

# PENGINTEGRASIAN KAWASAN INDUSTRI SEI MANGKEI DAN KUALA TANJUNG

## INTEGRATION OF SEI MANGKEI AND KUALA TANJUNG INDUSTRIAL ESTATE

Yuwono Ario Nugroho <sup>1</sup>, Raisa Savitri Ramadhani <sup>2</sup>

E-mail: [yuwono.ario@gmail.com](mailto:yuwono.ario@gmail.com)

Direktorat Perwilayahan Industri, Kementerian Perindustrian, Jakarta, 12950, Indonesia

### ABSTRAK

*Pengembangan Kawasan Industri di luar Pulau Jawa merupakan salah satu proses pemerataan pembangunan di seluruh wilayah Indonesia. Salah satu usaha pengembangan Kawasan Industri Prioritas di Pulau Sumatera adalah Pengembangan Kawasan Industri Sei Mangkei dan Kuala Tanjung di Provinsi Sumatera Utara. Namun, sejak dimasukkannya kedua kawasan tersebut ke dalam Rencana Pengembangan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019 sampai dengan saat ini pengembangan dua kawasan tersebut tidak optimal. Tidak optimalnya kinerja realisasi investasi di KI Sei Mangkei dibuktikan dimana semenjak tahun 2012 hingga saat ini baru sekitar 10% lahan yang terbangun. Di lain pihak, progres pembangunan Kawasan Industri Kuala Tanjung dianggap lambat dan sampai saat ini Kawasan tersebut belum operasional. Berdasarkan pertimbangan lokasi yang berdekatan serta menyelesaikan hambatan kedua kawasan ini maka dipandang perlu untuk melakukan integrasi pada kedua KI ini. Integrasi dilakukan melalui pembagian fokus industri, menciptakan keterkaitan supply chain diantara kawasan, penggunaan infrastruktur dan fasilitas bersama, serta melakukan pengelolaan dan promosi secara bersama-sama.*

**Kata kunci:** kawasan industri, infrastruktur, integrasi

### ABSTRACT

*The development of industrial estates outside Java is one of the aim to even out the development brought Indonesian One of the efforts to develop Priority Industrial Estates on the island of Sumatra is the development of the Sei Mangkei and Kuala Tanjung Industrial Estates in North Sumatra Province. However, since the inclusion of the two areas in the 2015-2019 National Medium-Term Development Plan (RPJMN) up to now, the development of the two areas has not been optimal. The non-optimal performance of investment realization in KI Sei Mangkei is proven where since 2012 until now only about 10% of the land has been built. On the other hand, the development progress of the Kuala Tanjung Industrial Estate is considered slow and until now the area has not been operational. Based on the consideration of the adjacent location and solving the obstacles of these two areas, it is deemed necessary to integrate these two IPs. Integration is carried out through the division of industrial focus, creating supply chain linkages between regions, using shared infrastructure and facilities, as well as managing and promoting them together.*

**Keywords:** industrial estate, infrastructure, integration

## 1. PENDAHULUAN

Sebagai dua Kawasan industri yang menjadi prioritas nasional, pengembangan Kawasan Industri (KI) Sei Mangkei dan KI Kuala Tanjung menghadapi beberapa hambatan. Berdasarkan pertimbangan lokasi yang berdekatan serta menyelesaikan hambatan kedua kawasan ini maka dipandang perlu untuk melakukan integrasi pada

kedua KI ini. Integrasi dilakukan melalui pembagian fokus industri, menciptakan keterkaitan *supply chain* di antara kawasan, penggunaan infrastruktur dan fasilitas bersama, serta melakukan pengelolaan dan promosi secara bersama-sama. Hal ini dikarenakan perkembangan industrialisasi yang pesat selain memberikan dampak pada peningkatan ekonomi, industrialisasi juga memberikan multiplier effect di bidang sosial dan ekologi

seperti perubahan struktur sosial masyarakat dan pencemaran lingkungan (Abdullah, 2010).

