas (Ha)	Developed Area (Ha)	Okupansi rate (%)	Jumlah Perusahaan	Tenaga Kerja Terserap (jiwa)
1	Surabaya Industrial Estate Rungkut (SIER)	Kota Surabaya	245	245	100%	±267	±45.953
2	Sidoarjo Industrial Estate Berbek (SIEB)	Kab. Sidoarjo	87	87	100%	±103	±19.183
3	Maspion Industrial Estate (MIE)	Kab. Gresik	442	420	95%	± 200	± 40.700
4	Ngoro Industrial Park (NIP)	Kab. Mojokerto	505	401	79.4%	±90	± 47.500
5	Kawasan Industri Safe N Lock	Kab. Sidoarjo	307	245	80%	± 200	± 40.000
6	Java Integrated Industrial Port Estate (JIPE)	Kab. Gresik	3.000	1.761	58.7%	±17	±24.000
7	Kawasan Industri Gresik (KIG)	Kab. Gresik	140	96	100%	±50	± 12.000
8	Kawasan Industri Tuban (KIT)	Kab. Tuban	233	190	81.5%	±43	± 2.200

Sumber: Indonesia Industrial Estates Directory 2018-2019, UNIDO, Project Document: Global Industrial Parks Programme in Indonesia 2020, Intiland Corporate Presentation 2024, Gresik Special Economic Zone 2025, East Java Investment Dialogue 2025.

Pada tabel di atas terlihat bahwa tingkat okupansi sebagian besar KI sudah cukup tinggi dengan KI SIER, SIEB, dan KI Gresik sudah mencapai 100% diikuti dengan KI Maspion, Safe n Lock, dan KIT dengan angka di atas 80%. Kawasan-kawasan industri tersebut sudah berdiri cukup lama dan *established* sehingga tidak mengherankan jika tingkat okupansinya terbilang tinggi. Adapun KI baru yang juga telah ditetapkan sebagai KEK yaitu JIPE saat ini okupansinya baru 58% namun sudah ditempati oleh tenant-tenant potensial seperti Freeport Indonesia, PT Adhimix, PT Waskita Beton, PT Rodamas, beberapa perusahaan dari Cina seperti, Xinyi Glass, Hailiang Group, Sichuan Hebang, Xinyi Solar, dll.

Analisis Kesenjangan Antara Besarnya Investasi Infrastruktur dengan Peningkatan Daya Saing

Dalam menganalisis kesenjangan antara investasi infrastruktur dengan peningkatan daya saing, tidak cukup hanya melihat pertumbuhan industri di dalam WM Surabaya saja, namun harus dapat dibandingkan pada skala regional besarnya pertumbuhan sektor industri pada skala regional dalam hal ini negara-negara di ASEAN. Pertumbuhan manufaktur Indonesia terhadap negara-negara tetangga tersebut dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3. Pertumbuhan Industri Manufaktur Negara-Negara di ASEAN

No	Negara	Pertumbuhan Manufaktur 2024	Pangsa Manufaktur thdp PDB 2024	Keterangan
1	Indonesia	4,43%	18,98%	Tumbuh moderat; basis manufaktur besar, tetapi belum dominan seperti Vietnam/Malaysia/Thailand
2	Vietnam	10,31%	24,43%	Paling agresif; unggul dalam percepatan manufaktur
3	Malaysia	4,16%	22,50%	Laju mirip Indonesia, tapi struktur manufakturnya lebih dalam
4	Thailand	-0,51%	24,32%	Basis manufaktur sangat besar, tetapi 2024 sedang melemah
5	Filipina	3,70%	15,68%	Tumbuh, tetapi basis manufakturnya lebih dangkal dari Indonesia

Sumber: Trading Economic Growth Annual Report, 2025

Dalam analisis komparatif pertumbuhan industri di ASEAN, kinerja Indonesia pada 2024 menunjukkan posisi yang relatif kuat, tetapi belum menjadi yang paling progresif di kawasan. Indonesia masih mencatat pertumbuhan manufaktur sekitar 4,4% pada 2024. Capaian ini menunjukkan bahwa basis industri Indonesia tetap tumbuh positif dan cukup resilien, namun lajunya masih berada di bawah Vietnam yang mencatat pertumbuhan sektor processing and manufacturing sebesar 9,6%. Dengan kata lain, Indonesia belum mengalami kontraksi industri, tetapi juga belum menunjukkan akselerasi industrialisasi secepat negara ASEAN yang lebih terintegrasi dengan rantai pasok ekspor global.

Dibandingkan dengan Vietnam, perbedaan utama tidak hanya terletak pada kecepatan pertumbuhan, tetapi juga pada kedalaman struktur industrinya. Data World Bank menunjukkan bahwa pangsa manufaktur terhadap PDB Indonesia pada 2024 berada di kisaran 19%, sedangkan Vietnam telah mencapai sekitar 24%. Hal ini mengindikasikan bahwa manufaktur di Vietnam telah berfungsi sebagai motor ekonomi yang lebih dominan. Kondisi tersebut diperkuat oleh kinerja eksternal Vietnam, di mana pada 2024 ekspor barang meningkat 14,3% dan realisasi investasi asing mencapai US\$25,35 miliar. Secara akademik, situasi ini menunjukkan bahwa pertumbuhan industri Vietnam tidak hanya lebih tinggi secara kuantitatif, tetapi juga lebih terkoneksi dengan ekspor, investasi, dan integrasi supply chain internasional dibandingkan Indonesia.

Sementara itu, jika dibandingkan dengan Malaysia dan Thailand, posisi Indonesia dapat dikatakan berada di tengah. Malaysia pada 2024 mencatat pertumbuhan manufaktur 4,2%, hampir setara dengan Indonesia, tetapi sektor manufakturnya berkontribusi 23,1% terhadap perekonomian nasional, lebih tinggi daripada Indonesia. Ini menunjukkan bahwa Malaysia memiliki struktur industri yang lebih dalam meskipun laju pertumbuhannya tidak jauh berbeda. Sebaliknya, Thailand justru menghadapi pelemahan, dengan sektor manufaktur berkontraksi 0,5% pada 2024.

