

Laporan Capaian Kinerja Triwulan I Tahun 2026
Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional

A. Capaian Kinerja Triwulan I Tahun 2026

Hasil pengukuran kinerja Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional sampai dengan Triwulan I Tahun 2026 dapat ditampilkan pada Tabel 1, sebagai berikut:

Tabel 1. Ringkasan Capaian Kinerja Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional Triwulan I Tahun 2026

No	Indikator Kinerja Utama	Satuan	Target Tahun 2026	Target Triwulanan 2026	Realisasi Triwulan I	Capaian (%)
I	<i>Sasaran Program 1. Terwujudnya Sistem Logistik Nasional yang Berkualitas</i>					
1.1	Indikator 1.1 Biaya Transportasi Logistik Angkutan Darat dan Laut terhadap PDB	Persentase	3,50%	3,50%	6,68%*	52,39%
1.2	Indikator 1.2 Waktu Perputaran di Pelabuhan Tanjung Priok untuk Kegiatan Ekspor-Impor	Hari	1,3 - 1,7	1,3 - 1,7	1,55	100%
1.3	Indikator 1.3 Waktu Perputaran di Pelabuhan Tanjung Perak untuk Kegiatan Ekspor-Impor	Hari	1,3 - 1,7	1,3 - 1,7	1.35	100%
II	<i>Sasaran Program 2. Terwujudnya Kebijakan Pengembangan Logistik Nasional yang Berkualitas</i>					
2.1	Indikator 2.1 Persentase Efektivitas Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian Kebijakan terkait Penguatan Infrastruktur Konektivitas pada Angkutan Darat dan Laut	Persentase	85	20	20%	100%
2.2	Indikator 2.2 Persentase Efektivitas Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian Kebijakan terkait Kinerja Bongkar Muat Peti Kemas untuk Kegiatan Ekspor-Impor di Pelabuhan Tanjung Priok dan Tanjung Perak	Persentase	85	20	20%	100%

III	Sasaran Program 3 Terwujudnya Layanan Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian Kebijakan di Bidang Pengembangan Logistik yang Berkualitas					
3.1	Indikator 3.1 Indeks Kepuasan Layanan Sinkronisasi, Koordinasi dan Pengendalian di Bidang Pengembangan Logistik Nasional	Indeks	3 dari 4 (Baik)	3 dari 4 (Baik)	3,35	100%
IV	Sasaran Program 4. Terwujudnya Tata Kelola Asisten Deputy Pengembangan Logistik Nasional yang Berkualitas					
4.1	Indikator 4.1 Persentase Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Asisten Deputy Pengembangan Logistik Nasional	Persentase	92	25	25%	100%

Kinerja Asisten Deputy Asisten Deputy Pengembangan Logistik Nasional sampai dengan Triwulan I Tahun 2026 sebagaimana tercantum dalam ringkasan Tabel 1 dapat diuraikan sebagai berikut:

1	Sasaran Kegiatan 1. Terwujudnya Sistem Logistik Nasional yang Berkualitas
----------	--

Pencapaian Sasaran Strategis 1: Terwujudnya Sistem Logistik Nasional yang Berkualitas yang mampu mendukung tercapainya pertumbuhan ekonomi nasional ditunjukkan oleh pencapaian tiga indikator kinerja yaitu:

1. Biaya Transportasi Logistik Angkutan Darat dan Laut terhadap PDB;
2. Waktu Perputaran di Pelabuhan Tanjung Priok untuk Kegiatan Ekspor-Impor;
3. Waktu Perputaran di Pelabuhan Tanjung Perak untuk Kegiatan Ekspor-Impor

Capaian indikator kinerja tersebut dapat diuraikan sebagai berikut:

1.1. Biaya Transportasi Logistik Angkutan Darat dan Laut terhadap PDB

Latar Belakang

Biaya transportasi angkutan darat dan laut terhadap PDB merupakan persentase dari nilai atau biaya jasa angkutan darat dan laut dibandingkan dengan PDB. Biaya jasa angkutan darat dan laut merupakan komponen dari biaya transportasi yang berkontribusi lebih dari 60%. Biaya jasa angkutan darat meliputi jasa angkutan darat selain angkutan rel, jasa angkutan rel, dan jasa angkutan sungai danau dan penyeberangan.

Hasil Pengukuran Kinerja

Target kinerja pada tahun 2026 sebesar 3,50%, penetapan target tahun 2026 didasarkan pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2025-2029 dan RKP 2026. Adapun target triwulan sebesar 3,50% disesuaikan dengan baseline perhitungan Biaya transportasi angkutan darat dan laut terhadap PDB pada tahun 2025.

Realisasi Biaya Transportasi Logistik Angkutan Darat dan Laut terhadap PDB pada Triwulan I Tahun 2026 sebesar 6,68% atau mencapai 52,39% dari target Tahun 2026 sebesar 3,50%. Berikut ringkasan capaian realisasi Triwulan I:

Indikator Kinerja Utama	Satuan	Target	Realisasi	% Kinerja
IKU-1.1 Biaya Transportasi Logistik Angkutan Darat dan Laut terhadap PDB	Persentase	3,50% (Tahunan) 3,50% (Triwulan)	6,68% (Triwulan)	52,39% (Memuaskan)

Sampai dengan Triwulan I 2026, Biaya Transportasi Logistik Angkutan Darat dan Laut terhadap PDB sebesar 6,63% dari PDB atau tercapai sebesar 52,79% dari target tahunan yaitu 3,50%. Pada tahun 2026, fokus kebijakan pengembangan logistik nasional yaitu Kebijakan Penguatan Logistik Nasional melalui percepatan penetapan dan pelaksanaan Rancangan Peraturan Presiden tentang Penguatan Logistik Nasional, dengan pilar strategi sebagai berikut:

- penguatan infrastruktur konektivitas, layanan backbone, dan sarana penunjang Logistik;
- penguatan integrasi dan digitalisasi Layanan Logistik; dan
- peningkatan daya saing sumber daya manusia dan Penyedia Jasa Logistik

Percepatan penetapan dan pelaksanaan Rancangan Peraturan Presiden tentang Penguatan Logistik Nasional diarahkan untuk dapat menurunkan persentase biaya Logistik nasional terhadap produk domestik bruto sesuai target dalam dokumen perencanaan nasional serta peningkatan kinerja Logistik nasional dalam indikator kinerja Logistik global.

Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian c.q Keasdepan Pengembangan Logistik Nasional selaku pemrakarsa RPerpres Penguatan Logistik Nasional terus melakukan langkah-langkah koordinatif dalam rangka memenuhi fokus yang telah ditetapkan untuk tahun 2026, melalui antara lain penyelenggaraan rapat koordinasi tingkat eselon 1 dan rapat-rapat koordinasi teknis dalam rangka percepatan penetapan dan pelaksanaan RPerpres tersebut.

Proyeksi triwulan I tahun 2026 tidak berbeda dibandingkan realisasi triwulan I tahun 2025. Realisasi triwulan I didorong oleh proses penyelesaian RPerpres Penguatan Logistik Nasional yang berisikan rencana aksi 3 Strategi yang menyasar pada peningkatan efektivitas, efisiensi, keandalan, dan kolaborasi lintas sektor pemangku kepentingan logistik maka diprediksikan Biaya Transportasi Logistik Angkutan Darat dan Laut terhadap PDB menurun dan target tahun 2026 dapat terpenuhi.

Pelaksanaan Rencana Aksi TW I dan Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

Rencana aksi merupakan rangkaian kegiatan yang dilakukan untuk mencapai kinerja yang diharapkan. Sesuai dengan rencana aksi yang telah tertuang pada Perjanjian Kinerja Tahun 2026, pelaksanaan rencana aksi triwulan I tahun 2026 sebagai berikut:

1.1 Biaya Transportasi Logistik Angkutan Darat dan Laut terhadap PDB

No	Rencana Aksi TW I	Status	Keterangan
1.	Pemetaan sistem dan layanan logistik	Terlaksana	Telah dilaksanakan serangkaian rapat koordinasi percepatan digitalisasi logistik tingkat eselon I pada tanggal 5 Februari 2026 dan tingkat eselon II tanggal 11-12 Februari 2026 dengan pokok-pokok sebagai berikut: 1. Terdapat 3 (tiga) skema proses bisnis integrasi sebagai berikut: a. Versi 1: Integrasi antar entitas pemerintah dan pelaku usaha, di mana terdapat hub platform digital yang menaungi kegiatan B2B, sebelum terhubung ke B2G. b. Versi 2: Pemisahan jelas antara B2G melalui INSW dan B2B melalui platform digital pelaku usaha, dimana NLE berfungsi untuk menetapkan standar data dan fasilitator sosialisasi. c. Versi 3: Penguatan ekosistem logistik nasional terintegrasi dengan INSW, dimana seluruh platform logistik milik pelaku usaha memiliki kesempatan yang sama untuk terintegrasi dengan INSW. Konsep ini dinilai paling dekat dengan rumusan Pasal 5 RPerpres tentang Penguatan Logistik Nasional. 2. Mayoritas pandangan forum mengarah pada model integrasi berbasis hub per sektor (versi 3) sebagai pendekatan ideal untuk efisiensi dan interoperabilitas, dengan catatan: a. Sebelum integrasi sistem dilakukan, perlu dilakukan exercise terhadap existing proses bisnis di seluruh K/L dan operator untuk memastikan desain end-to-end

			layanan logistik jelas, terukur, dan memiliki target output (efisiensi, dashboard, interoperabilitas, tracking). Setelah itu, perlu kesepakatan teknis mekanisme integrasi. b. Perlu kejelasan mandat regulasi terkait integrasi pada moda darat, laut, dan udara. c. Perlu menetapkan standar data yang akan diintegrasikan. d. Pendekatan harus berbasis user efficiency, karena pengguna akan memilih. e. sistem yang paling sederhana, cepat, dan transparan. f. Kesiapan sistem INSW sebagai layanan backbone utama. 3. Forum juga menyepakati tentang draf SK Tim Teknis yang disusun dan dibahas lebih lanjut pada rapat berikutnya.
2.	Penyusunan tim koordinasi nasional digitalisasi dan integrasi logistik	Terlaksana	Sebagai tindak lanjut dari serangkaian rapat koordinasi percepatan digitalisasi logistik pada tanggal 5 Februari dan 11-12 Februari 2026 yang di dalamnya termasuk pembahasan penyusunan draf SK Tim Percepatan Digitalisasi Logistik, telah dikirimkan Surat Asdep Logistik Nasional No. PED.03.01/10/D.III.M.EKON.4/02/2026 tanggal 23 Februari 2026 tentang Penyampaian Usulan Proses Bisnis Digitalisasi Logistik dan Usulan Konsep Surat Keputusan tentang Tim Koordinasi Percepatan Digitalisasi Logistik Nasional kepada Kementerian PPN/Bappenas, Kemenkeu, Kemenhub, BUMN bidang logistik, dan asosiasi logistik, meminta masukan terkait Rancangan Probis Digitalisasi Logistik dan Konsep Surat Keputusan Deputi Bidang Koordinasi Perniagaan dan Ekonomi Digital tentang Tim Koordinasi Percepatan Digitalisasi Logistik Nasional.