Pulau Sumatera merupakan wilayah yang memiliki beragam potensi komoditas yang sebagian besar belum banyak diproses untuk menghasilkan nilai tambah yang optimal bagi perekonomian. Di wilayah ini juga saat ini sedang gencar dilaksanakan pembangunan infrastruktur seperti jalan tol, pelabuhan, bandara, pembangkit listrik dan jaringannya, dan sebagainya. Selain itu Pemerintah juga mendorong tumbuhnya berbagai Kawasan Industri (KI) di wilayah ini. Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024, Pemerintah memberikan penekanan pada pembangunan 27 KI prioritas yang tersebar di berbagai pulau serta provinsi di Indonesia dengan jumlah paling banyak di Pulau Sumatera yaitu 14 KI. Dari 14 KI di Pulau Sumatera, terdapat dua KI yang menjadi perhatian karena faktor geostrategis, nilai strategis dalam peningkatan nilai tambah komoditas/hlirisasi dan menarik investasi, kedua KI tersebut adalah KI Sei Mangkei dan KI Kuala Tanjung.

Kedua KI ini berada dalam provinsi yang sama dengan jarak antara keduanya tidak lebih dari 40 km. Kondisi saat ini KI Sei Mangkei telah beroperasi dan telah ditetapkan sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) berdasarkan PP No. 29 Tahun 2012. Walaupun telah beroperasi dan memiliki status KEK namun kenyataannya di lapangan pertumbuhan realisasi investasi di KI Sei Mangkei tidak menggembirakan dimana hingga saat ini tingkat okupansi lahan baru sekitar 10%. Adapun KI Kuala Tanjung saat ini masih dalam tahap persiapan yang berupa pengadaan lahan dan proses perizinan. Di sisi lain KI Kuala Tanjung dibangun dengan terintegrasi dengan Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung, dimana tahap 1 yaitu Pelabuhan *Multi Purpose* telah beroperasi semenjak 2019 namun hingga saat ini kinerjanya masih jauh dari harapan.

Berdasarkan hal diatas maka dipandang perlu untuk melakukan integrasi pengembangan kedua kawasan ini, dengan pertimbangan untuk mengembangkan kedua kawasan dengan iklim persaingan yang sehat dan saling mendukung serta mengoptimalkan pemanfaatan infrastruktur pendukung yang telah dibangun terutamanya seperti Pelabuhan *Multi Purpose (Multi Purpose Terminal)* Kuala Tanjung, jaringan gas, rel kereta api dan *dryport*.

## 2. METODE PENELITIAN

### 2.1 Kerangka Analisis Teori Kawasan Industri

Menurut Peraturan Pemerintah No 142 Tahun 2015 Tentang Kawasan Industri, Kawasan Industri adalah kawasan tempat pemusatan kegiatan Industri yang dilengkapi dengan sarana dan prasarana penunjang yang dikembangkan dan dikelola oleh Perusahaan Kawasan Industri.

Harris dan Ullman (1945) menyatakan bahwa struktur kota meliputi pusat kota, kawasan kegiatan ekonomi, kawasan hunian dan pusat lainnya. Mereka kemudian membagi kawasan kota menjadi beberapa penggunaan lahan, yaitu:

1. Pusat kota;
2. Kawasan perdagangan dan industri;
3. Kawasan tempat tinggal kelas rendah;
4. Kawasan tempat tinggal kelas menengah;
5. Kawasan tempat tinggal kelas atas;
6. Pusat industri berat;
7. Pusat niaga/perbelanjaan lain di pinggiran;
8. Kawasan tempat tinggal sub-urban;
9. Kawasan industri suburban.