Dalam konteks ASEAN secara keseluruhan, tantangan Indonesia menjadi semakin jelas. ASEAN pada 2024 masih sangat atraktif bagi investasi, dengan arus *Foreign Direct Investment* (FDI) meningkat 8,5% menjadi sekitar US\$226 miliar, sementara FDI manufaktur tumbuh hampir 150% menjadi US\$44 miliar. Artinya, persaingan industrialisasi di kawasan

semakin ditentukan oleh kemampuan tiap negara menarik investasi manufaktur bernilai tambah tinggi dan menautkannya dengan penguatan rantai pasok. Di titik ini, Indonesia memiliki keunggulan berupa pasar domestik besar dan pertumbuhan industri yang tetap positif, tetapi masih menghadapi persoalan struktural: industrialisasi belum sedalam Vietnam dan Malaysia, serta transformasi industrinya masih cenderung bertumpu pada hilirisasi berbasis sumber daya alam dibanding manufaktur berteknologi menengah-tinggi yang lebih ekspor-oriented. Bank Dunia mencatat Indonesia baru menyumbang 1% ekspor manufaktur dunia, artinya skala ekspor industrinya masih jauh dari potensi.

Besarnya investasi infrastruktur di Wilayah Metropolitan Surabaya belum sepenuhnya berbanding lurus dengan capaian daya saing kawasan industrinya. Data menunjukkan bahwa total investasi infrastruktur mencapai sekitar Rp66,19 triliun, dengan dominasi sangat besar pada sektor konektivitas, baik internal maupun antarwilayah, yang menyerap lebih dari 93% dari keseluruhan investasi. Namun demikian, RPJMN 2025-2029 masih menyebutkan bahwa biaya logistic di Indonesia sebesar 14,29% dari PDB, masih di atas Singapura, Malaysia, Vietnam, dan Thailand yang sudah mencapai angka 10%. Kondisi ini mengindikasikan adanya kesenjangan antara skala investasi dan hasil daya saing yang dicapai.

Di sisi lain, porsi yang jauh lebih kecil yaitu sebesar 6,87% dari total investasi dikerahkan untuk pengendali banjir, air minum, sanitasi, dan persampahan, sementara daya saing kawasan industri sangat dipengaruhi oleh factor yang lebih mikro seperti, waktu tempuh aktual ke pelabuhan dan pusat logistik, biaya distribusi first-mile dan last-mile, keandalan utilitas, kepastian drainase, kemudahan ekspansi tenant, hingga kualitas pengelolaan kawasan. Hal ini tentu tidak dapat sepenuhnya dibebankan ke KemenPU. Pembangunan infrastruktur industri dari hulu ke hilir merupakan tanggung jawab Bersama antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan pihak swasta.

Sebagai contoh terkait konektivitas, Jalan Tol yang dibangun KemenPU di WM Surabaya, saat ini sudah dirasa cukup menghubungkan konektivitas menuju KI atau dari KI menuju simpul transportasi seperti Pelabuhan dan bandara. Namun konektivitas tidak berhenti disitu, masih dibutuhkan pengelolaan Pelabuhan dan bandara yang efektif dan efisien, Perlu dibuka opsi untuk jalur transportasi melalui rel dan laut yang merupakan Kewenangan Kementerian Perhubungan. Selain itu, masih pula dibutuhkan konektivitas jalan di dalam kawasan yang merupakan kewenangan pengelola dan jalan akses dari kawasan ke jalan tol/jalan nasional yang menjadi kewenangan Pemerintah Daerah. Pengembangan akses dari KI ke jalan tol/jalan nasional juga dapat dibantu pembiayaannya oleh pengelola KI sebagai bentuk kontribusi ke kawasan sekitar.

Identifikasi Permasalahan

Pada analisis sebelumnya ditemukan bahwa pembangunan infrastruktur yang kurang tepat sasaran merupakan salah satu penyebab utama daya saing industri di WM Surabaya kurang bersaing pada skala regional Asia Tenggara. Pembangunan infrastruktur saat ini masih didominasi oleh pusat, dengan kapasitas fiskal APBN yang terbatas, agar infrastruktur yang dibangun dapat berfungsi optimal harus ada keterpaduan dengan infrastruktur yang dibangun oleh Pemerintah Daerah dan swasta. Minimnya komitmen pembiayaan dari instansi lain disebabkan skema pembagian peran yang belum jelas serta dan masih lemahnya koordinasi lintas sektor dan lintas instansi. Adapun rendahnya keterlibatan swasta dalam penyediaan

infrastruktur, sedikit banyak disebabkan proyek infrastruktur pendukung industri dianggap belum menarik secara komersial.

Di sisi lain, banyak variable di luar infrastruktur yang juga berpengaruh besar terhadap daya saing industri, variable tersebut seperti iklim usaha, kepastian hukum, struktur dan kedalaman industri, teknologi dan inovasi, serta tata Kelola pengembangan kawasan industri. Proses perizinan dan berusaha yang belum standar dan tumpang tindih menyebabkan tidak adanya kepastian dari segi waktu dan prosedur yang harus dilalui oleh investor. Hal ini tentunya berpengaruh terhadap biaya produksi. Selain itu, kegiatan industri juga merupakan mata rantai yang panjang dari mulai proses penyediaan bahan baku hingga pemasaran, saat ini keterkaitan hulu-hilir antarindustri belum terbentuk secara optimal dikarenakan Kemitraan antara industri besar dan pemasok local belum berkembang kuat. Tata Kelola pengembangan kawasan industri juga belum terintegrasi, hal ini disebabkan belum adanya mekanisme yang kuat untuk mengintegrasikan seluruh sektor pembangunan dalam mendukung industri.