3.	Permintaan masukan standar kualifikasi umum profesi <i>freight forwarder</i> dan <i>warehouse controller</i>	Terlaksana	Telah disampaikan Surat Asdep Pengembangan Logistik Nasional No. T/PED.03.02/ 02 /D.III.M.EKON.4/01/2026 tanggal 15 Januari 2026 tentang Permintaan Usulan Anggota Domestic Working Group untuk ASEAN Common Qualification pada Profesi Warehouse Controller dan Freight Forwarder kepada Kemenhub, Kemdiktisaintek, Kemenaker, dan asosiasi logistik dengan poin-poin sebagai berikut: 1. Permintaan usulan kandidat anggota domestic working group sebanyak 2-3 orang melalui form https://bit.ly/Nominee_Domestic_WG. 2. Penyampaian bahan paparan dan peta okupasi nasional dari beberapa ASEAN Member State (AMS) sebagai bahan pertimbangan melalui link https://bit.ly/Bahan_Peta_Okupas i.
4.	Penyusunan tim koordinasi nasional penyusunan standar umum profesi <i>freight forwarder</i> dan <i>warehouse controller</i>	Terlaksana	Telah dilaksanakan Rapat Pembahasan Tindak Lanjut <i>Domestic Working Group</i> untuk ASEAN Common Qualification pada Profesi Warehouse Operator dan Freight Forwarder pada tanggal 14 Januari 2026 secara <i>hybrid</i> di Gedung Pos Ibukota dengan poin-poin sebagai berikut: 1. Rapat dihadiri oleh perwakilan dari Kemenhub, Kemendag, Kemendikti Saintek, Kemenaker, serta asosiasi logistik. 2. Proyek penyusunan common qualification profesi FF dan WO didukung oleh AHKFTA dengan tujuan memfasilitasi mobilitas profesional FF dan WO di kawasan ASEAN sebagai bagian dari mendukung rencana implementasi ASEAN Agreement on the Movement of Natural

			Persons (MNP) di bawah payung ASEAN. 3. Sebagai langkah awal setiap ASEAN Member States diminta untuk membentuk Domestic Working Group (WG) yang beranggotakan perwakilan pemerintahan dan pelaku usaha yang memiliki kapasitas profesi FF dan WO. Beberapa K/L terkait dan pelaku usaha telah memberikan usulan anggota WG dan menunggu pengusulan nama dari K/L terkait. 4. Indonesia telah memiliki standar kualifikasi untuk profesi FF dan WO sebagaimana diatur pada Peta Okupasi bidang logistik dan rantai pasok yang diterbitkan pada tahun 2021. Profesi FF memiliki klasifikasi level 6 dan WO level 3 dan 4. 5. Negara ASEAN lainnya seperti Thailand (TH), Malaysia (MY), Vietnam (VN), Myanmar (MM), dan Singapura (SG) juga telah memiliki standar kualifikasi untuk profesi FF dan WO dengan level dan persyaratan kualifikasi yang berbeda-beda di setiap negara. 6. Rapat menyepakati common qualification untuk profesi FF akan dimutakhirkan dan dibuat bertingkat (staging) seperti yang diterapkan di Thailand dan Malaysia, sedangkan common qualification untuk warehouse operator akan dievaluasi lebih lanjut untuk melihat urgency pemutakhiran kualifikasi dari yang sudah ditetapkan pada peta okupasi nasional bidang logistik dan supply chain. 7. Kemenko Perekonomian akan bersurat kepada instansi yang dibutuhkan untuk meminta usulan 2-3 orang perwakilan sebagai anggota Domestic WG
--	--	--	---

Selain pelaksanaan rencana aksi di atas, upaya lain yang telah dilakukan untuk pencapaian target kinerja adalah sebagai berikut:

- **Rapat Pembahasan Penyusunan Kualifikasi Profesi *Warehouse Operator* dan *Freight Forwarder* Nasional**
 - Rapat dilaksanakan secara *hybrid* pada tanggal 4 dan 10 Februari 2026 di Kemenko Perekonomian dihadiri oleh perwakilan dari Kemenhub, Kemendag, Kemenaker, BNSP, dan Asosiasi terkait.
 - **Poin penting terkait *warehouse operator***
 - 1) Kualifikasi *warehouse operator* sebaiknya mempertimbangkan jenis dan fungsi gudang mengingat masing-masing jenis gudang membutuhkan kompetensi operator yang berbeda-beda. Dengan demikian standar kualifikasi untuk *warehouse operator* diusulkan mencakup keterampilan umum (*common skill*) operator pergudangan dan keterampilan khusus operator gudang sesuai jenis gudang.
 - 2) Akan dilakukan penyesuaian kualifikasi terhadap beberapa okupasi, diantaranya:
 - a. Material Handling Equipment akan tetap bertingkat (*staging*).
 - b. Warehouse Checker dan Warehouse Administrative ditetapkan menjadi 1 (satu) level dengan penyesuaian kualifikasi.
 - 3) Asosiasi mengusulkan untuk okupasi *inventory* sebagai okupasi tersendiri yang setingkat staf dengan uraian tugas yang krusial dalam pengelolaan gudang modern dan sistem *Warehouse Management System* (WMS).
 - 4) Diperlukan penyelarasan lebih lanjut terkait ketersediaan standar (SKKNI, SKKI, SKK) yang tersedia, serta pengisian kekosongan unit kompetensi. Selain itu diperlukan juga penyelarasan dengan peta okupasi transportasi dan logistik yang sedang disusun dengan K/L lainnya agar tidak terjadi tumpang tindih kompetensi yang ditetapkan.
 - 5) Kesimpulan dan tindak lanjut.
 - a. Kemenko Perekonomian akan menyampaikan surat permohonan masukan terkait kualifikasi okupasi *warehouse operator* kepada masing-masing Kementerian/Lembaga dan asosiasi terkait. Bersama Nota Dinas ini, kami lampirkan konsep surat permohonan dimaksud.
 - b. Sebagai tindak lanjut, akan direncanakan rapat tindak lanjut pada akhir bulan Februari 2026 mengingat pembahasan pertama di level ASEAN akan dilaksanakan pada awal bulan Maret 2026.
 - **Poin penting terkait *freight forwarder***
 - 1) Okupasi Jasa Pengurusan Transportasi (JPT)/FF telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021, dengan cakupan 22 ruang lingkup pekerjaan.
 - 2) Dalam Peta Okupasi Bidang Transportasi dan Logistik yang dibuat Kemenhub, terdapat lebih dari 1.100 okupasi untuk seluruh matra (darat, laut, udara, dan multimoda) yang diusulkan oleh asosiasi industri dan regulator. Matra laut terdiri dari 194 okupasi, matra udara 324 okupasi, dan matra darat-perkeretaapian dan multimoda 645 okupasi. BPSDM akan melakukan validasi lanjutan bersama asosiasi logistik untuk memastikan kesesuaian dengan kebutuhan industri sebelum disampaikan ke tingkat ASEAN.
 - 3) Sebagai perbandingan, Thailand telah menerapkan kualifikasi FF yang berjenjang dari level 3 hingga 8 dan dibedakan berdasarkan

moda darat, laut, dan udara, sementara Singapura mengelompokkan fungsi FF dan operasional dalam satu rumpun kualifikasi.

- 4) Rapat mengusulkan agar FIATA Diploma dijadikan sebagai salah satu referensi utama dalam penyusunan kualifikasi FF, yang selanjutnya disesuaikan dengan regulasi serta kebutuhan nasional berdasarkan masing-masing moda transportasi.
 - 5) Kesimpulan dan tindak lanjut:
 - a. Pada rapat selanjutnya, ALFI akan memaparkan modul pelatihan Freight Forwarder dalam FIATA Diploma secara rinci sebagai dasar clustering dan staging standar kualifikasi profesi, yang selanjutnya disesuaikan dengan regulasi serta karakteristik masing-masing moda transportasi.
 - b. Pada tahap finalisasi Peta Okupasi, akan dilakukan gap analysis antara modul ALFI, SKKNI eksisting, dan kebutuhan regulasi nasional guna memfinalisasi dokumen kualifikasi.
- ***Capacity Building Workshop for the AKFTA Common Occupational Standards Frameworks for Freight Forwarders and Warehouse Controllers***
 - Telah dilaksanakan workshop tersebut pada tanggal 6 Maret 2026 secara daring melalui zoom dan dihadiri oleh perwakilan dari Kemendag, Kemenhub, BNSP, dan asosiasi logistik.
 - Workshop tersebut bertujuan untuk memberikan gambaran pelaksanaan proyek serta pemaparan metodologi dan praktik terbaik dalam pemetaan standar okupasi. Kegiatan ini ditujukan bagi anggota Logistics and Transport Services Sectoral Working Group (LTSSWG), lembaga penyusun dan penetap standar okupasi, lembaga pelatihan, asosiasi logistik, serta instansi pemerintah terkait di Negara - Negara Anggota ASEAN (AMS) and Hong Kong.
 - **Kunjungan Kerja ke Gudang PT. Citosarana Jasapratama dan Kantor FF PT. Transaka Dunia Cargo dalam rangka melaksanakan Monitoring dan Evaluasi Proses Bisnis Pergudangan dan *Freight Forwarder* serta Sumber Daya Manusia**
 - **PT Citosarana Jasapratama tanggal 10 Maret 2026**
 - a. Gudang yang dikelola PT. Citosarana Jasapratama di Sentul berfungsi sebagai fasilitas penyimpanan dan distribusi logistik bagi produk minuman Danone.
 - b. Aktivitas penyimpanan di gudang Sentul mencakup 3 (tiga) jenis barang, yakni (a) *raw material* berupa bahan baku plastik (resin); (b) *semi-Finish good* berupa botol kosong siap isi air; dan (c) *finished good* berupa produk air minum kemasan siap distribusi. Operasional gudang dipimpin oleh supervisor, yang didukung oleh beberapa fungsi operasional, yakni staf administrasi, *checker*, operator *forklift*, *picker*, dan staf inventori.
 - c. Aktivitas pergudangan di gudang Sentul dibagi dalam 2 (dua) proses yaitu proses *inbound* dan *outbound*. Aktivitas inbound meliputi kegiatan dengan alur: (1) pemilik barang (Danone) mengirim barang bersama surat jalan, yang akan diterima oleh tim *receiving* gudang; (2) admin gudang akan menginput surat jalan ke sistem WMS untuk mendapatkan *receipt*; (3) *checker* akan

memeriksa barang yang dibandingkan dengan *receipt* yang diterima dan menerbitkan lokasi penyimpanan barang (*putaway list*); (4) jika sudah sesuai, operator *forklift* akan meletakkan barang di lokasi yang telah ditentukan berdasarkan *putaway list*.