Selain itu menurut *Industrial Development Handbook* dari The Urban Land Institute atau ULI (1975), kawasan industri adalah suatu daerah atau kawasan yang biasanya didominasi oleh aktivitas industri. Kawasan industri biasanya mempunyai fasilitas yang terdiri atas pabrik industri (*industrial plants*), penelitian dan laboratorium untuk pengembangan, bangunan perkantoran, bank, serta prasarana lainnya seperti fasilitas sosial dan umum yang mencakup perkantoran, perumahan, sekolah, tempat ibadah, ruang terbuka dan lainnya.

### Teori Integrasi

Integrasi berasal dari kata dalam bahasa latin *integrare* yang berarti ‘memberi tempat dalam suatu keseluruhan’. Kata tersebut diserap dalam bahasa Indonesia menjadi kata benda ‘integrasi’ yang artinya ‘keutuhan atau kebulatan’. Oleh karena itu, integrasi berarti tentang berbagai macam elemen yang berbeda satu sama lain mengalami proses pembauran sehingga menjadi suatu kesatuan yang bulat dan utuh (Hendropuspito, 1989).

Integrasi merupakan bentuk kerjasama, ikatan, keterkaitan, atau peleburan dari dua atau lebih entitas dari berbagai bentuk. Teori integrasi tidak hanya dikenal di kewilayahan saja, namun juga integrasi dalam budaya, bahasa, ekonomi, politik dan lain-lain.

Adapun integrasi wilayah adalah bentuk kesatuan suatu wilayah, antara aglomerasi kawasan perkotaan yang satu dengan aglomerasi kawasan perkotaan yang lain dalam suatu ikatan/keterkaitan yang dapat kuat ataupun lemah antara daerah yang satu dengan daerah yang lain (Nugraha, 2008). Ikatan atau keterkaitan yang dimaksud dapat

berupa keterkaitan keterkaitan fisik, keterkaitan ekonomi, keterkaitan pergerakan penduduk, keterkaitan pelayanan sosial dan keterkaitan politik dan administrasi antar aglomerasi perkotaan yang bisa berupa keterkaitan kuat atau keterkaitan yang lemah.

## 2.2 Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian integrasi Kawasan Industri Sei Mangkei dan Kuala Tanjung adalah pendekatan deskriptif dengan jenis penelitian yang bersifat kualitatif. Penelitian deskriptif bertujuan untuk menjelaskan suatu kondisi sosial tertentu. Sedangkan penelitian kualitatif bertujuan untuk membuat suatu fakta yang dipahami, dan sering kali tidak terlalu menekankan pada penarikan kesimpulan (generalisasi), atau tidak menekankan pada perkiraan (prediksi) dari berbagai pola (yang ditemukan) (Morissan, 2012).

Penelitian dilakukan dengan menganalisis data perkembangan Kawasan Industri Semester I 2020 dan Semester II 2020 yang diisi oleh perusahaan di Sistem Informasi Industri Nasional (SIINas) di website [siinas.kemenperin.go.id](http://siinas.kemenperin.go.id) dan melakukan survey ke Kawasan Industri terkait.

Selain itu, sumber data lain yang digunakan dalam penelitian ini adalah data wawancara dari narasumber sesuai dengan permasalahan yang penulis angkat. Adapun narasumber dalam penelitian ini adalah pengelola Kawasan Industri Sei Mangkei dan Kuala Tanjung dan stakeholder di Kementerian Perindustrian yang melakukan fasilitasi dan pengawasan pada pengembangan Kawasan Industri.

## 1. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kawasan Industri Sei Mangkei terletak di Kabupaten Simalungun Provinsi Sumatera Utara. Kawasan ini merupakan Kawasan Ekonomi Khusus pertama yang diresmikan dan Kawasan Industri pertama yang pembangunan infrastrukturnya dibantu oleh Pemerintah Pusat dalam hal ini Kementerian Perindustrian. KI Sei Mangkei memiliki bisnis utama berupa industri kelapa sawit dan karet. KI Sei Mangkei memiliki total luas lahan sebesar 2.002,7 ha yang berfokus menjadi pusat pengembangan industri kelapa sawit dan karet hilir berskala besar dan berkualitas nasional.