Alternatif Kebijakan

Dalam menentukan alternatif kebijakan maka dilakukan sistem skoring melalui tabel kriteria pemilihan alternatif kebijakan. Metode penetapan skoring dilakukan dengan meminta masukan dari para ahli yang terkait erat dengan pengembangan industri di WM Surabaya meliputi, perwakilan Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW), Kementerian PU, akademisi dari ITS dan Universitas Brawijaya, serta perwakilan Bappeda Provinsi Jawa Timur dan Bappeda Kab. Gresik. Adapun kriteria yang digunakan dibagi menjadi 4 yaitu: technical feasibility, economic and financial feasibility, political feasibility, dan administrative operability. Penentuan alternatif kebijakan secara lebih rinci dijabarkan dalam tabel berikut:

Tabel 3. Kriteria Pemilihan Alternatif Kebijakan

No	Alternatif Kebijakan	Kriteria Pemilihan Alternatif (Skor 1-10)				Skor Total
		<i>Technical feasibility</i>	<i>Economic and financial feasibility</i>	<i>Political feasibility</i>	<i>Administrative operability</i>	
A. Kebijakan yang terkait dengan infrastruktur						
1	Menyusun Rencana Induk pengembangan Industri di WM Surabaya yang komprehensif, terukur, bersifat lintas K/L, memiliki mekanisme implementasi dan evaluasi yang jelas serta berstatus hukum untuk mengikat komitmen para pihak.	8	9	6	7	30
2	Memperkuat peran Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dan Dewan KEK untuk mengkoordinasikan pembagian tugas setiap instansi dalam mengimplementasikan Rencana Induk pengembangan industri.	9	8	7	7	31
3	Restrukturisasi anggaran dengan memprioritaskan infrastruktur yang mendukung industri baik yang	7	7	6	8	28

No	Alternatif Kebijakan	Kriteria Pemilihan Alternatif (Skor 1-10)				Skor Total
		<i>Technical feasibility</i>	<i>Economic and financial feasibility</i>	<i>Political feasibility</i>	<i>Administrative operability</i>	
	dilaksanakan oleh Kementerian PU maupun instansi lain.					
4	Memperkuat peran Kementerian Investasi/BKPM dan Kementerian Perindustrian dalam mempromosikan investasi di WM Surabaya serta memfasilitasi proyek prioritas untuk menarik investor asing dan domestic.	7	8	7	8	30
5	Memperbaiki penyiapan proyek dan mengembangkan skema kemitraan yang lebih adaptif untuk menarik keterlibatan sektor swasta dalam pembiayaan infrastruktur.	8	8	8	8	32
6	Mendorong keberpihakan anggaran pada program infrastruktur yang lebih bersifat mikro seperti penyediaan air baku, pengelolaan limbah, dan pengendalian banjir	8	6	7	7	28
B. Kebijakan non Infrastruktur						
1	Optimalisasi <i>Online Single Submission</i> (OSS) berbasis risiko secara penuh hingga level Kab/Kota dengan menghilangkan <i>dual process</i> (online tapi tetap harus offline) dan mengintegrasikannya dengan izin-izin lain seperti izin lingkungan (AMDAL/UKL-UPL), Persetujuan Bangunan Gedung (PBG) dan izin operasional kawasan industri.	9	9	7	8	33
2	Mengembangkan sistem bersama berbasis online untuk memonitor proyek investasi mulai dari perencanaan, pelaksanaan, pelaporan kendala, hingga penyelesaian lintas instansi.	8	9	7	7	31
3	Menyusun dan menerapkan standar baku (SOP) yang seragam untuk seluruh proses perizinan termasuk kejelasan alur, persyaratan, output yang dihasilkan, beserta batas waktu yang jelas untuk setiap proses layanan dan penyelesaian masalah disertai mekanisme eskalasi otomatis jika terjadi keterlambatan.	9	9	8	9	35
4	Membentuk badan/otoritas koordinasi Metropolitan Surabaya yang memiliki mandat jelas, untuk mengeksekusi	7	7	6	7	27

No	Alternatif Kebijakan	Kriteria Pemilihan Alternatif (Skor 1-10)				Skor Total
		<i>Technical feasibility</i>	<i>Economic and financial feasibility</i>	<i>Political feasibility</i>	<i>Administrative operability</i>	
	Rencana Aksi metropolitan yang disusun					
5	Membentuk forum rutin lintas instansi yang bersifat eksekutorial untuk menangani langsung hambatan investasi strategis bukan sekedar koordinasi administrative/diskusi	9	8	8	8	33
6	Mewajibkan atau mendorong industri besar untuk bermitra dengan pemasok local melalui skema <i>vendor development program</i> , termasuk pembinaan kualitas, standar produksi, dan kepastian kontrak.	7	7	7	8	29
7	Memberikan insentif fiskal/nonfiskal (kemudahan perizinan atau pengurangan pajak daerah) bagi perusahaan yang meningkatkan <i>local content</i> dalam rantai pasoknya.	8	8	7	7	30
8	Memperkuat kolaborasi antara Pendidikan tinggi dan pelaku industri untuk meningkatkan ketersediaan tenaga kerja terampil di bidang digital dan teknologi serta mendorong inovasi dalam penggunaan teknologi tinggi pada pengembangan industri.	8	8	7	7	30
9	Membangun sistem pemantauan kinerja lintas wilayah dengan indicator yang terukur dan transparan untuk memastikan implementasi berjalan sesuai rencana.	8	8	7	7	30

Sumber: Hasil Analisis, 2026

Dari tabel di atas terlihat bahwa seluruh rekomendasi kebijakan yang diajukan bersifat komplementer dan integratif, sehingga penyelesaian permasalahan pengembangan industri di WM Surabaya akan lebih komprehensif jika semua rekomendasi kebijakan dapat diwujudkan secara bertahap. Dari total skor yang dihasilkan pada kebijakan yang terkait dengan infrastruktur terlihat urutan prioritas implementasi 4 teratas adalah sebagai berikut:

1. Memperbaiki penyiapan proyek dan mengembangkan skema kemitraan yang lebih adaptif untuk menarik keterlibatan sektor swasta dalam pembiayaan infrastruktur (skor 32).
2. Memperkuat peran Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dan Dewan KEK untuk mengkoordinasikan pembagian tugas setiap instansi dalam mengimplementasikan Rencana Induk pengembangan industri (skor 31).
3. Menyusun Rencana Induk pengembangan Industri di WM Surabaya yang komprehensif, terukur, bersifat lintas K/L, memiliki mekanisme implementasi dan evaluasi yang jelas serta berstatus hukum untuk mengikat komitmen para pihak (skor 30).