- d. Aktivitas outbound meliputi kegiatan: (1) admin gudang menerima dan menginput data *sales order* pada WMS untuk menerbitkan *picking list* untuk operator *forklift* dan *delivery order* dan label; (2) operator *forklift* akan mengambil barang sesuai *picking list* dan memindahkan barang ke area *dispatch*; (3) *checker* akan memeriksa barang dan menyesuaikan jumlah, kualitas dan nomor batch barang dengan *delivery order* dan label; (4) jika sudah sesuai, operator *forklift* akan *me-loading* barang ke truk dan selanjutnya transporter akan mengirim barang sesuai dengan *delivery note*.
- e. Titik kritis dalam operasional gudang terdapat pada proses *loading* oleh *checker*, yakni resiko kesalahan dalam jenis, jumlah, nomor batch barang yang akan dimuat ke truk. Untuk meminimalisir kesalahan, secara berkala dilakukan *stock opname* dengan pihak Danone dan *stock audit* dengan tim keuangan.
- f. Kesimpulan dan Tindak Lanjut:

Terdapat okupasi umum dan okupasi spesifik untuk tiap-tiap jenis gudang. Untuk jenis gudang seperti yang dikelola oleh PT. Citosarana Jasapratama, secara umum terdapat 6 (enam) jenis okupasi yakni: supervisor gudang; staf administrasi; *checker*; operator *forklift*; *packer*; dan staf inventori. Untuk jenis gudang lainnya pusat logistik berikat (PLB) dan *fulfillment center* terdapat okupasi spesifik seperti staf kepabeanaan. Untuk gudang yang lebih besar dimungkinkan memiliki okupasi manajer gudang.

➤ **PT. Transaka Dunia Cargo tanggal 12 Maret 2026**

- a. PT Transaka Dunia Cargo merupakan perusahaan *freight forwarding* yang melayani pengiriman internasional melalui laut dan udara untuk *general cargo*, *project cargo*, dan *military cargo*.
- b. Aktivitas *freight forwarding* di PT Transaka Dunia Cargo dibagi dalam 4 (empat) proses yaitu perikatan kontrak, perencanaan, pemesanan, dan pelaksanaan.
- c. Aktivitas perikatan kontrak dan perencanaan dilakukan oleh manajer dan staf bagian marketing, dengan kegiatan yang dilakukan yaitu (1) mencari calon eksportir/importir potensial dan menjalin komunikasi untuk menawarkan jasa pengiriman, (2) melakukan negosiasi tarif dengan vendor (*carrier/shipping line*) untuk kemudian menyusun skema harga penawaran yang kompetitif kepada klien, (3) menangani proses administrasi kontrak kerja sama, termasuk penyusunan klausul layanan, jangka waktu kerja sama, dan kesepakatan tingkat layanan, (4) melakukan konsultasi dengan klien mengenai rute pengiriman terbaik, pemilihan moda transportasi, serta estimasi waktu tempuh sesuai kebutuhan operasional klien, (5) menjadi jembatan komunikasi awal antara klien dengan tim internal (*Operasional & Accounting*) untuk memastikan spesifikasi permintaan pelanggan terpenuhi.

- d. Sementara itu, tahapan pemesanan dan pelaksanaan dilakukan oleh manajer dan staf bagian operasional, dengan kegiatan yang dilakukan yaitu (1) memverifikasi barang masuk, memeriksa kualitas/kondisi barang, dan menyiapkan dokumen pengiriman (surat jalan, *packing list*, dll), (2) menangani dokumen *customs* ekspor/impor dan dokumen pelengkap lainnya (perizinan), (3) menyiapkan barang yang dipesan pelanggan, melakukan *picking* dan *packing* sesuai prosedur, (4) mengatur jadwal pengiriman dan berkoordinasi dengan pihak ketiga (*vendor* logistik) untuk detail teknis pengiriman, (5) membuat laporan harian/mingguan terkait operasional dan masalah pengiriman, (6) memantau status pengiriman barang untuk memastikan sampai tepat waktu dan menangani kendala di lapangan.
- e. Kesimpulan dan Tindak Lanjut:
Secara umum, struktur okupasi *freight forwarder* pada PT Transaka Dunia Cargo terdiri dari 6 okupasi, yaitu staf dan manajer pemasaran, staf dan manajer operasional, serta staf dan manajer akuntansi. Pada perusahaan yang lebih besar dengan variasi layanan yang lebih kompleks, setiap proses umumnya didukung oleh divisi sendiri dengan spesialisasi tugas di setiap okupasinya.

- **Rapat Pembahasan *Pending Matters* Rencana Aksi RPerpres Penguatan Logistik Nasional**

- Telah dilaksanakan serangkaian Rapat Pembahasan *Pending Matters* Renaksi RPerpres Penguatan Logistik Nasional pada tanggal 25 Februari, 5 Maret, 19 Maret 2026. Rapat dipimpin oleh Karo Hukum Kemenko Ekon dan dihadiri oleh perwakilan K/L terkait.
- Telah disepakati penyesuaian dari 11 keluaran pada strategi 1 dan 3, dengan rincian sebagai berikut:
 - a. Strategi 1
 - 1) Disepakati kegiatan 1.1.1. KemenPU menyesuaikan menjadi “Preservasi jalan nasional termasuk jalan tol terdiri atas 47.603 Km jalan nasional dan 3.116 Km jalan tol”. Serta penyesuaian target waktu menjadi 2026 – 2029.
 - 2) Disepakati kegiatan 1.10.2. Kemenhub menyepakati:
 - a) Target keluaran “Peningkatan efektivitas pengawasan, pencatatan, dan penindakan kendaraan angkutan barang di fasilitas penimbangan” dengan waktu mulai dari 2026 dengan persentase 6% sampai dengan 2029 dengan persentase 9%.
 - b) Target keluaran “Tersedianya penambahan alat ukur multi dimensi, serta tera ulang dan penambahan fasilitas penimbangan di ruas tol, jalan nasional, pelabuhan, dan kawasan industri”, dimulai dari tahun 2026: 10 unit hingga 2029:40 unit.
 - c) Target keluaran “Pilot project penambahan dan tera ulang fasilitas penimbangan dilakukan untuk ruas jalan tol, jalan nasional, dan/atau kawasan industri di Jawa Barat dan DKI Jakarta, serta dan/atau pada pelabuhan Tanjung Priok,

Bakauheni, Merak, Ketapang, dan Gilimanuk” dengan target waktu penyelesaian 2026.

- d) Keluaran “Tercapainya kecepatan minimum 60 km/jam pada ruas jalan tol untuk kendaraan angkutan barang”, dengan target waktu penyelesaian 2026.
 - e) Keluaran “Penguatan implementasi penindakan kendaraan lebih dimensi lebih muatan di jalan tol”, dengan target waktu penyelesaian 2026.
- 3) Disepakati kegiatan 1.10.4. Kemenhub menyepakati keluaran “Pengembangan sistem ticketing terintegrasi angkutan penyeberangan yang dilengkapi dengan e-manifest angkutan barang, yang memuat antara lain informasi mengenai isi muatan, berat muatan, dan dimensi muatan”, dengan target waktu penyelesaian 2026.
 - 4) Disepakati kegiatan 3.1.2. Kemenko IPK menyepakati perubahan target keluaran “Penyediaan gudang berpendingin pada pelabuhan umum yang dikelola oleh pemerintah dan badan usaha kepelabuhanan terkait dan dilalui trayek tol laut” di tahun 2026-2029 total 14 Pelabuhan.
 - 5) Disepakati kegiatan 6.1.1, penyesuaian keluaran menyesuaikan renstra yang telah terbit dari KemenPU menjadi “Pembangunan jalan nasional di wilayah Jawa (156,56 Km), Kepulauan Maluku (111,90 Km), Sulawesi (107,29 Km), Kalimantan (791,05 Km), Sumatera (108,51 Km), Bali-Nusra (63,43 Km), dan Papua (403,09 Km)”, dengan target penyelesaian 2026-2029.
 - 6) KemenPU menyepakati kegiatan 6.1.3, perubahan waktu target penyelesaian pada keluaran “Pembangunan jalan nasional termasuk jalan tol mendukung hinterland yaitu pembangunan jalan tol akses Pelabuhan Patimban 37,05 Km” menjadi 2026-2029.
- b. Strategi 3
- 1) BNSP dan Kemenhub menyepakati kegiatan 1.1.6 untuk mengubah persentase dan waktu target penyelesaian menjadi 2026: 20% hingga 2029:80%.
 - 2) Disepakati kegiatan 1.1.7 oleh Komdigi untuk menyesuaikan target waktu penyelesaian dari tahun 2027: 20% hingga 2029:60%.
- c. *Pending Matters*
- 1) Terdapat 2 renaksi membutuhkan konfirmasi dari Kemenperin terkait target waktu penyelesaian pada kegiatan 1.1.12.
 - 2) KaroHO menyampaikan permohonan pada Asdep Logistik untuk dapat mengonfirmasikan kepada Kemenperin terkait renaksi yang belum disepakati pada rapat.
- d. Kesimpulan
- 1) Untuk catatan penyesuaian tahun target penyelesaian dari Setneg sudah sesuai.
 - 2) Ada 2 renaksi pada strategi 2 yang tidak ada pada catatan setneg namun dilakukan penyesuaian karena terdampak dari renaksi sebelumnya yang mengalami penyesuaian

- 3) Ada 2 keluaran dengan PJ KemenPU juga mengalami penyesuaian sesuai dengan rapat yang diselenggarakan
- 4) Pada batang tubuh juga sudah dilakukan penyesuaian di Pasal 6 ayat (4) dan sesuai rapat HO tanggal 25 Feb menurut Setneg Pasal 6 ayat (1) tidak perlu dilakukan penyesuaian.

Pelaksanaan rencana aksi sepanjang triwulan I tahun 2026 telah mempertimbangkan aspek efisiensi penggunaan sumber daya. Beberapa contoh implementasi dari efisiensi penggunaan sumber daya diantaranya menyelenggarakan Rapat Pembahasan *Pending Matters* Rencana Aksi RPerpres Penguatan Logistik Nasional menggunakan media daring, sehingga proyeksi efisiensi yang dilakukan adalah sebesar Rp. 50.000.000 Hasil efisiensi tersebut dapat dialokasikan untuk kegiatan rapat koordinasi lanjutan dan monitoring dan evaluasi kebijakan yang akan dilakukan pada triwulan berikutnya.