KI Sei Mangkei dikelola oleh PT. Kawasan Industri Nusantara (KINRA) yang merupakan anak usaha dari PT Perkebunan Nusantara III (Persero) atau yang lebih dikenal dengan PTPN III yang merupakan salah satu BUMN di bidang perkebunan. juga memiliki bisnis pendukung yaitu logistik dan pariwisata. Hal ini dikarenakan

kedekatan dengan salah satu objek pariwisata Danau Toba. KI Sei Mangkei juga didukung dengan infrastruktur di dalam dan luar kawasan. Akses dari KEK Sei Mangkei ke jalan lintas Sumatera kurang lebih 10 km, jarak ke Pelabuhan Kuala Tanjung kurang lebih 40 km dan jarak ke Bandara Internasional Kualanamu kurang lebih 110 km.

Namun, pembangunan KI Sei Mangkei yang masif tidak serta merta menarik investasi ke dalamnya dimana semenjak tahun 2012 hingga saat ini baru sekitar 10% lahan yang terbangun.



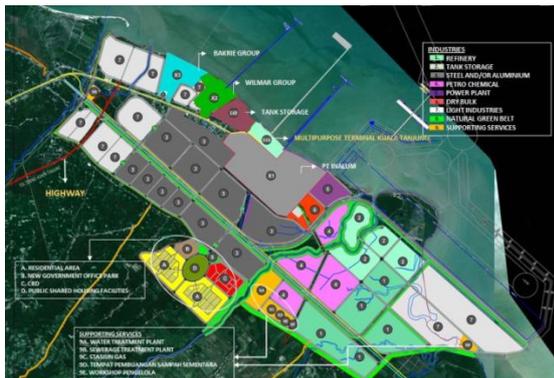
**Gambar 1.** Masterplan KI Sei Mangkei  
Sumber: [seimangkeisez.com](http://seimangkeisez.com)

Kawasan Industri Kuala Tanjung (KIKT) yang terintegrasi dengan Pelabuhan Kuala Tanjung terletak di Kabupaten Batu Bara Provinsi Sumatera Utara. KI ini berada tepat di Selat Malaka yang merupakan ALKI I. Menurut Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2002 Tentang Alur Laut Kepulauan Indonesia, jalur pada ALKI I yang difungsikan untuk pelayaran dari Laut Cina Selatan melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, dan Selat Sunda ke Samudera Hindia, dan sebaliknya; dan untuk pelayaran dari Selat Singapura melalui Laut Natuna dan sebaliknya (Alur Laut Cabang I A). KIKT sendiri berjarak sekitar 110 km dari Kota Medan, 152 km dari Pelabuhan Belawan, 43 km dari KEK Sei Mangkei dan 116 km dari Bandara Internasional Kualanamu. KIKT memiliki konektivitas yang terhubung langsung dengan Pelabuhan Kuala Tanjung, Tol Tebing Tinggi – Kuala Tanjung, dan Jalur Kereta Api menjadi KIKT sebagai kawasan industri dengan konektivitas terbaik.

KIKT dikelola oleh PT. Prima Pengembangan Kawasan (PPK) yang merupakan anak perusahaan PT. Pelindo I yang merupakan BUMN yang

ditunjuk menjadi pengelola KIKT dan Pelabuhan *Multi Purpose* Kuala Tanjung.

Salah satu infrastruktur unggulan di KIKT adalah Pelabuhan *Multi Purpose* Kuala Tanjung. Pelabuhan ini kedalaman -17 lws, panjang *trestle* 2.85 m dan kapasitas dermaga 60 X 500 m. Pelabuhan Kuala Tanjung direncanakan menjadi pelabuhan *hub internasional* sebagai pintu masuk ke wilayah barat Indonesia. Berdasarkan hasil kajian yang telah dilakukan oleh Kementerian Perhubungan pada tahun 2015, pengembangan pelabuhan akan meningkatkan volume arus petikemas hingga 12,4 juta TEUs pada tahun 2039.