4. Memperkuat peran Kementerian Investasi/BKPM dan Kementerian Perindustrian dalam mempromosikan investasi di WM Surabaya serta memfasilitasi proyek prioritas untuk menarik investor asing dan domestik (skor 30).

Urutan prioritas kebijakan yang tidak terkait langsung dengan infrastruktur adalah sebagai berikut:

1. Menyusun dan menerapkan standar baku (SOP) yang seragam untuk seluruh proses perizinan termasuk kejelasan alur, persyaratan, output yang dihasilkan, beserta batas waktu yang jelas untuk setiap proses layanan dan penyelesaian masalah disertai mekanisme eskalasi otomatis jika terjadi keterlambatan (skor 35).
2. Optimalisasi Online Single Submission (OSS) berbasis risiko secara penuh hingga level Kab/Kota dengan menghilangkan dual process (online tapi tetap harus offline) dan mengintegrasikannya dengan izin-izin lain seperti izin lingkungan (AMDAL/UKL-UPL), Persetujuan Bangunan Gedung (PBG) dan izin operasional kawasan industri (skor 33).
3. Membentuk forum rutin lintas instansi yang bersifat eksekutorial untuk menangani langsung hambatan investasi strategis bukan sekedar koordinasi administrative/diskusi (skor 33).
4. Mengembangkan sistem bersama berbasis online untuk memonitor proyek investasi mulai dari perencanaan, pelaksanaan, pelaporan kendala, hingga penyelesaian lintas instansi (skor 31).

Rekomendasi kebijakan dipilih yang paling implementatif baik secara ekonomi, pertimbangan teknis, politis, dan administrasi pengoperasian. Perbaikan penyiapan proyek dan pengembangan skema adaptif menjadi kebijakan yang direkomendasikan pertama, karena permasalahan dasar pembangunan infrastruktur mendukung industri adalah adanya keterbatasan anggaran baik APBN maupun APBD. Karena itu, perlu dicarikan alternatif sumber pembiayaan lain terutama dari sektor swasta baik asing maupun lokal. Skema kerjasama yang dirancang menarik, terstruktur, serta memberikan kepastian profit diharapkan akan menarik minat investor dan memastikan pembangunan tetap berjalan.

Penguatan peran Kemenko Perekonomian dan Dewan KEK penting untuk memastikan pembangunan berjalan sesuai rencana. Namun sayangnya selama ini rapat-rapat yang diselenggarakan cenderung bersifat normatif, generik, dan tidak berujung pada penyelesaian masalah sehingga koordinasi pengembangan Kawasan Industri terkesan berjalan di tempat. Perkuatan peran Kementerian Investasi/BKPM dan Kementerian Perindustrian juga sangat krusial dalam mempromosikan investasi dan memfasilitasi proyek prioritas melalui diskusi formal maupun informal. Lembaga-lembaga tersebut saat ini dirasa kurang aktif berperan dalam menyusun kebijakan yang mendorong investasi industri di Indonesia.

Penyusunan Rencana Induk pengembangan Industri di WM Surabaya masuk dalam prioritas no.3. Saat ini sudah banyak rencana pengembangan yang disusun di WM Surabaya, termasuk RTR Gerbangkertosusila, RTRW Kota/Kabupaten, serta Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional (RIPIN), namun demikian belum ada satu dokumen rencana yang khusus menasar pada pengembangan industri. Penyusunan Rencana Induk Industri harus mengakomodir dokumen perencanaan sebelumnya dengan penguatan pada rencana aksi yang terukur serta berstatus hukum yang jelas.

Pada aspek kebijakan non infrastruktur, ditemukan bahwa permasalahan utama stagnannya pertumbuhan industri di WM Surabaya adalah lemahnya efisiensi dan iklim usaha

yang disebabkan oleh proses perizinan dan kepastian regulasi yang belum sederhana dan konsisten, hal ini menambah biaya transaksi bagi pelaku usaha. Dengan demikian maka prioritas utama dalam perbaikan sistem adalah menyusun dan menerapkan standar baku (SOP) yang seragam untuk seluruh proses perizinan di semua level pemerintahan beserta batas waktu yang jelas untuk layanan dan penyelesaian masalah. Dengan adanya standar batas waktu yang jelas untuk setiap proses perizinan yang disertai mekanisme eskalasi otomatis jika terjadi keterlambatan maka diharapkan seluruh proses berjalan akuntabel dan terukur sehingga meningkatkan rasa keamanan bagi pelaku usaha.

Selanjutnya, SOP yang telah disusun diterapkan melalui sistem perizinan berbasis digital/Online Single Submission (OSS) dengan menghilangkan dual process dan mengintegrasikannya dengan izin-izin lain. Hilangnya proses offline dalam perizinan diharapkan mengurangi interaksi yang dapat dimanfaatkan oleh pihak-pihak tidak bertanggung jawab sehingga tidak ada lagi biaya-biaya tidak terduga dalam proses perizinan. Perizinan yang dikelola secara digital dan terintegrasi dengan izin-izin lain juga mendorong proses yang lebih cepat, transparan, meminimalisir biaya administrasi, yang pada akhirnya meningkatkan kemudahan berusaha.