Kendala dan Upaya Perbaikan Pencapaian Target

Sampai dengan Triwulan I Tahun 2026, terdapat beberapa kendala atau hambatan yang dihadapi dalam mencapai target yang telah ditetapkan. Adapun berikut beberapa kendala yang dihadapi dalam mencapai target tersebut:

1. Keterlambatan penetapan RPerpres Penguatan Logistik Nasional disebabkan keterlambatan respon k/l penanggung jawab dalam memberikan persetujuan sehingga diperlukan penyesuaian pada waktu penyelesaian di draft batang tubuh dan rencana aksi RPerpres Penguatan Logistik Nasional; dan
2. Efisiensi Anggaran Kementerian/Lembaga.

Berdasarkan kendala-kendala dan juga capaian kinerja pada triwulan I tahun 2026, maka disusun beberapa upaya/rekomendasi perbaikan yang akan dilakukan pada triwulan selanjutnya agar target kinerja yang ditetapkan dapat tercapai:

1. Percepatan penetapan RPerpres Penguatan Logistik Nasional melalui rapat koordinasi pembahasan *pending matters* terkait waktu penyelesaian pada batang tubuh dan renaksi RPerpres serta komunikasi berkala dengan K/L terkait; dan
2. Perubahan pelaksanaan rencana rapat koordinasi yang sebelumnya fisik menjadi melalui media daring.

1.2. Waktu Perputaran di Pelabuhan Tanjung Priok untuk Kegiatan Ekspor-Impor

Latar Belakang

Waktu perputaran (*turnaround time*) di pelabuhan Tanjung Priok untuk kegiatan ekspor-impor adalah waktu yang dibutuhkan sebuah kapal untuk melakukan satu siklus lengkap di pelabuhan Tanjung Priok, mulai dari tiba hingga bersandar, bongkar muat, hingga akhirnya berlayar kembali. Waktu perputaran yang efisien sangat penting bagi efisiensi rantai pasokan dan kinerja pelabuhan secara keseluruhan. Waktu perputaran yang lama dapat menyebabkan penumpukan kapal di pelabuhan, keterlambatan pengiriman barang, dan peningkatan biaya logistik. Pelabuhan Tanjung Priok merupakan pelabuhan terbesar dan tersibuk yang menjadi barometer perekonomian Indonesia. Pelabuhan Tanjung Priok juga merupakan salah satu pintu utama proses ekspor-impor yang berkontribusi lebih dari 70% kegiatan ekspor-impor Indonesia bersama dengan Pelabuhan Tanjung Perak. Waktu perputaran (*turnaround time*) di pelabuhan Tanjung Priok difokuskan untuk kegiatan ekspor-impor yang menggunakan peti kemas.

Hasil Pengukuran Kinerja

Target kinerja pada tahun 2026 sebesar 1,3 - 1,7 hari, penetapan target tahun 2026 didasarkan pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2025-2029 dan RKP 2026. Adapun target triwulan sebesar 1,3 - 1,7 hari.

Hingga Triwulan I Tahun 2026, Waktu Perputaran di Pelabuhan Tanjung Priok untuk Kegiatan Ekspor-Impor mencapai target yang telah terealisasi sebesar 1,55 hari atau mencapai 100% dari target Tahun 2026 sebesar 1,3 - 1,7 hari dengan ringkasan sebagai berikut:

Indikator Kinerja Utama	Satuan	Target	Realisasi	% Kinerja
IKU-1.2 Waktu Perputaran di Pelabuhan Tanjung Priok untuk Kegiatan Ekspor-Impor	Hari	1,3 - 1,7 (Tahunan) 1,3 - 1,7 (Triwulan)	1,55 (Triwulan)	100% (Memuaskan)

Sampai dengan Triwulan I 2026, Waktu Perputaran di Pelabuhan Tanjung Priok untuk Kegiatan Ekspor-Impor mengalami penurunan menjadi 1,55 hari dengan total kapal dengan jenis *Container Ship* sebanyak 615 Kapal. Angka tersebut mencapai target sebesar 100% dari target triwulanan yaitu 1,3 - 1,7 hari. Pada tahun 2026, fokus kebijakan pengembangan logistik nasional yaitu Kebijakan Peningkatan Kinerja Pelabuhan dan Peti Kemas di Pelabuhan Tanjung Priok.

Proyeksi triwulan I tahun 2026 tidak berbeda dibandingkan realisasi triwulan I tahun 2025. Realisasi triwulan I didorong oleh upaya percepatan penyelesaian RPerpres Penguatan Logistik Nasional yang berisikan rencana aksi 3 Strategi yang menysasar pada peningkatan efektivitas, efisiensi, keandalan, dan kolaborasi lintas sektor pemangku kepentingan logistik guna memantau kinerja logistik domestik maupun internasional dari sisi efisiensi maka diprediksikan target tahun 2026 terkait Waktu Perputaran di Pelabuhan Tanjung Priok untuk Kegiatan Ekspor-Impor dapat terpenuhi.

Pelaksanaan Rencana Aksi TW I dan Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

Rencana aksi merupakan rangkaian kegiatan yang dilakukan untuk mencapai kinerja yang diharapkan. Sesuai dengan rencana aksi yang telah tertuang pada Perjanjian Kinerja Tahun 2026, pelaksanaan rencana aksi triwulan I tahun 2026 sebagai berikut:

1.2 Waktu Perputaran di Pelabuhan Tanjung Priok untuk Kegiatan Ekspor-Impor

No	Rencana Aksi TW I	Status	Keterangan
1.	Pemetaan dan identifikasi permasalahan kinerja bongkar muat di pelabuhan Tanjung Priok	Terlaksana	Telah dilaksanakan Rapat Koordinasi Penyepakatan Definisi dan Ruang Lingkup Rata-Rata Waktu Perputaran Kapal di Pelabuhan (<i>Ship Turn Around Time at Port/TAT</i>) pada tanggal 4 Maret 2026 secara <i>hybrid</i> dengan poin-poin penting sebagai berikut: 1. Berdasarkan koordinasi Kemenko Perekonomian sebelumnya bersama dengan kementerian/ lembaga, penyedia jasa logistik, dan asistensi World Bank membahas pengembangan indikator kinerja logistik, kami menemukan bahwa terdapat beberapa <i>gap</i> kondisi saat ini dengan pendekatan <i>World Bank</i> terkait STT yaitu: a. pencatatan STT yang saat ini tidak menggunakan data <i>Automatic Identification System</i> (AIS) melainkan data pilotage record secara manual; dan b. perbedaan definisi timestamp pencatatan STT yang memiliki tahapan yang berbeda dan lebih panjang. 2. Sebagaimana pokok pembahasan, maka disepakati dukungan kebijakan dan koordinasi lintas kementerian/ lembaga, sebagai berikut: a. Penetapan pelabuhan utama sebagai lokus pengukuran STT internasional akan dilakukan oleh Direktorat Industri, Perdagangan, dan Peningkatan Investasi, Kementerian PPN/ Bappenas.

			b. Penyelarasan <i>cascading</i> indikator STT pada pelabuhan utama yang ditetapkan dengan indikator percepatan bongkar muat pelabuhan yang diampu oleh Direktorat Konektivitas dan Infrastruktur Logistik, Kementerian PPN/ Bappenas. c. Koordinasi keselarasan definisi STT Nasional dan definisi yang digunakan oleh World Bank untuk pengukuran kapal kontainer internasional dalam regulasi Kemenhub akan dilaksanakan oleh Badan Kebijakan Transportasi, Kemenhub d. Dukungan penyediaan data AIS kapal untuk perhitungan capaian indikator STT dalam RPJMN secara reguler setiap triwulan akan dilaksanakan oleh Direktorat Kenavigasian, Kemenhub. e. Dukungan peningkatan kapabilitas Direktorat Kenavigasian dalam penyediaan data AIS kapal untuk perhitungan indikator STT akan dikoordinasikan oleh Roren Kemenhub dan Direktorat Konektivitas dan Infrastruktur Logistik Kementerian PPN/Bappenas. f. Terkait dengan kebutuhan penyediaan data AIS untuk pengukuran indikator STT dalam RPJMN, Kemenko Perekonomian akan bersurat kepada Kemenhub dan ditembuskan ke Kementerian PPN/ Bappenas.
--	--	--	--

Pelaksanaan rencana aksi sepanjang triwulan I tahun 2026 telah mempertimbangkan aspek efisiensi penggunaan sumber daya. Beberapa contoh implementasi dari efisiensi penggunaan sumber daya diantaranya menyelenggarakan rapat koordinasi terkait TAT secara *hybrid* sehingga proyeksi efisiensi yang dilakukan adalah sebesar Rp. 20.000.000. Hasil efisiensi tersebut dapat dialokasikan untuk kegiatan rapat koordinasi lanjutan dan monitoring dan evaluasi kebijakan yang akan dilakukan pada triwulan berikutnya.

Kendala dan Upaya Perbaikan Pencapaian Target

Sampai dengan Triwulan I Tahun 2026, terdapat beberapa kendala atau hambatan yang dihadapi dalam mencapai target yang telah ditetapkan. Adapun berikut beberapa kendala yang dihadapi dalam mencapai target tersebut:

1. Ketidakselarasan definisi indikator *Ship Turn Around Time at Port/TAT* antar Kementerian/Lembaga sehingga menyulitkan penyediaan data TAT yang dapat digunakan sebagai acuan identifikasi permasalahan kinerja bongkar muat di pelabuhan Tanjung Priok; dan
2. Efisiensi Anggaran Kementerian/Lembaga.

Berdasarkan kendala-kendala dan juga capaian kinerja pada triwulan I tahun 2026, maka disusun beberapa upaya/rekomendasi perbaikan yang akan dilakukan pada triwulan selanjutnya agar target kinerja yang ditetapkan dapat tercapai:

1. Pelaksanaan rapat koordinasi lanjutan membahas mengenai kesepakatan definisi indikator TAT dan dukungan penyediaan data tersebut dari Kementerian Perhubungan; dan
2. Perubahan pelaksanaan rencana rapat koordinasi yang sebelumnya sepenuhnya fisik menjadi *hybrid*.

