

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

A. Capaian Kinerja Triwulan II Tahun 2026

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

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

No	Indikator Kinerja Utama	Satuan	Target Tahun 2026	Target Triwulanan 2026	Realisasi Triwulan II	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	1,62	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	1,57	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	45	45%	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	45	45%	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)	3,29	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	45	45%	100%

*** Proyeksi**

Kinerja Asisten Deputy Asisten Deputy Pengembangan Logistik Nasional sampai dengan Triwulan II 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 II Tahun 2026 menggunakan realisasi Tahun Triwulan I Tahun 2026 sebesar 6,68% atau mencapai 52,39% dari target Tahun 2026 sebesar 3,50%, mengingat rilis data PDB Lapangan Usaha Harga Berlaku Triwulan II sebagai dasar perhitungan Biaya Logistik Nasional belum terbit di laman Badan Pusat Statistik dan diperkirakan akan rilis pada bulan Agustus 2026. Untuk itu, akan ada koreksi nilai realisasi pada triwulan selanjutnya. Berikut ringkasan capaian realisasi Triwulan II:

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 II 2026, Biaya Transportasi Logistik Angkutan Darat dan Laut terhadap PDB sebesar 6,68% dari PDB atau tercapai sebesar 52,39% 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 II tahun 2026 tidak berbeda dibandingkan realisasi triwulan II tahun 2025. Realisasi triwulan II 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 II 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 II tahun 2026 sebagai berikut:

1.1 Biaya Transportasi Logistik Angkutan Darat dan Laut terhadap PDB			
No	Rencana Aksi TW II	Status	Keterangan
1.	Penyusunan desain integrasi sistem	Terlaksana	Telah dilaksanakan serangkaian rapat koordinasi percepatan digitalisasi logistik tingkat eselon I dan II pada tanggal 22 April dan 4 Mei 2026 dengan pokok-pokok sebagai berikut: 1. Mayoritas pandangan forum mengarah pada model integrasi layanan logistik versi 3, yakni 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. Rancangan SK Tim juga telah disusun dan sudah mengakomodir masukan dari kementerian/lembaga maupun asosiasi/pelaku usaha. Lebih lanjut, rapat mengusulkan untuk menunjuk Direktur Teknologi Informasi, Lembaga National Single Window sebagai ketua Tim dengan pertimbangan bahwa integrasi tersebut akan melalui Sistem Indonesia National Single Window (SINSW). Selain itu, untuk fungsi kesekretariatan akan melekat kepada Kemenko Perekonomian dengan Asdep Pengembangan Logistik Nasional sebagai sekretaris. 3. Pada tahap awal, telah diterima masukan dari para pemangku

			kepentingan sektor logistik yang mengarah pada kebutuhan integrasi sistem layanan logistik secara G to G dan G to B melalui SINSW sebagai backbone dengan mekanisme open API (<i>Application Programming Interface</i>) sebagai fondasi agar antar aplikasi bisa terhubung secara sinkron dan mudah untuk diskalakan terhadap perkembangan berbagai aplikasi logistik. Untuk jaminan keamanan dan kerahasiaan data diharapkan pelibatan BSSN.
2.	Sinkronisasi regulasi kementerian/ lembaga terkait digitalisasi dan integrasi layanan logistik	Terlaksana	Sebagai tindak lanjut serangkaian rapat koordinasi percepatan digitalisasi logistik sebelumnya, telah dilaksanakan rapat dengan <i>stakeholder</i> logistik tanggal 18 Juni 2026 dan rapat bilateral dengan LNSW dan DJBC Kementerian Keuangan tanggal 25 Juni 2026, dengan pokok-pokok sebagai berikut: 1. Berkaitan dengan layanan API pada sistem LNSW yang nantinya akan digunakan sebagai sarana integrasi G to B, saat ini layanan tersebut telah diuji coba dan telah bisa digunakan secara kesisteman, namun tidak dapat langsung diterapkan karena masih menunggu terbitnya payung hukum berupa Perka Kepala LNSW yang saat ini masih dalam tahap penyempurnaan. 2. Setelahnya akan disusun regulasi yang lebih rigid berupa petunjuk teknis integrasi. 3. Hal yang perlu menjadi catatan bahwa sebisa mungkin proses digitalisasi logistik tidak mengubah proses bisnis dari regulasi yang sudah berjalan.
3.	Pemetaan kualifikasi	Terlaksana	Telah dilaksanakan Rapat Tindak Lanjut Pembahasan dan Finalisasi

	umum profesi <i>freight forwarder</i> dan <i>warehouse controller</i>	Kesepakatan Kualifikasi Profesi <i>freight forwarder</i> dan <i>warehouse controller</i> pada tanggal 9 dan 13 April 2026 dengan pokok-pokok sebagai berikut: Warehouse Operator Rapat menyepakati bahwa kualifikasi dari 5 okupasi dari profesi Warehouse Operator yang akan disampaikan kepada TPQI, yakni Checker, Material Handling Equipment Operator, Administrative Staff, Inventory Staff, dan Picker. Freight Forwarder 1) Anggota Domestic Working Group menyampaikan usulan awal berupa kualifikasi dari 15 okupasi pada profesi Freight Forwarder. 2) Rapat menyepakati bahwa kualifikasi dari 2 okupasi usulan yang akan disampaikan kepada TPQI, yakni Freight Planner dan Documents Coordinator sebagaimana terlampir. 3) Kualifikasi dari okupasi lainnya akan dibahas lebih lanjut untuk capaian salah satu renaksi RPerpres yakni penyesuaian peta okupasi Logistik dan rantai pasok nasional.
--	--	--