Selanjutnya, penguatan regulasi juga diperlukan pada tahap implementasi dan monitoring. Untuk itu, perlu dibentuk forum rutin lintas instansi untuk menangani langsung hambatan investasi strategis yang ditemui di lapangan. Forum ini diharapkan bersifat eksekutorial, tidak hanya untuk memenuhi kebutuhan administrasi belaka, memiliki agenda pembahasan masalah yang jelas, dan membuahakan solusi penyelesaian dalam setiap pertemuannya yang disertai aksi tindak lanjut dari masing-masing instansi berkepentingan. Dengan demikian adanya forum ini mendorong tahapan demi tahapan pengembangan kawasan industri bergerak maju dengan menyelesaikan bottlenecking yang ada.

Terakhir, perlu dikembangkan sistem digital monitoring proyek investasi mulai dari tahap perencanaan, pelaksanaan, pelaporan kendala, hingga penyelesaian lintas instansi. Dengan demikian progress proyek dapat dipantau secara langsung dan akurat, pelaksanaan dapat dikontrol, dan potensi keterlambatan akibat permasalahan di lapangan dapat ditekan dengan adanya identifikasi masalah dini. Monitoring proyek yang dapat diakses oleh semua pihak berkepentingan juga mendukung integrasi lintas sektor dan lintas pusat-daerah.

Rekomendasi Kebijakan

Berdasarkan hasil analisis, permasalahan utama pengembangan kawasan industri di Wilayah Metropolitan Surabaya terletak pada belum optimalnya keterkaitan antara besarnya investasi infrastruktur dengan peningkatan daya saing kawasan industri. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur yang telah dilaksanakan belum sepenuhnya menjawab kebutuhan riil kawasan industri, baik dari sisi efisiensi logistik, keandalan utilitas, maupun kemudahan berusaha. Di sisi lain, faktor non-infrastruktur berupa tata kelola perizinan, koordinasi antarinstansi, dan kepastian prosedur investasi juga masih menjadi kendala yang menghambat masuknya investasi dan ekspansi kegiatan industri. Oleh karena itu, diperlukan rekomendasi kebijakan yang bersifat terarah, implementatif, dan ditujukan kepada aktor pengambil keputusan yang memiliki kewenangan nyata dalam penyelesaiannya.

Dalam kerangka tersebut, rekomendasi kebijakan difokuskan pada dua aspek utama, yaitu aspek infrastruktur dan aspek non-infrastruktur. Pada aspek infrastruktur, rekomendasi diarahkan pada perbaikan penyiapan proyek dan pengembangan skema kemitraan yang lebih

adaptif untuk meningkatkan keterlibatan sektor swasta dalam pembiayaan infrastruktur pendukung industri. Sementara itu, pada aspek non-infrastruktur, rekomendasi diarahkan pada penyusunan dan penerapan standar baku prosedur perizinan yang seragam, terukur, dan mengikat lintas tingkat pemerintahan. Kedua rekomendasi ini dipandang paling strategis karena secara langsung menjawab akar permasalahan yang teridentifikasi, yaitu ketidaktepatan intervensi infrastruktur dan lemahnya kepastian tata kelola investasi.

Rekomendasi Kebijakan Aspek Infrastruktur

Perbaikan Penyiapan Proyek dan Pengembangan Skema Kemitraan yang Lebih Adaptif untuk Meningkatkan Keterlibatan Sektor Swasta dalam Pembiayaan Infrastruktur Pendukung Industri

Selama ini, keterlibatan sektor swasta dalam pembiayaan infrastruktur pendukung industri masih relatif terbatas karena banyak proyek belum disiapkan secara matang, belum memiliki struktur pembiayaan yang menarik, dan belum memberikan kepastian pembagian risiko yang memadai. Sehubungan dengan hal tersebut, kebijakan ini perlu ditujukan kepada Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian sebagai koordinator lintas sektor, Kementerian Pekerjaan Umum sebagai penyedia utama infrastruktur dasar, Kementerian Keuangan khususnya unit yang menangani dukungan pembiayaan dan penjaminan proyek, Kementerian Investasi/BKPM, Pemerintah Provinsi Jawa Timur, serta Pemerintah Kabupaten/Kota di Wilayah Metropolitan Surabaya. Selain itu, pengelola kawasan industri, BUMN/BUMD terkait, dan mitra swasta potensial juga merupakan pihak yang harus dilibatkan secara aktif dalam pelaksanaan kebijakan ini. Dengan demikian, level pengambil keputusan yang menjadi sasaran kebijakan ini mencakup tingkat pusat, provinsi, hingga kabupaten/kota, dengan kebutuhan koordinasi yang kuat antarinstansi dan antarpelaku pembangunan.

Langkah pertama yang perlu dilakukan oleh para pengambil keputusan adalah menetapkan prioritas proyek infrastruktur pendukung industri yang bersifat strategis, terukur, dan berbasis kebutuhan kawasan. Kementerian PU bersama pemerintah daerah dan pengelola kawasan industri perlu melakukan identifikasi ulang terhadap proyek-proyek yang secara langsung berpengaruh pada peningkatan efisiensi industri, bukan semata-mata pada besarnya skala fisik atau nilai investasi. Penetapan prioritas harus mempertimbangkan dampak proyek terhadap penurunan biaya logistik, peningkatan keandalan distribusi, pengurangan risiko gangguan produksi, peningkatan okupansi kawasan industri, dan potensi penarikan investasi baru. Dengan pendekatan tersebut, proyek yang dipilih benar-benar menjadi instrumen peningkatan daya saing, bukan hanya capaian output pembangunan fisik.