1.3. Waktu Perputaran di Pelabuhan Tanjung Perak untuk Kegiatan Ekspor-Impor

Latar Belakang

Waktu perputaran (*turnaround time*) di pelabuhan Tanjung Perak untuk kegiatan ekspor-impor adalah waktu yang dibutuhkan sebuah kapal untuk melakukan satu siklus lengkap di pelabuhan Tanjung Perak, mulai dari tiba hingga bersandar, bongkar muat, hingga akhirnya berlayar kembali. Waktu perputaran yang efisien sangat penting bagi efisiensi rantai pasokan dan kinerja pelabuhan secara keseluruhan. Waktu perputaran yang lama dapat menyebabkan penumpukan kapal di pelabuhan, keterlambatan pengiriman barang, dan peningkatan biaya logistik. Pelabuhan Tanjung Perak merupakan salah satu pelabuhan terbesar dan tersibuk kedua setelah Pelabuhan Tanjung Priok yang menjadi barometer perekonomian Indonesia. Pelabuhan Tanjung Perak juga merupakan salah satu pintu utama proses ekspor-impor yang berkontribusi lebih dari 70% kegiatan ekspor-impor Indonesia bersama dengan Pelabuhan Tanjung Priok. Waktu perputaran (*turnaround time*) di pelabuhan Tanjung Perak difokuskan untuk kegiatan ekspor-impor yang menggunakan peti kemas.

Hasil Pengukuran Kinerja

Target kinerja pada tahun 2026 sebesar 1,3 - 1,7 hari, penetapan target tahun 2026 didasarkan pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2025-2029 dan RKP 2026. Adapun target triwulan sebesar 1,3 - 1,7 hari.

Hingga Triwulan I Tahun 2026, Waktu Perputaran di Pelabuhan Tanjung Priok untuk Kegiatan Ekspor-Impor yang mencapai target yang telah terealisasi sebesar 1,35 hari atau mencapai 100% dari target Tahun 2026 sebesar 1,3 - 1,7 hari dengan ringkasan sebagai berikut:

Indikator Kinerja Utama	Satuan	Target	Realisasi	% Kinerja
IKU-1.2 Waktu Perputaran di Pelabuhan Tanjung Priok untuk Kegiatan Ekspor-Impor	Hari	1,3 - 1,7 (Tahunan) 1,3 - 1,7 (Triwulan)	1,35 (Triwulan)	100% (Memuaskan)

Sampai dengan Triwulan I 2026, Waktu Perputaran di Pelabuhan Tanjung Perak untuk Kegiatan Ekspor-Impor mengalami penurunan menjadi 1,35 hari dengan total kapal dengan jenis *Container Ship* sebanyak 381 Kapal. Angka tersebut mencapai target sebesar 100% dari target tahunan yaitu 1,3 - 1,7 hari. Pada tahun 2026, fokus kebijakan pengembangan logistik nasional yaitu Kebijakan Peningkatan Kinerja Pelabuhan dan Peti Kemas di Pelabuhan Tanjung Perak.

Proyeksi triwulan I tahun 2026 tidak berbeda dibandingkan realisasi triwulan I tahun 2025. Realisasi triwulan I didorong oleh upaya percepatan penyelesaian RPerpres Penguatan Logistik Nasional yang berisikan rencana aksi 3 Strategi yang menysasar pada peningkatan efektivitas, efisiensi, keandalan, dan kolaborasi lintas sektor pemangku kepentingan logistik guna memantau kinerja logistik domestik maupun internasional dari sisi efisiensi maka diprediksikan target tahun 2026 terkait Waktu Perputaran di Pelabuhan Tanjung Perak untuk Kegiatan Ekspor-Impor dapat terpenuhi.

Pelaksanaan Rencana Aksi TW I dan Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

Rencana aksi merupakan rangkaian kegiatan yang dilakukan untuk mencapai kinerja yang diharapkan. Sesuai dengan rencana aksi yang telah tertuang pada Perjanjian Kinerja Tahun 2026, pelaksanaan rencana aksi triwulan I tahun 2026 sebagai berikut:

1.3 Waktu Perputaran di Pelabuhan Tanjung Perak untuk Kegiatan Ekspor-Impor			
No	Rencana Aksi TW I	Status	Keterangan
1.	Pemetaan dan identifikasi permasalahan kinerja bongkar muat di pelabuhan Tanjung Perak	Terlaksana	Telah dilaksanakan Rapat Koordinasi Penyepakatan Definisi dan Ruang Lingkup Rata-Rata Waktu Perputaran Kapal di Pelabuhan (<i>Ship Turn Around Time at Port/TAT</i>) pada tanggal 4 Maret

			2026 secara <i>hybrid</i> dengan poin-poin penting sebagai berikut: 1. Berdasarkan koordinasi Kemenko Perekonomian sebelumnya bersama dengan kementerian/ lembaga, penyedia jasa logistik, dan asistensi World Bank membahas pengembangan indikator kinerja logistik, kami menemukan bahwa terdapat beberapa <i>gap</i> kondisi saat ini dengan pendekatan <i>World Bank</i> terkait STT yaitu: a. pencatatan STT yang saat ini tidak menggunakan data <i>Automatic Identification System</i> (AIS) melainkan data pilotage record secara manual; dan b. perbedaan definisi timestamp pencatatan STT yang memiliki tahapan yang berbeda dan lebih panjang. 2. Sebagaimana pokok pembahasan, maka disepakati dukungan kebijakan dan koordinasi lintas kementerian/ lembaga, sebagai berikut: a. Penetapan pelabuhan utama sebagai lokus pengukuran STT internasional akan dilakukan oleh Direktorat Industri, Perdagangan, dan Peningkatan Investasi, Kementerian PPN/ Bappenas. b. Penyelarasan <i>cascading</i> indikator STT pada pelabuhan utama yang ditetapkan dengan indikator percepatan bongkar muat pelabuhan yang diampu oleh Direktorat Konektivitas dan Infrastruktur Logistik, Kementerian PPN/ Bappenas.
--	--	--	--

			c. Koordinasi keselarasan definisi STT Nasional dan definisi yang digunakan oleh World Bank untuk pengukuran kapal kontainer internasional dalam regulasi Kemenhub akan dilaksanakan oleh Badan Kebijakan Transportasi, Kemenhub d. Dukungan penyediaan data AIS kapal untuk perhitungan capaian indikator STT dalam RPJMN secara reguler setiap triwulan akan dilaksanakan oleh Direktorat Kenavigasian, Kemenhub. e. Dukungan peningkatan kapabilitas Direktorat Kenavigasian dalam penyediaan data AIS kapal untuk perhitungan indikator STT akan dikoordinasikan oleh Roren Kemenhub dan Direktorat Konektivitas dan Infrastruktur Logistik Kementerian PPN/Bappenas. f. Terkait dengan kebutuhan penyediaan data AIS untuk pengukuran indikator STT dalam RPJMN, Kemenko Perekonomian akan bersurat kepada Kemenhub dan ditembuskan ke Kementerian PPN/ Bappenas.
--	--	--	--

Pelaksanaan rencana aksi sepanjang triwulan I tahun 2026 telah mempertimbangkan aspek efisiensi penggunaan sumber daya. Beberapa contoh implementasi dari efisiensi penggunaan sumber daya diantaranya menyelenggarakan rapat koordinasi terkait TAT secara *hybrid*, sehingga proyeksi efisiensi yang dilakukan adalah sebesar Rp. 20.000.000 Hasil efisiensi tersebut dapat dialokasikan untuk kegiatan rapat koordinasi lanjutan dan monitoring dan evaluasi kebijakan yang akan dilakukan pada triwulan berikutnya.

Kendala dan Upaya Perbaikan Pencapaian Target

Sampai dengan Triwulan I Tahun 2026, terdapat beberapa kendala atau hambatan yang dihadapi dalam mencapai target yang telah ditetapkan. Adapun berikut beberapa kendala yang dihadapi dalam mencapai target tersebut:

1. Ketidakselarasan definisi indikator *Ship Turn Around Time at Port/TAT* antar Kementerian/Lembaga sehingga menyulitkan penyediaan data TAT yang dapat digunakan sebagai acuan identifikasi permasalahan kinerja bongkar muat di pelabuhan Tanjung Priok; dan
2. Efisiensi Anggaran Kementerian/Lembaga.

Berdasarkan kendala-kendala dan juga capaian kinerja pada triwulan I tahun 2026, maka disusun beberapa upaya/rekomendasi perbaikan yang akan dilakukan pada triwulan selanjutnya agar target kinerja yang ditetapkan dapat tercapai:

1. Pelaksanaan rapat koordinasi lanjutan membahas mengenai kesepakatan definisi indikator TAT dan dukungan penyediaan data tersebut dari Kementerian Perhubungan; dan
2. Perubahan pelaksanaan rencana rapat koordinasi yang sebelumnya sepenuhnya fisik menjadi *hybrid*.

Pencapaian Sasaran Strategis 1: Terwujudnya Kebijakan Pengembangan Logistik Nasional yang Berkualitas yang mampu mendukung tercapainya pertumbuhan ekonomi nasional ditunjukkan oleh pencapaian dua indikator kinerja yaitu:

1. Persentase Efektivitas Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian Kebijakan terkait Penguatan Infrastruktur Konektivitas pada Angkutan Darat dan Laut;
2. Persentase Efektivitas Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian Kebijakan terkait Kinerja Bongkar Muat Peti Kemas untuk Kegiatan Ekspor -Impor di Pelabuhan Tanjung Priok dan Tanjung Perak;

Capaian indikator kinerja tersebut dapat diuraikan sebagai berikut:

2.1 Persentase Efektivitas Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian Kebijakan terkait Penguatan Infrastruktur Konektivitas pada Angkutan Darat dan Laut

Latar Belakang

Persentase keberhasilan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan merupakan alat untuk mengukur tingkat keberhasilan atau pencapaian proses koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan terkait Penguatan Infrastruktur Konektivitas pada Angkutan Darat dan Laut. Proses Koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian dikategorikan berkualitas apabila hasil rekomendasi kebijakan yang dikeluarkan telah melalui setidaknya 4 proses tahapan yakni Identifikasi Permasalahan, Penyusunan Alternatif Rekomendasi, Formulasi Kebijakan serta Monitoring dan Evaluasi Kebijakan. Rekomendasi kebijakan yang dihasilkan oleh Asisten Deputi diantaranya rumusan peraturan perundang-undangan, rumusan kelembagaan, rumusan perencanaan program, rumusan kebijakan yang terkait (rancangan kertas posisi, buku putih dan dokumen lain yang relevan).

Hasil Pengukuran Kinerja

Target kinerja pada tahun 2026 sebesar 85% penetapan target tahun 2026 didasarkan pada Perjanjian Kinerja Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional Tahun 2026. Adapun target triwulan sebesar 20%.