**Gambar 1.** Masterplan KI Kuala Tanjung  
Sumber: [kikt.co.id/masterplan](http://kikt.co.id/masterplan)

Dari hasil deduktif data dan survey ditemukan beberapa permasalahan yang terjadi di kawasan industri. Permasalahan tersebut antara lain:

1. Tidak optimalnya kinerja realisasi investasi di KI Sei Mangkei.

Rendahnya realisasi investasi ini dapat disebabkan oleh dukungan infrastruktur transportasi yang kurang optimal yang menyebabkan biaya logistik yang mahal. Kondisi saat ini walaupun Pelabuhan Kuala Tanjung hanya berjarak 40 km dan sudah tersambung rel kereta api. Para tenant lebih memilih untuk mengirimkan barang melalui Pelabuhan Belawan di Kota Medan yang berjarak sekitar 150 km. Hal tersebut dikarenakan biaya angkut di Pelabuhan Kuala Tanjung yang saat ini masih dianggap mahal. Mahalnya biaya di Pelabuhan tersebut sendiri karena pelabuhan ini masih baru dan kapal yang bersandar masih berjumlah terbatas.

Harga gas yang masih dianggap kurang kompetitif juga menjadi isu yang membuat banyak calon investor tidak berinvestasi di KI ini. Isu mengenai harga gas sendiri merupakan hal yang sudah lama menghambat kinerja investasi di kawasan ini. Salah satu tenant utama yaitu Unilever yang memproduksi

oleochemical membutuhkan gas didalam proses produksinya. Supaya kompetitif, harga gas sebagai salah satu komponen produksi perlu untuk ditekan seoptimal mungkin sehingga produk yang dihasilkan dapat bersaing di tingkat global.

Dari sisi sumber gas, gas yang digunakan sebagai pasokan ke kawasan ini adalah berupa LNG yang diimpor dari luar Pulau Sumatera. LNG tersebut dibawa ke pabrik terminal regasifikasi di Arun baru kemudian gas disalurkan dengan pipa dari Arun ke Sei Mangkei. Jika dihitung komponen dari harga LNG, biaya regasifikasi, biaya distribusi dan transmisi, dan biaya lainnya ternyata membuat harga gas yang sampai ke kawasan ini menjadi mahal.

Selain itu, terbatasnya kemampuan manajerial dan jaringan pemasaran yang dimiliki pengelola juga dianggap menjadi hambatan dari masuknya investasi ke dalam KI. Pengelola Kawasan Sei Mangkei adalah PT. KINRA selaku anak perusahaan PTPN III. PTPN III selaku BUMN perkebunan memiliki pengalaman dan kemampuan yang terbatas dalam pengelolaan Kawasan Industri. Selain itu karena baru pertama kali ini membangun Kawasan industri maka kemampuan pemasaran yang dimiliki juga terbatas.

Memasarkan Kawasan industri merupakan suatu hal yang tidak mudah, lahan atau kavling industri adalah produk atau komoditi yang memiliki *niche* tersendiri, dalam hal ini target konsumen tidak hanya mencari lahan semata namun juga melihat kesiapan infrastruktur, jaminan pasokan bahan baku, ketersediaan tenaga kerja, keyakinan dengan kemampuan pengelolaan kawasan dan faktor lainnya.

2. Progress pembangunan Kawasan Industri Kuala Tanjung yang lambat.

Dalam upaya percepatan pembangunan Kawasan Industri Kuala Tanjung sebenarnya telah diterbitkan peraturan tersendiri yaitu Perpres 81 Tahun 2018 tentang Percepatan Pembangunan dan Pengoperasian Pelabuhan dan Kawasan Industri Kuala Tanjung. Namun dalam pelaksanaannya ternyata masih terdapat berbagai masalah yang menghambat pembangunan.