Langkah kedua adalah memperkuat proses penyiapan proyek agar memenuhi kelayakan teknis, ekonomi, finansial, hukum, dan kelembagaan. Dalam tahap ini, Kementerian PU bersama Kementerian Keuangan, Bappenas, pemerintah daerah, dan pengelola kawasan industri perlu memastikan bahwa setiap proyek prioritas telah dilengkapi dengan studi kelayakan yang komprehensif, kejelasan status lahan, proyeksi kebutuhan dan permintaan layanan, model pengelolaan pascakonstruksi, serta skema pembagian risiko yang jelas antarpara pihak. Penyiapan proyek tidak lagi dapat dilakukan secara parsial, melainkan harus diarahkan agar proyek memiliki struktur yang layak ditawarkan kepada sektor swasta. Dalam konteks ini, dukungan kelembagaan dari fasilitas penyiapan proyek, penjaminan, dan pembiayaan pendahuluan menjadi penting agar proyek-proyek pendukung industri dapat masuk ke dalam pipeline investasi yang kredibel dan menarik.

Langkah ketiga adalah mengembangkan skema kemitraan yang lebih adaptif sesuai karakteristik proyek dan tingkat kelayakannya. Untuk proyek-proyek yang memiliki potensi arus pendapatan yang jelas, seperti sistem penyediaan air baku atau utilitas bersama, dapat dikembangkan skema kerja sama pemerintah dan badan usaha atau bentuk kemitraan bisnis lainnya. Sementara itu, untuk proyek-proyek yang manfaat ekonominya tinggi tetapi tingkat pengembalian finansialnya terbatas, seperti pengendalian banjir kawasan industri atau akses konektivitas lokal, diperlukan skema pembiayaan campuran melalui kombinasi APBN, APBD, kontribusi pengelola kawasan industri, serta dukungan swasta. Pada tahap ini, peran Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian sangat penting untuk memastikan tersusunnya pembagian peran yang jelas, termasuk penentuan proyek mana yang menjadi tanggung jawab pemerintah pusat, pemerintah daerah, pengelola kawasan, dan mitra usaha.

Langkah keempat adalah meningkatkan promosi investasi infrastruktur pendukung industri secara lebih terarah dan terkoordinasi oleh Kementerian Investasi/BKPM dan Kementerian Perindustrian. Dalam hal ini, kedua kementerian perlu berperan aktif mengidentifikasi dan mengemas proyek-proyek infrastruktur prioritas yang telah disiapkan menjadi portofolio investasi yang layak ditawarkan kepada calon investor, baik domestik maupun asing. Upaya promosi tersebut perlu didukung dengan penyediaan informasi proyek yang lengkap, kejelasan skema kerja sama, proyeksi manfaat ekonomi, serta kepastian dukungan pemerintah pusat dan daerah. Selain itu, promosi investasi tidak cukup dilakukan secara umum, tetapi harus diarahkan pada target investor yang relevan dengan kebutuhan kawasan industri di Wilayah Metropolitan Surabaya. Dengan demikian, perbaikan penyiapan proyek tidak berhenti pada tersusunnya dokumen perencanaan, tetapi berlanjut hingga terbentuknya minat pasar, masuknya mitra investasi, dan terwujudnya pembangunan infrastruktur yang lebih efektif dalam mendukung daya saing kawasan industri.

Rekomendasi Kebijakan Aspek Non Infrastruktur

Penyusunan dan Penerapan Standar Baku Prosedur Perizinan yang Seragam, Jelas, Terukur, dan Dilengkapi Mekanisme Eskalasi Otomatis

Rekomendasi kebijakan ini ditujukan untuk menjawab permasalahan utama berupa masih lemahnya kepastian berusaha dan belum seragamnya tata kelola perizinan investasi pada kawasan industri di Wilayah Metropolitan Surabaya. Hasil analisis menunjukkan bahwa meskipun dukungan infrastruktur telah ditingkatkan, proses perizinan dan pelayanan investasi masih menghadapi berbagai kendala, antara lain tumpang tindih kewenangan, variasi prosedur antarwilayah, ketidakjelasan alur dan persyaratan, serta tidak adanya kepastian waktu penyelesaian layanan. Kondisi tersebut meningkatkan biaya transaksi, memperlambat realisasi investasi, dan menurunkan persepsi kemudahan berusaha di kawasan industri. Oleh karena itu, pembenahan sistem perizinan menjadi langkah non-infrastruktur yang sangat mendasar untuk memperkuat efektivitas seluruh upaya pembangunan kawasan industri.

Kebijakan ini perlu ditujukan terutama kepada Kementerian Investasi/BKPM sebagai institusi utama dalam penyelenggaraan sistem perizinan berusaha dan pengelolaan OSS, Kementerian Dalam Negeri sebagai pembina pemerintah daerah, kementerian teknis sektoral yang menerbitkan izin-izin terkait, serta Pemerintah Provinsi Jawa Timur dan Pemerintah Kabupaten/Kota di Wilayah Metropolitan Surabaya, khususnya perangkat daerah yang menangani pelayanan perizinan dan dinas teknis terkait. Sasaran pengambil keputusan dalam kebijakan ini meliputi Menteri Investasi/Kepala BKPM, Menteri Dalam Negeri, Gubernur

Jawa Timur, Bupati/Wali Kota, serta pimpinan organisasi perangkat daerah yang terkait langsung dengan proses pelayanan investasi. Keberhasilan kebijakan ini sangat ditentukan oleh komitmen lintas level pemerintahan untuk menerapkan standar layanan yang sama dan konsisten.

Langkah pertama yang harus dilakukan adalah melakukan pemetaan menyeluruh terhadap seluruh jenis layanan perizinan yang dibutuhkan oleh investor industri, sekaligus menyusun standar baku prosedur yang seragam untuk seluruh wilayah Metropolitan Surabaya. Pada tahap ini, Kementerian Investasi/BKPM bersama pemerintah provinsi dan kabupaten/kota perlu mengidentifikasi seluruh proses yang selama ini harus dilalui pelaku usaha, mulai dari perizinan dasar, persetujuan lingkungan, persetujuan bangunan, izin operasional, hingga layanan pendukung lainnya. Berdasarkan pemetaan tersebut, kemudian disusun SOP baku yang memuat kejelasan alur proses, persyaratan, dokumen keluaran pada setiap tahapan, unit penanggung jawab, serta batas waktu penyelesaian untuk masing-masing jenis layanan. Standardisasi ini penting untuk menghilangkan perbedaan interpretasi dan variasi praktik pelayanan antarwilayah yang selama ini menjadi sumber ketidakpastian investasi.