Hingga Triwulan I Tahun 2026, Persentase Efektivitas Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian Kebijakan terkait Penguatan Infrastruktur Konektivitas pada Angkutan Darat dan Laut yang mencapai target yang telah terealisasi sebesar 20% atau mencapai 25% dari target Tahun 2026 sebesar 85% dengan ringkasan sebagai berikut:

Indikator Kinerja Utama	Satuan	Target	Realisasi	% Kinerja
IKU-2.1 Persentase Efektivitas Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian Kebijakan terkait Penguatan Infrastruktur Konektivitas pada Angkutan Darat dan Laut	Persentase	85% (Tahunan) 20% (Triwulan)	20% (Triwulan)	100% (Memuaskan)

Berdasarkan identifikasi capaian kinerja yang telah dilakukan, dalam proses Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan terkait Penguatan Infrastruktur Konektivitas pada Angkutan Darat dan Laut pada Triwulan I Tahun 2026 sudah sesuai dengan target yang telah ditetapkan pada rencana aksi. Dimana telah dilakukan serangkaian rapat koordinasi dalam rangka identifikasi kebijakan untuk Penguatan Infrastruktur Konektivitas pada Angkutan Darat dan Laut.

Proyek Triwulan I Tahun 2026 tidak berbeda dibandingkan realisasi Triwulan I Tahun 2025 didorong oleh intensnya koordinasi antar stakeholder dengan berbagai langkah koordinatif yang telah dilakukan, maka diprediksikan target tahun 2026 dapat terpenuhi.

Pelaksanaan Rencana Aksi TW I dan Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

Rencana aksi merupakan rangkaian kegiatan yang dilakukan untuk mencapai kinerja yang diharapkan. Sesuai dengan rencana aksi yang telah tertuang pada Perjanjian Kinerja Tahun 2026, pelaksanaan rencana aksi triwulan I tahun 2026 sebagai berikut:

2.1 Persentase Efektivitas Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian Kebijakan terkait Penguatan Infrastruktur Konektivitas pada Angkutan Darat dan Laut			
No	Rencana Aksi TW I	Status	Keterangan
1.	Identifikasi permasalahan terkait peningkatan konektivitas prasarana angkutan darat dan laut yang mendukung efisiensi biaya dan kelancaran logistik	Terlaksana	Telah dilaksanakan serangkaian Rapat Pembahasan <i>Pending Matters</i> Renaksi RPerpres Penguatan Logistik Nasional pada tanggal 25 Februari, 5 Maret, 19 Maret 2026, dimana salah satu yang menjadi pembahasan adalah renaksi yang terkait dengan peningkatan konektivitas prasarana angkutan darat dan laut pada Strategi 1 terkait Penguatan Infrastruktur Konektivitas, Layanan <i>Backbone</i>, dan Sarana Penunjang Logistik meliputi: 1. Disepakati kegiatan 1.1.1. KemenPU menyesuaikan menjadi “Preservasi jalan nasional termasuk jalan tol terdiri atas 47.603 Km jalan nasional dan 3.116 Km jalan tol”. Serta penyesuaian target waktu menjadi 2026 – 2029. 2. Disepakati kegiatan 6.1.1, penyesuaian keluaran

			menyesuaikan renstra yang telah terbit dari KemenPU menjadi “Pembangunan jalan nasional di wilayah Jawa (156,56 Km), Kepulauan Maluku (111,90 Km), Sulawesi (107,29 Km), Kalimantan (791,05 Km), Sumatera (108,51 Km), Bali-Nusra (63,43 Km), dan Papua (403,09 Km)”, dengan target penyelesaian 2026-2029. 3. KemenPU menyepakati kegiatan 6.1.3, perubahan waktu target penyelesaian pada keluaran “Pembangunan jalan nasional termasuk jalan tol mendukung hinterland yaitu pembangunan jalan tol akses Pelabuhan Patimban 37,05 Km” menjadi 2026-2029.
--	--	--	--

Infrastruktur konektivitas logistik terkait erat dengan konektivitas hubungan antar negara yang diinisiasi melalui perjanjian internasional. Perjanjian internasional seringkali mencakup kesepakatan untuk meningkatkan infrastruktur transportasi dan logistik antar negara, yang pada akhirnya memperlancar arus barang, jasa, dan orang. Terkait dengan hal ini, kami terlibat dalam beberapa negosiasi perjanjian internasional terutama yang memiliki keterkaitan dengan isu logistik dan *supply chain*.

- **ASEAN-China Free Trade Area (ACFTA) 3.0 Upgrade Negotiation**

Dalam forum ini kami bertindak sebagai *focal point* Pemri untuk pembahasan isu terkait *supply chain* yang ada didalam chapter *Supply Chain Connectivity* pada ACFTA Upgrade 3.0. Salah satu bentuk rekomendasi yaitu surat masukan posisi indonesia yang disampaikan secara langsung dalam email korespondensi pembahasan antara AMS maupun dalam rangka rapat persiapan pelaksanaan SJC ACFTA 3.0 *Upgrade Negotiation* yang diampu oleh pihak Kementerian Perdagangan. Dalam TW I 2026 kami telah menghadiri beberapa pertemuan, antara lain:

- Pada tanggal 29 Januari 2026 telah dihadiri secara virtual Rapat Persiapan Ratifikasi Perjanjian ASEAN-China FTA 3.0 Upgrade Protocol.
- Pada tanggal 26 Februari 2026 telah dihadiri secara virtual Rapat Tindak Lanjut Persiapan Ratifikasi Perjanjian ASEANChina FTA 3.0 Upgrade Protocol.
- Pada tanggal 10 Maret 2026 telah dihadiri secara virtual Rapat Pembahasan Naskah Pertimbangan ASEAN - China FTA 3.0

- **Economic Growth Partnership (EGP) RI-Inggris**

Dalam forum ini kami bertindak sebagai *focal point* Pemri untuk pembahasan isu terkait *supply chain* yang ada didalam chapter *Supply Chain Resilience* pada forum kerja sama EGP RI-Inggris. Salah satu bentuk rekomendasi kebijakan yang kami hasilkan dalam forum ini adalah pada upaya untuk memperkuat ketahanan rantai pasok melalui kerja sama strategis antara Indonesia dengan Inggris pada sektor barang dan produk kritis, khususnya energi bersih, mineral kritis, manufaktur maju, dan pertahanan, guna mengantisipasi disrupsi global dan memitigasi risiko strategis. Upaya ini kami dorong dengan inisiatif bilateral seperti pemetaan rantai pasok kritis, serta penguatan koordinasi, kolaborasi, dan pertukaran informasi antar negara. Selain itu, untuk menjamin kelancaran arus lintas batas barang dan jasa, kami juga mengusulkan peningkatan kerja sama kedua negara dalam pengembangan infrastruktur transportasi multimoda, pelabuhan berkelanjutan, serta peningkatan produktivitas dan efisiensi pelaku jasa logistik, termasuk melalui pengembangan kapasitas sumber daya manusia. Lebih lanjut, dalam TW I 2026 kami telah menghadiri beberapa pertemuan, antara lain:

- Pada tanggal 7 Januari 2026 telah dihadiri secara virtual Rapat Koordinasi Pembahasan Counterdraft Arrangement Economic Growth Partnership (EGP) RI-Inggris - 7 Januari 2026.
- Pada tanggal 9 Januari 2026 telah dihadiri secara virtual sebagai Delegasi RI pada Meeting of the UK-Indonesia Chief Negotiators for Economic Growth Partnership.

- **Pillar II Supply Chain - IPEF (Indo-Pasific Economic Framework)**

Dalam forum ini, kami bertindak sebagai anggota dari pihak Pemri untuk pembahasan isu terkait *supply chain* yang ada di dalam perjanjian IPEF. Salah satu bentuk rekomendasi kebijakan yang kami hasilkan dalam forum ini adalah pada penyampaian dukungan untuk bisa mengoptimalkan mekanisme *Crisis Response Network* (CRN) melalui kolaborasi erat dengan sektor swasta di negara-negara IPEF guna memastikan pengelolaan rantai pasok secara menyeluruh dan menjaga stabilitas pasokan domestik sesuai kapasitas produksi dan kebutuhan dalam negeri masing-masing anggota. Dalam konteks kerja sama internasional, kami juga mendorong untuk semua anggota IPEF berkontribusi dalam pengembangan platform terintegrasi berbagi data pasokan secara real-time serta koordinasi pengelolaan cadangan dan respons bersama guna meningkatkan ketahanan rantai pasok global. Lebih lanjut, dalam TW I 2026 kami telah menghadiri beberapa pertemuan, antara lain:

- Pada tanggal 11 Maret 2026 telah dihadiri secara virtual Pertemuan Ketiga APT on Healthcare/Pharmaceuticals dalam IPEF Pilar II terkait rantai pasok .

Pelaksanaan rencana aksi sepanjang triwulan I tahun 2026 telah mempertimbangkan aspek efisiensi penggunaan sumber daya. Beberapa contoh implementasi dari efisiensi penggunaan sumber daya diantaranya menyelenggarakan rapat pembahasan *Pending Matters* Renaksi RPerpres Penguatan Logistik Nasional menggunakan media daring, sehingga proyeksi efisiensi yang dilakukan adalah sebesar Rp. 50.000.000 Hasil efisiensi tersebut dapat dialokasikan untuk kegiatan rapat koordinasi lanjutan dan monitoring dan evaluasi kebijakan yang akan dilakukan pada triwulan berikutnya.

Kendala dan Upaya Perbaikan Pencapaian Target

Sampai dengan Triwulan I Tahun 2026, terdapat beberapa kendala atau hambatan yang dihadapi dalam mencapai target yang telah ditetapkan. Adapun berikut beberapa kendala yang dihadapi dalam mencapai target tersebut:

1. Keterlambatan penetapan RPerpres Penguatan Logistik Nasional yang didalamnya memuat renaksi berkaitan dengan peningkatan konektivitas prasarana angkutan darat dan laut yang mendukung efisiensi biaya dan kelancaran logistik;
2. Efisiensi Anggaran Kementerian/Lembaga.

Berdasarkan kendala-kendala dan juga capaian kinerja pada triwulan I tahun 2026, maka disusun beberapa upaya/rekomendasi perbaikan yang akan dilakukan pada triwulan selanjutnya agar target kinerja yang ditetapkan dapat tercapai:

1. Percepatan penetapan RPerpres Penguatan Logistik Nasional melalui rapat koordinasi pembahasan *pending matters* terkait waktu penyelesaian pada batang tubuh dan renaksi RPerpres serta komunikasi berkala dengan K/L terkait; dan
2. Perubahan pelaksanaan rencana rapat koordinasi yang sebelumnya fisik menjadi melalui media daring.