Salah satu masalah utama yang menghambat pengembangan KIKT adalah ketersediaan lahan yang *clean and clear*. Proses pengadaan lahan di KIKT cenderung terhambat. Sebelum

berlakunya Perpres 81 Tahun 2018 pengadaan lahan yang dilakukan bersifat B to B, namun semenjak berlakunya peraturan tersebut maka pengadaan lahan yang dilakukan harus menggunakan mekanisme pengadaan lahan untuk kepentingan umum dimana tentunya mekanisme tersebut membutuhkan proses yang disebut sebagai penetapan lokasi.

Dalam prosesnya penetapan lokasi baru ditandatangani oleh Bupati Batubara pada bulan Februari 2020 dan dokumen penetapan lokasinya baru diserahkan ke PT. Pelindo I pada Juni 2020. Setelah penetapan lokasi sendiri, PT. Pelindo I masih harus melakukan proses lanjutan dalam rangkaian pengadaan lahan dengan mekanisme kepentingan umum.

Keterbatasan pendanaan PT. Pelindo I juga menjadi faktor penghambat pengembangan KIKT. PT. Pelindo I selaku BUMN Kepelabuhan memiliki keterbatasan kemampuan pendanaan untuk pengadaan lahan dan membangun kawasan industri karena telah mengalokasikan anggaran perusahaan untuk membangun beberapa proyek pelabuhan baru atau peningkatan pelabuhan yang dikelolanya.

Sebagai BUMN, dimungkinkan terdapat alternatif pendanaan melalui Penyertaan Modal Negara (PMN), namun hingga saat ini belum terdapat kepastian mengenai PMN ke PT. Pelindo I terkait pendanaan untuk pengadaan lahan dan membangun kawasan industri. Alternatif lainnya sedang dilakukan upaya untuk mendapatkan pendanaan dari Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN) namun hal ini masih dalam proses pembahasan.

Di lain pihak, pemanfaatan Pelabuhan *Multi Purpose* Kuala Tanjung yang saat ini telah beroperasi juga dianggap kurang optimal. Walaupun telah beroperasi semenjak 2019 namun kinerja Pelabuhan Kuala Tanjung belum optimal karena walaupun mengalami pertumbuhan namun volume bongkar muat masih tidak sesuai dengan target yang diharapkan.

Hal ini sendiri terjadi karena dua hal yaitu pertama terbatasnya potensi pengguna pelabuhan di wilayah sekitar Kuala Tanjung khususnya di sektor industri, hal kedua yaitu keberadaan Pelabuhan Belawan dimana ternyata walaupun sudah beroperasi Pelabuhan Kuala Tanjung, masih banyak industri di wilayah sekitar Kuala Tanjung yang memilih untuk menggunakan Pelabuhan

Belawan daripada Pelabuhan Kuala Tanjung. Industri sendiri lebih memilih Pelabuhan Belawan sebagai Pelabuhan ekspor impor karena biaya logistik yang lebih murah dimana hal tersebut karena sudah banyak *shipping line* yang berlabuh di Pelabuhan Belawan dibandingkan Pelabuhan Kuala Tanjung.

## 2. KESIMPULAN

Berdasarkan permasalahan diatas, maka dipandang perlu untuk melakukan integrasi pengembangan kedua kawasan ini. Adapun tujuan dari integrasi ini antara lain:

1. Meningkatkan investasi industri di Sumatera Utara
2. Menjaga iklim persaingan yang sehat antara Kawasan-Kawasan industri di Sumatera Utara
3. Membangun keterkaitan supply chain antar Kawasan Industri
4. Mengoptimalkan pemanfaatan infrastruktur baik infrastruktur transportasi/logistik seperti Pelabuhan Kuala Tanjung, rel kereta api, jalan tol, dan sebagainya maupun infrastruktur lain (listrik dan jaringan gas) yang telah dibangun.