Langkah kedua adalah mengintegrasikan SOP yang telah disusun ke dalam sistem layanan digital yang terhubung antara pusat dan daerah. Dalam hal ini, Kementerian Investasi/BKPM perlu memastikan bahwa SOP tidak hanya berhenti sebagai dokumen administratif, tetapi benar-benar menjadi acuan operasional dalam sistem OSS dan sistem pelayanan di daerah. Integrasi ini harus diarahkan untuk menghapus praktik dual process, yaitu kondisi ketika proses telah diajukan secara daring namun tetap mengharuskan pemohon melewati tahapan luring tambahan yang tidak standar. Seluruh tahapan layanan harus dapat ditelusuri secara transparan, diketahui posisi berkasnya, diketahui siapa penanggung jawabnya, serta terukur jangka waktu penyelesaiannya. Dengan demikian, digitalisasi perizinan bukan hanya menjadi sarana input data, melainkan menjadi instrumen pengendalian mutu layanan investasi.

Langkah ketiga adalah menetapkan standar waktu layanan yang mengikat serta menerapkan mekanisme eskalasi otomatis apabila terjadi keterlambatan atau stagnasi proses. Untuk setiap jenis layanan, perlu ditetapkan service level agreement yang disepakati dan diberlakukan secara konsisten di seluruh wilayah. Apabila suatu proses melampaui batas waktu yang telah ditetapkan, sistem harus secara otomatis mengeskalasikan permasalahan tersebut kepada atasan langsung atau pejabat yang memiliki kewenangan lebih tinggi untuk mengambil keputusan. Mekanisme ini penting untuk memastikan bahwa keterlambatan layanan tidak berhenti sebagai persoalan administratif di level teknis, tetapi segera menjadi perhatian pimpinan yang bertanggung jawab. Di samping itu, pemerintah daerah perlu menyusun mekanisme penyelesaian hambatan secara cepat, termasuk untuk kasus yang memerlukan koordinasi lintas dinas atau lintas tingkatan pemerintahan.

Langkah keempat adalah melaksanakan penguatan kapasitas pelaksana, pengawasan kepatuhan, dan evaluasi berkala terhadap kualitas layanan. Dalam tahap ini, seluruh petugas layanan perizinan dan dinas teknis perlu memperoleh pembekalan yang seragam mengenai SOP yang telah ditetapkan, penggunaan sistem digital, dan tata cara penanganan masalah layanan. Selanjutnya, pemerintah provinsi bersama Kementerian Investasi/BKPM perlu melaksanakan pemantauan dan evaluasi secara berkala untuk mengukur tingkat kepatuhan penerapan SOP, rata-rata waktu layanan, jumlah kasus keterlambatan, serta hambatan dominan

yang terjadi. Evaluasi juga perlu berbasis pada pengalaman pengguna layanan agar reformasi perizinan benar-benar menghasilkan peningkatan kepastian berusaha, percepatan realisasi investasi, dan perbaikan persepsi investor terhadap kawasan industri di Wilayah Metropolitan Surabaya.

KESIMPULAN

Tingginya investasi infrastruktur di Wilayah Metropolitan Surabaya pada dasarnya telah memperkuat konektivitas kawasan dan mendukung pertumbuhan ekonomi wilayah, tetapi belum mampu secara optimal meningkatkan daya saing kawasan industri. Hal ini menunjukkan bahwa besarnya nilai investasi belum otomatis berbanding lurus dengan peningkatan efisiensi industri, karena sebagian besar belanja infrastruktur masih terkonsentrasi pada proyek-proyek konektivitas makro seperti jalan tol dan akses antarwilayah. Sementara itu, kebutuhan yang lebih langsung dirasakan oleh kawasan industri, seperti konektivitas first-mile dan last-mile, keandalan utilitas, pengendalian banjir, air baku, serta pengelolaan lingkungan kawasan, belum tertangani secara proporsional. Akibatnya, biaya logistik dan biaya operasional industri masih relatif tinggi sehingga menahan peningkatan daya saing kawasan.

Selain persoalan ketepatan sasaran investasi infrastruktur, rendahnya daya saing kawasan industri di WM Surabaya juga dipengaruhi oleh faktor-faktor noninfrastruktur yang bersifat struktural dan kelembagaan. Tata kelola pengembangan kawasan industri masih berjalan parsial, koordinasi lintas sektor dan lintas wilayah belum efektif, serta pembagian peran antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan swasta belum terbentuk secara jelas. Di samping itu, kepastian perizinan dan berusaha yang belum seragam, belum kuatnya keterkaitan hulu-hilir industri, rendahnya pemanfaatan teknologi tinggi, serta keterbatasan tenaga kerja terampil menjadi hambatan penting yang membuat kawasan industri di WM Surabaya belum mampu bersaing lebih kuat pada level regional Asia Tenggara. Dengan demikian, pembangunan infrastruktur hanya akan berdampak terbatas apabila tidak diiringi pembenahan menyeluruh terhadap ekosistem industri dan iklim investasi.

Oleh karena itu, peningkatan daya saing kawasan industri di WM Surabaya memerlukan perubahan pendekatan kebijakan dari sekadar membangun infrastruktur fisik menuju penguatan sistem industri yang terintegrasi. Kedua rekomendasi kebijakan di atas saling melengkapi dalam menjawab persoalan utama daya saing kawasan industri di WM Surabaya. Perbaikan penyiapan proyek dan pengembangan skema kemitraan adaptif diperlukan agar infrastruktur yang dibangun lebih tepat sasaran, lebih berkelanjutan, dan tidak sepenuhnya bergantung pada anggaran pemerintah. Sementara itu, standarisasi dan penegakan SOP perizinan diperlukan agar investasi yang masuk tidak terhambat oleh ketidakpastian prosedur dan lemahnya koordinasi birokrasi. Dengan penerapan kedua kebijakan tersebut secara konsisten, WM Surabaya memiliki peluang lebih besar untuk mengubah investasi infrastruktur menjadi peningkatan efisiensi industri, percepatan realisasi investasi, dan penguatan daya saing kawasan pada skala nasional maupun regional.