2.2 Persentase Efektivitas Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian Kebijakan terkait Kinerja Bongkar Muat Peti Kemas untuk Kegiatan Ekspor -Impor di Pelabuhan Tanjung Priok dan Tanjung Perak

Latar Belakang

Persentase keberhasilan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan merupakan alat untuk mengukur tingkat keberhasilan atau pencapaian proses koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan terkait Kinerja Bongkar Muat Peti Kemas untuk Kegiatan Ekspor-Impor di Pelabuhan Tanjung Priok dan Tanjung Perak. Proses Koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian dikategorikan berkualitas apabila hasil rekomendasi kebijakan yang dikeluarkan telah melalui setidaknya 4 proses tahapan yakni Identifikasi Permasalahan, Penyusunan Alternatif Rekomendasi, Formulasi Kebijakan serta Monitoring dan Evaluasi Kebijakan. Rekomendasi kebijakan yang dihasilkan oleh Asisten Deputi diantaranya rumusan peraturan perundang-undangan, rumusan kelembagaan, rumusan perencanaan program, rumusan kebijakan yang terkait (rancangan kertas posisi, buku putih dan dokumen lain yang relevan).

Hasil Pengukuran Kinerja

Target kinerja pada tahun 2026 sebesar 85%, penetapan target tahun 2026 didasarkan pada Perjanjian Kinerja Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional Tahun 2026. Adapun target triwulan sebesar 20%.

Hingga Triwulan I Tahun 2026, Persentase Efektivitas Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian Kebijakan terkait terkait Kinerja Bongkar Muat Peti Kemas untuk Kegiatan Ekspor - Impor di Pelabuhan Tanjung Priok dan Tanjung Perak yang mencapai target yang telah terealisasi sebesar 20% atau mencapai 25% dari target Tahun 2026 sebesar 85% dengan ringkasan sebagai berikut:

Indikator Kinerja Utama	Satuan	Target	Realisasi	% Kinerja
IKU-2.2 Persentase Efektivitas Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian Kebijakan terkait Kinerja Bongkar Muat Peti Kemas untuk Kegiatan Ekspor -Impor di Pelabuhan Tanjung Priok dan Tanjung Perak	Persentase	85% (Tahunan) 20% (Triwulan)	20% (Triwulan)	100% (Memuaskan)

Berdasarkan identifikasi capaian kinerja yang telah dilakukan, dalam proses Koordinasi, Sinkronisasi dan Pengendalian Kebijakan terkait terkait Kinerja Bongkar Muat Peti Kemas untuk Kegiatan Ekspor -Impor di Pelabuhan Tanjung Priok dan Tanjung Perak pada Triwulan I Tahun 2026 sudah sesuai dengan target yang telah ditetapkan pada rencana aksi. Dimana telah dilakukan serangkaian rapat koordinasi dalam rangka identifikasi kebijakan untuk terkait Kinerja Bongkar Muat Peti Kemas untuk Kegiatan Ekspor - Impor di Pelabuhan Tanjung Priok dan Tanjung Perak melalui Penyusunan RPerpres Penguatan Logistik Nasional serta Pembangunan Dashboard Kinerja Logistik Nasional.

Proyeksi Triwulan I Tahun 2026 tidak berbeda dibandingkan realisasi Triwulan I Tahun 2025 didorong oleh intensnya koordinasi antar stakeholder dengan berbagai langkah koordinatif yang telah dilakukan, maka diprediksikan target tahun 2026 dapat terpenuhi.

Pelaksanaan Rencana Aksi TW I dan Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

Rencana aksi merupakan rangkaian kegiatan yang dilakukan untuk mencapai kinerja yang diharapkan. Sesuai dengan rencana aksi yang telah tertuang pada Perjanjian Kinerja Tahun 2026, pelaksanaan rencana aksi triwulan I tahun 2026 sebagai berikut:

2.2 Persentase Efektivitas Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian Kebijakan terkait Kinerja Bongkar Muat Peti Kemas untuk Kegiatan Ekspor -Impor di Pelabuhan Tanjung Priok dan Tanjung Perak

No	Rencana Aksi TW I	Status	Keterangan
1.	Identifikasi permasalahan layanan dan sarana bongkar muat peti kemas di Pelabuhan Tanjung Priok dan Pelabuhan Tanjung Perak	Terlaksana	Telah dilaksanakan Rapat Koordinasi Penyepakatan Definisi dan Ruang Lingkup Rata-Rata Waktu Perputaran Kapal di Pelabuhan (<i>Ship Turn Around Time at Port/TAT</i>) pada tanggal 4 Maret 2026 secara <i>hybrid</i> dengan poin-poin penting sebagai berikut: 1. Berdasarkan koordinasi Kemenko Perekonomian sebelumnya bersama dengan kementerian/ lembaga, penyedia jasa logistik, dan asistensi World Bank membahas pengembangan indikator kinerja logistik, kami menemukan bahwa terdapat beberapa <i>gap</i> kondisi saat ini dengan pendekatan <i>World Bank</i> terkait STT yaitu: a. pencatatan STT yang saat ini tidak menggunakan data <i>Automatic Identification System</i> (AIS) melainkan data pilotage record secara manual; dan b. perbedaan definisi timestamp pencatatan STT yang memiliki tahapan yang berbeda dan lebih panjang. 2. Sebagaimana pokok pembahasan, maka disepakati dukungan kebijakan dan koordinasi lintas kementerian/ lembaga, sebagai berikut: a. Penetapan pelabuhan utama sebagai lokus pengukuran STT internasional akan dilakukan oleh Direktorat Industri, Perdagangan, dan Peningkatan Investasi, Kementerian PPN/ Bappenas. b. Penyelarasan <i>cascading</i> indikator STT pada pelabuhan

			utama yang ditetapkan dengan indikator percepatan bongkar muat pelabuhan yang diampu oleh Direktorat Konektivitas dan Infrastruktur Logistik, Kementerian PPN/ Bappenas. c. Koordinasi keselarasan definisi STT Nasional dan definisi yang digunakan oleh World Bank untuk pengukuran kapal kontainer internasional dalam regulasi Kemenhub akan dilaksanakan oleh Badan Kebijakan Transportasi, Kemenhub d. Dukungan penyediaan data AIS kapal untuk perhitungan capaian indikator STT dalam RPJMN secara reguler setiap triwulan akan dilaksanakan oleh Direktorat Kenavigasian, Kemenhub. e. Dukungan peningkatan kapabilitas Direktorat Kenavigasian dalam penyediaan data AIS kapal untuk perhitungan indikator STT akan dikoordinasikan oleh Roren Kemenhub dan Direktorat Konektivitas dan Infrastruktur Logistik Kementerian PPN/Bappenas. f. Terkait dengan kebutuhan penyediaan data AIS untuk pengukuran indikator STT dalam RPJMN, Kemenko Perekonomian akan bersurat kepada Kemenhub dan ditembuskan ke Kementerian PPN/ Bappenas.
--	--	--	--

Pelaksanaan rencana aksi sepanjang triwulan I tahun 2026 telah mempertimbangkan aspek efisiensi penggunaan sumber daya. Beberapa contoh implementasi dari efisiensi penggunaan sumber daya diantaranya menyelenggarakan rapat koordinasi terkait TAT secara *hybrid*, sehingga proyeksi efisiensi yang dilakukan adalah sebesar Rp. 20.000.000 Hasil efisiensi tersebut dapat dialokasikan untuk kegiatan rapat koordinasi lanjutan dan monitoring dan evaluasi kebijakan yang akan dilakukan pada triwulan berikutnya.

Kendala dan Upaya Perbaikan Pencapaian Target

Sampai dengan Triwulan I Tahun 2026, terdapat beberapa kendala atau hambatan yang dihadapi dalam mencapai target yang telah ditetapkan. Adapun berikut beberapa kendala yang dihadapi dalam mencapai target tersebut:

1. Ego Sektoral antar Kementerian/Lembaga sehingga menyebabkan terhambatnya koordinasi terkait data penunjang indikator yang diperlukan di dalam Dashboard Kinerja Logistik Nasional;
2. Efisiensi Anggaran Kementerian/Lembaga.

Berdasarkan kendala-kendala dan juga capaian kinerja pada triwulan I tahun 2026, maka disusun beberapa upaya/rekomendasi perbaikan yang akan dilakukan pada triwulan selanjutnya agar target kinerja yang ditetapkan dapat tercapai:

1. Pelaksanaan rakor bilateral maupun trilateral secara berkala dengan K/L penyedia data yang akan digunakan di dalam Dashboard Kinerja Logistik Nasional;
2. Perubahan pelaksanaan rencana rapat koordinasi yang sebelumnya sepenuhnya fisik menjadi *hybrid*.

3

Sasaran Kegiatan 3. Terwujudnya Penyelenggaraan Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian di Bidang Koordinasi Pengembangan Logistik Nasional yang Berkualitas

Pencapaian Sasaran Strategis 3: Terwujudnya Penyelenggaraan Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian di Bidang Koordinasi Pengembangan Logistik Nasional yang Berkualitas yang mampu mendukung tercapainya pertumbuhan ekonomi nasional ditunjukkan oleh pencapaian satu indikator kinerja yaitu:

1. Terpenuhinya seluruh layanan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kepada stakeholder demi terciptanya kebijakan yang berkualitas;

Capaian indikator kinerja tersebut dapat diuraikan sebagai berikut:

3.1 Indeks Kepuasan Layanan Sinkronisasi, Koordinasi dan Pengendalian di Bidang Pengembangan Logistik Nasional

Latar Belakang

Indeks Kepuasan Penyelenggaraan Sinkronisasi, Koordinasi, dan Pengendalian Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional merupakan hasil pengukuran tingkat kepuasan pelayanan Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional dengan melakukan *survey* pelayanan ke Kementerian/Lembaga/Stakeholder terkait. *Survey* yang dilakukan adalah survei skala likert dengan skala 1 sampai 4. *Survey* akan dilakukan dengan menggunakan *Google Form*.

Hasil Pengukuran Kinerja

Target kinerja pada tahun 2026 sebesar Baik (3 dari 4), penetapan target tahun 2026 didasarkan pada Perjanjian Kinerja Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional Tahun 2026. Adapun target triwulan sebesar 3 dari 4 (Baik).