Dalam rangka mendukung upaya pengintegrasian kawasan ini, terdapat beberapa hal yang dapat dilaksanakan, antara lain:

1. Pembagian fokus industri diantara kedua kawasan industri
  - a. Sei Mangkei: *agroindustry* (pengolahan sawit dan karet dan turunannya)
  - b. Kuala Tanjung: industri logam (aluminium), petrokimia, logistik;
2. Membangun keterkaitan supply chain antara KI Sei Mangkei dan KI Kuala Tanjung. Selain masing-masing Kawasan memiliki fokus industri, kedua Kawasan ini juga harus mampu bekerjasama membangun supply chain diantara tenant dalam Kawasan. Dengan jarak kedua kawasan yang dekat serta sudah terkoneksi oleh rel kereta api maka biaya transportasi diantara kedua kawasan diharapkan dapat semurah mungkin;
3. Pengoptimalan pemanfaatan Pelabuhan Kuala Tanjung oleh KI Sei Mangkei dan KI Kuala Tanjung yang terkoneksi melalui rel kereta api dan jalan. Guna menarik industri untuk menggunakan Pelabuhan Kuala Tanjung diperlukan upaya untuk menekan biaya logistik dan angkut kapal yang kompetitif selain itu juga menambah frekuensi dan tujuan kapal yang bersandar di Pelabuhan Kuala Tanjung;
4. Pembangunan dan pengembangan fasilitas yang digunakan bersama, seperti: pusat inovasi, sarana pendidikan, dan sebagainya;

5. Pembangunan fasilitas logistik seperti pusat logistik berikat di Pelabuhan atau KI Kuala Tanjung yang dapat dimanfaatkan juga oleh KI Sei Mangkei;
6. Melakukan promosi Kawasan Industri bersama secara bundling antara Kawasan Industri Sei Mangkei, Kawasan Industri Kuala Tanjung dan Pelabuhan Kuala Tanjung. Selain itu diperlukan juga peningkatan kompetensi pengelola Kawasan Industri khususnya Kawasan Industri Sei Mangkei yang saat ini telah operasional. Peningkatan kompetensi dapat dilakukan dalam jangka pendek dengan merekrut sumberdaya manusia yang telah berpengalaman di bidang kawasan industri baik swasta maupun BUMN, sedangkan untuk jangka panjang peningkatan kompetensi dapat dilakukan dengan melakukan kerjasama pengelolaan dengan kawasan industri yang *bonafide* baik di dalam maupun di luar negeri.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah. 2010. *Pengaruh Perkembangan Industri terhadap Pola Pemanfaatan Lahan di Wilayah Kecamatan Bergas Kabupaten Semarang*. Tesis. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Harris, C. D. dan Ullman E, L. 1945. *The Nature of Cities*. Chichago: The ANNALS the American Academy of Political and Social Science.
- Hendropuspito, D. 1989. *Sosiologi Sistematika*. Yogyakarta: Kanisius.
- Morissan, A. 2012. *Metode Penelitian Survei*. Jakarta: Kencana.
- Nugraha, Muh. Okta Pura. 2008. *Integrasi Wilayah Dalam Proses Urbanisasi Wilayah di Kabupaten Tegal*. Skripsi. Semarang: Undip.
- Peraturan Pemerintah Nomor 37 tahun 2002 Tentang Alur Laut Kepulauan Indonesia.
- Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2012 Tentang Kawasan Ekonomi Khusus Sei Mangkei.
- Peraturan Pemerintah Nomor 142 Tahun 2015 Tentang Kawasan Industri.
- Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2018 tentang Percepatan Pembangunan dan Pengoperasian Pelabuhan dan Kawasan Industri Kuala Tanjung.
- Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024.
- Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 40 Tahun 2015 Tentang Pedoman Pembangunan Kawasan Industri.
- The Urban Land Institute. 1975. *Industrial Development Handbook*. New York: ULI.