DAFTAR PUSTAKA

- ASEANstats. (2024). *ASEAN Key Figures 2024*. ASEANstats.
- Center, I. M. D. W. C. (2025). *World Competitiveness Ranking 2025*. IMD World Competitiveness Center.
- Darat, D. J. P. (2025). *Draft Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025–2029*. Kementerian Perhubungan.
- Estate, J. I. I. and P. (n.d.). *Profil Perusahaan dan Kawasan Industri JIPE*. Java Integrated Industrial and Port Estate.
- Estate, M. I. (n.d.). *Profil Maspion Industrial Estate*. Maspion Industrial Estate.
- Gresik, B. P. S. K. (2025). *Kabupaten Gresik Dalam Angka 2025*. BPS Kabupaten Gresik.
- Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2014 tentang Perindustrian, (2014).
- Peraturan Pemerintah Nomor 142 Tahun 2015 tentang Kawasan Industri, (2015).
- Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 12 Tahun 2024 tentang Perubahan Keenam atas Daftar Proyek Strategis Nasional, (2024).
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 1 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pekerjaan Umum, (2024).
- Peraturan Presiden Nomor 195 Tahun 2024, (2024).
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 1 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum, (2025).
- Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025–2029, (2025).
- Karya, D. J. C. (n.d.). *Berita dan Informasi Infrastruktur Permukiman Jawa Timur*. Kementerian Pekerjaan Umum.
- Kuangan, D. J. P. (2025). *Portal Data APBD Tahun 2025*. Kementerian Keuangan.
- Konstruksi, D. J. B. (n.d.). *Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Bina Konstruksi*. Kementerian Pekerjaan Umum.
- Lamongan, B. H. K. (n.d.). *JDIH Kabupaten Lamongan*. Pemerintah Kabupaten Lamongan.
- Lamongan, B. P. S. K. (2025). *Kabupaten Lamongan Dalam Angka 2025*. BPS Kabupaten Lamongan.
- Modal, K. I. K. P. (2025). *Serap 2,4 Juta Tenaga Kerja, Kinerja Investasi Capai Rp1.714,2 Triliun*. Kementerian Investasi/Badan Koordinasi Penanaman Modal.
- Mojokerto, B. P. S. K. (2025a). *Kabupaten Mojokerto Dalam Angka 2025*. BPS Kabupaten Mojokerto.
- Mojokerto, B. P. S. K. (2025b). *Kota Mojokerto Dalam Angka 2025*. BPS Kota Mojokerto.
- Nasional, J. D. dan I. H. (n.d.). *JDIHN Nasional*. Kementerian Hukum.
- OSS, L. (n.d.). *KBLI Kawasan Industri*. Online Single Submission.
- Perindustrian, K. (n.d.). *Perkuat Daya Saing Global, Kemenperin dan HKI Dorong Pengembangan Kawasan Industri*. Kementerian Perindustrian.
- Perindustrian, K. (2025). *Publikasi Informasi Industri Manufaktur*. Kementerian Perindustrian.
- PPN/Bappenas, K. (2025). *Ringkasan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025–2029*. Kementerian PPN/Bappenas.
- Prioritas, K. P. P. I. (n.d.-a). *Program Strategis Nasional*. Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas.
- Prioritas, K. P. P. I. (n.d.-b). *Progres Pembangunan Jalan Tol Krian–Legundi–Bunder–Manyar*. Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas.
- Secretariat, A. (2023). *ASEAN Statistical Yearbook 2023*. ASEAN Secretariat.
- Sidoarjo, B. P. S. K. (2025). *Kabupaten Sidoarjo Dalam Angka 2025*. BPS Kabupaten Sidoarjo.
- Solo, B. B. W. S. B. (n.d.-a). *Bendungan Gongseng Siap Diresmikan*. Balai Besar Wilayah Sungai Bengawan Solo.
- Solo, B. B. W. S. B. (n.d.-b). *Rencana Tindak Lanjut Pengendalian Banjir Kali Lamong*. Balai

- Besar Wilayah Sungai Bengawan Solo.
- Solo, B. B. W. S. B. (n.d.-c). *Sinergitas Perencanaan dan Pelaksanaan Pengendalian Banjir Kali Lamong*. Balai Besar Wilayah Sungai Bengawan Solo.
- Statistik, B. P. (2025a). *Ekonomi Indonesia Tahun 2024 Tumbuh 5,03 Persen (C-to-C)*. Badan Pusat Statistik.
- Statistik, B. P. (2025b). *Produk Domestik Regional Bruto Provinsi-Provinsi di Indonesia Menurut Lapangan Usaha 2020–2024*. Badan Pusat Statistik.
- Statistik, B. P. (2025c). *Statistik Perdagangan Luar Negeri Indonesia Ekspor 2024, Buku I*. Badan Pusat Statistik.
- Statistik, B. P. (2025d). *Tabel Statistik Produk Domestik Bruto atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha 2024*. Badan Pusat Statistik.
- Surabaya, B. P. S. K. (2025). *Kota Surabaya Dalam Angka 2025*. BPS Kota Surabaya.
- Tbk., I. D. (2023). *Investor Presentation FY23*. Intiland Development Tbk.
- Timur, B. P. S. P. J. (2025). *Provinsi Jawa Timur Dalam Angka 2025*. BPS Provinsi Jawa Timur.
- Tol, B. P. J. (2020). *Buku BPJT 2020*. Badan Pengatur Jalan Tol.
- Tol, B. P. J. (2024). *Laporan Badan Pengatur Jalan Tol 2024*. Badan Pengatur Jalan Tol.