Hingga Triwulan I Tahun 2026, Indeks Kepuasan Layanan Sinkronisasi, Koordinasi dan Pengendalian di Bidang Pengembangan Logistik Nasional yang mencapai target yang telah terealisasi sebesar 3 dari 4 atau mencapai 100% dari target Tahun 2026 sebesar 3 dari 4 dengan ringkasan sebagai berikut:

Indikator Kinerja Utama	Satuan	Target	Realisasi	% Kinerja
IKU-3.1 Indeks Kepuasan Layanan Sinkronisasi, Koordinasi dan Pengendalian di Bidang Pengembangan Logistik Nasional	Indeks	3 dari 4 (Tahunan) 3 dari 4 (Triwulan)	3,35	100% (Memuaskan)

Asdep Pengembangan Logistik Nasional telah menyusun daftar pertanyaan survei kepuasan layanan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan yang akan disebar kepada Kementerian/Lembaga/Stakeholder terkait pada Triwulan I 2026. Pertanyaan survei dibagi menjadi 4 bagian dengan rincian yaitu: (i) Informasi umum; (ii) Identitas Layanan; (iii) Aspek Kepuasan Penyelenggaraan Layanan; dan (iv) Aspek Kepuasan Substansi Layanan serta kritik dan saran. Untuk jawaban bagian iii dan iv menggunakan empat kategori penilaian, yaitu (1) Sangat Tidak Puas, (2) Tidak Puas, (3) Puas, dan (4) Sangat

Puas. Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Pengembangan Logistik Nasional digunakan untuk mengukur efektivitas penyelenggaraan tugas dan fungsi Asdep Pengembangan Logistik Nasional dan dapat dijadikan acuan perbaikan kinerja kedepannya.

Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Pengembangan Logistik nasional merupakan *cascading direct* dari Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Perniagaan dan Ekonomi Digital yang pada Tahun 2026 ditargetkan 3 dari 4 (Baik). Secara umum pencapaian kinerja Triwulan I Tahun 2026 dapat terealisasi sesuai dengan rencana aksi yang telah ditetapkan. Dimana telah dilakukan penyusunan daftar pertanyaan Survei Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Pengembangan Logistik Nasional. Diperkirakan dengan melihat jangka waktu dan hasil yang telah dicapai pada periode sebelumnya, Indeks Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Pengembangan Logistik Nasional diproyeksikan dapat dilaksanakan dan memperoleh nilai yang diharapkan pada Triwulan II 2026, sehingga diprediksikan target tahun 2026 dapat terpenuhi.

Pelaksanaan Rencana Aksi TW I dan Efisiensi Penggunaan Sumber Daya
Rencana aksi merupakan rangkaian kegiatan yang dilakukan untuk mencapai kinerja yang diharapkan. Sesuai dengan rencana aksi yang telah tertuang pada Perjanjian Kinerja Tahun 2026, pelaksanaan rencana aksi triwulan I tahun 2026 sebagai berikut:

3.1 Indeks Kepuasan Layanan Sinkronisasi, Koordinasi dan Pengendalian di Bidang Pengembangan Logistik Nasional			
No	Rencana Aksi TW I	Status	Keterangan
1.	Persiapan Pelaksanaan Survei Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Pengembangan Logistik Nasional	Terlaksana	Telah disusun daftar pertanyaan untuk survei kepuasan layanan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan untuk disebar kepada Kementerian/Lembaga/Stake holder terkait pada triwulan I 2026.

Pelaksanaan rencana aksi sepanjang Triwulan I tahun 2026 telah mempertimbangkan aspek efisiensi penggunaan sumber daya berupa waktu penyusunan pertanyaan survei yang mengacu pada pertanyaan di tahun-tahun sebelumnya, sehingga proyeksi efisiensi waktu adalah sebesar 1 hari. Hasil efisiensi tersebut dapat dialokasikan untuk melaksanakan tugas lainnya.

Kendala dan Upaya Perbaikan Pencapaian Target
Sampai dengan Triwulan I Tahun 2026, tidak terdapat beberapa kendala atau hambatan yang dihadapi dalam mencapai target yang telah ditetapkan.

Pencapaian Sasaran Strategis 3: Terwujudnya Tata Kelola Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional yang Berkualitas yang mampu mendukung tercapainya pertumbuhan ekonomi nasional ditunjukkan oleh pencapaian satu indikator kinerja yaitu:

1. Persentase Pelaksanaan Rencana Aksi Reformasi Birokrasi Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional;

Capaian indikator kinerja tersebut dapat diuraikan sebagai berikut:

4.1 Persentase

Pelaksanaan Rencana

Aksi Reformasi

Birokrasi Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional

Latar Belakang

Persentase Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional merupakan persentase pemenuhan bukti dukung pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Asisten Deputi. Adapun komponen penilaian Reformasi Birokrasi di level Asisten Deputi didasarkan pada tingkat implementasi rencana aksi Reformasi Birokrasi General dan/atau Reformasi Birokrasi Tematik di lingkungan Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional. Implementasi kegiatan RB General dan/atau Tematik harus didasarkan dan disesuaikan pada rencana aksi yang telah disusun pada awal tahun. Jumlah minimum IKU RB yang wajib didukung adalah Tingkat Capaian Kebijakan Sistem Kerja Baru dan Fleksibilitas Bekerja Pegawai, Tingkat Maturitas SPIP, Nilai SAKIP, Indeks Perencanaan Pembangunan, Capaian Prioritas Nasional (K/L), dan Tingkat Digitalisasi Arsip.

Hasil Pengukuran Kinerja

Target kinerja pada tahun 2026 sebesar 92%, penetapan target tahun 2026 didasarkan pada Perjanjian Kinerja Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional Tahun 2026. Adapun target triwulan I 2026 adalah 25%.

Hingga Triwulan I Tahun 2026, Persentase Pelaksanaan Rencana Aksi Reformasi Birokrasi Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional yang mencapai target yang telah terealisasi sebesar 25% atau mencapai 27,17% dari target Tahun 2026 sebesar 92% dengan ringkasan sebagai berikut:

Indikator Kinerja Utama	Satuan	Target	Realisasi	% Kinerja
IKU-4.1 Persentase Pelaksanaan Rencana Aksi Reformasi Birokrasi Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional	Persentase	92% (Tahunan) 25% (Triwulan)	25% (Triwulan)	100%

Berdasarkan identifikasi capaian kinerja yang telah dilakukan, dalam proses pelaksanaan rencana aksi reformasi birokrasi Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional pada Triwulan I 2026 sudah sesuai dengan target yang telah ditetapkan pada rencana aksi perjanjian kinerja. Dimana telah dilakukan pelaporan kinerja, monitoring capaian kerja secara berkala, dan implementasi Srikandi.

Secara umum pencapaian kinerja Triwulan I Tahun 2026 telah terealisasi sesuai dengan Kertas Kerja Rencana Aksi RB General yang telah ditetapkan. Dimana telah dilakukan serangkaian kegiatan dalam penyusunan beberapa kegiatan. Sampai dengan akhir Triwulan I Indikator Kinerja Utama Persentase Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional telah sesuai dengan target yang telah ditetapkan. Diperkirakan dengan melihat jangka waktu dan hasil yang telah dicapai pada Triwulan I, Persentase Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional diproyeksikan dapat tercapai di akhir Triwulan IV 2026.

Pelaksanaan Rencana Aksi TW I dan Efisiensi Penggunaan Sumber Daya

Rencana aksi merupakan rangkaian kegiatan yang dilakukan untuk mencapai kinerja yang diharapkan. Sesuai dengan rencana aksi yang telah tertuang pada Perjanjian Kinerja Tahun 2026, pelaksanaan rencana aksi triwulan I tahun 2026 sebagai berikut:

4.1 Persentase Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional			
No	Rencana Aksi TW I	Status	Keterangan
1.	Penyusunan dan Penetapan Tim Kerja	Terlaksana	Telah dilakukan penyusunan SK Tim Pokja Keasdepan Pengembangan Logistik Nasional
2.	Penyusunan dan Penetapan Perjanjian Kinerja, Rencana Aksi, dan Manual IKU	Terlaksana	Telah dilakukan penetapan PK, Rencana Aksi dan Manual IKU Keasdepan Pengembangan Logistik Nasional
3.	Penyusunan Laporan Kinerja Triwulan I	Terlaksana	Telah dilakukan penyusunan Laporan Kinerja Triwulan I Keasdepan Pengembangan Logistik Nasional

4.	Penyusunan Renja 2027	Terlaksana	Telah dilakukan Penyusunan Renja 2027 Keasdepan Pengembangan Logistik Nasional
5.	Monitoring Capaian Kinerja Rincian Output (RO) Prioritas Nasional Triwulan I	Terlaksana	Telah dilakukan Monitoring Capaian Kinerja Rincian Output Prioritas Nasional Triwulan I Keasdepan Pengembangan Logistik Nasional
6.	Optimalisasi Pemanfaatan Srikandi Triwulan I	Terlaksana	Telah dilakukan Optimalisasi Pemanfaatan SRIKANDI Triwulan I pada surat dinas Keasdepan Pengembangan Logistik Nasional

Secara umum pencapaian kinerja Triwulan I Tahun 2026 dapat terealisasi sesuai dengan target yang telah ditetapkan, dimana telah dilakukan serangkaian kegiatan dalam penyusunan beberapa dokumen dengan hasil sebagai berikut:

- Telah disampaikan dokumen SK Tim Pokja Keasdepan Pengembangan Logistik Nasional;
- Telah disampaikan dokumen Perjanjian Kinerja, Manual IKU dan Rencana Aksi Keasdepan Pengembangan Logistik Nasional tahun 2025;
- Telah disampaikan dokumen Laporan Kinerja Triwulan I Keasdepan Pengembangan Logistik Nasional;
- Telah disampaikan dokumen hasil Monitoring Capaian Kinerja Rincian Output Prioritas Nasional Triwulan I Keasdepan Pengembangan Logistik Nasional;
- Telah disampaikan dokumen TOR dan RAB usulan Renja 2027 Keasdepan Pengembangan Logistik Nasional;
- Telah dilakukan pemanfaatan Srikandi dalam Surat Dinas Keasdepan Pengembangan Logistik Nasional.

Pelaksanaan rencana aksi sepanjang Triwulan I tahun 2026 telah mempertimbangkan aspek efisiensi penggunaan sumber daya. Beberapa contoh implementasi dari efisiensi penggunaan sumber daya diantaranya mengurangi penggunaan kertas dalam penyusunan laporan atau bahan paparan, sehingga proyeksi efisiensi yang dilakukan adalah sebesar Rp500.000,-. Hasil efisiensi tersebut dapat dialokasikan untuk penggunaan kertas dalam penyusunan laporan atau bahan paparan yang akan dilakukan pada kegiatan yang akan datang

Kendala dan Upaya Perbaikan Pencapaian Target

Sampai dengan Triwulan I Tahun 2026, tidak terdapat beberapa kendala atau hambatan yang dihadapi dalam mencapai target yang telah ditetapkan.

Jakarta, Juli 2026

 **Plt. Asisten Deputi Pengembangan Logistik**


Ekko Harjanto