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

- **FGD “Pembahasan Strategi Meningkatkan Pemanfaatan Moda Pengangkutan Barang Berbasis Rel”**
 - Rapat dilaksanakan secara *hybrid* pada tanggal 16 April 2026 di Bandung dihadiri oleh perwakilan dari Kemenko IPW, Kementerian PPN/Bappenas, Kemenhub, BRIN, BP Danantara, PT Kereta Api Logistik, dan asosiasi logistik terkait.
 - Poin penting rapat tersebut sebagai berikut:
 - 1) Tantangan utama peralihan angkutan barang ke moda rel meliputi:
 - Keterbatasan infrastruktur, kapasitas jaringan, dan sarana (termasuk gerbong dan konektivitas pelabuhan–kawasan industri/dry port)
 - Layanan operasional yang belum efisien (handling, frekuensi, kualitas layanan) serta biaya logistik yang masih tinggi

- Ketimpangan biaya antar moda dan tarif yang belum kompetitif, termasuk dampak kebijakan subsidi BBM yang belum seimbang.
 - 2) Dalam mendorong peralihan moda, fokus utama seharusnya pada perhitungan biaya riil (*cost structure*) per moda secara *apple-to-apple* (per ton/km atau CBM/km), bukan sekadar tarif pasar, karena tarif dipengaruhi kondisi pasar. Selain itu, diperlukan kejelasan definisi dan integrasi dalam sistem logistik (muat–angkut–timbun), serta penyederhanaan regulasi dan peran pelaku, agar kebijakan shifting lebih tepat sasaran dan efisien.
 - 3) Diperlukan kajian lebih lanjut untuk menyeimbangkan antara efisiensi biaya dan kebutuhan subsidi (termasuk kemungkinan skema PSO untuk angkutan barang), dengan mempertimbangkan potensi besar kereta api dalam efisiensi energi dan pengurangan emisi. Isu utama seperti *double handling* dan konektivitas antar moda juga perlu menjadi fokus utama kebijakan ke depan.
 - 4) Diperlukan kolaborasi yang lebih erat antar operator (misalnya KAI dan Pelindo) serta peran pemerintah sebagai fasilitator untuk mendorong integrasi layanan dan efisiensi biaya logistik secara menyeluruh.
- **Upgrading Kualifikasi SDM Sektor Pergudangan Logistik**
 - Kegiatan tersebut dilaksanakan pada 22 Juni 2026 secara *hybrid* di Bandung dan dihadiri wakil dari Kemenko PMK, Kemenko Pangan, Kemenaker, Kemenperin, Kemendikti Saintek, Kemendikdasmen, Kemendag, KKP, BNSP, Bapanas, PT Pos Indonesia, PT Poslog, Perum Bulog, PT BGR, dan asosiasi logistik terkait.
 - Tujuan FGD adalah untuk memperoleh masukan terkait kebutuhan kompetensi SDM pergudangan dan logistik di tengah perkembangan yang ada dalam rangka pembaruan Peta Okupasi Nasional Bidang Logistik dan Supply Chain..
 - Diskusi menyepakati bahwa transformasi digital serta perkembangan e-commerce, social commerce, dan omnichannel telah mendorong transformasi industri logistik dan pergudangan secara signifikan. Model bisnis yang sebelumnya berbasis linear supply chain kini berkembang menjadi connected ecosystem yang mengintegrasikan berbagai kanal penjualan, layanan pelanggan, dan proses pemenuhan pesanan secara real-time.
 - Fungsi pergudangan saat ini telah berkembang dan tidak hanya sekadar penyimpanan barang akan tetapi juga menjadi bagian dari sistem pemenuhan pesanan (fulfillment center) mencakup penerimaan barang, penyimpanan, pengelolaan persediaan, picking-packing, routing, hingga monitoring pengiriman yang menjadi nilai tambah bagi pelanggan. Perubahan perilaku konsumen mendorong kebutuhan layanan yang semakin cepat, akurat, dan real-time.
 - Oleh karena itu, SDM pergudangan dituntut memiliki kompetensi digital, kemampuan analisis data, pemahaman sistem informasi logistik, serta kemampuan beradaptasi terhadap pemanfaatan Artificial Intelligence (AI) dalam proses bisnis.
 - Pembaharuan kompetensi SDM logistik juga perlu mempertimbangkan karakteristik operasional industri kurir pada seluruh rantai layanan, mulai dari first mile, middle mile, hingga last mile. Digitalisasi dan dinamika pasar yang terus berkembang juga menuntut hadirnya kompetensi baru

dengan fokus pada pemenuhan kebutuhan pelanggan dan peningkatan kualitas layanan.

- Sebagai tindak lanjut, akan dilakukan pembahasan pembaruan Peta Okupasi Nasional Bidang Logistik dan Supply Chain dengan mempertimbangkan masukan dari ASPERINDO dan PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia, serta melibatkan asosiasi, pelaku usaha, dan akademisi guna memastikan peta okupasi yang disusun tetap relevan dengan kebutuhan industri saat ini maupun di masa mendatang.

- **Rapat Koordinasi Program UMKM Logistik**

- Rapat koordinasi dilaksanakan tanggal 4 Mei dan 20 Mei 2026 yang dihadiri oleh perwakilan dari Kementerian Perhubungan, sektor perbankan (BNI dan Mandiri), PT Pelabuhan Indonesia (Persero), dan asosiasi pelaku usaha logistik (ALFI, PPLI, APTRINDO).
- Berdasarkan data Single Truck Identification Data (STID) PT Pelindo sekitar 26% armada truk yang beroperasi di 29 pelabuhan telah berusia di atas 20 tahun atau sekitar 18.837 unit terdiri atas 12.300 truk berusia 21–30 tahun dan 6.537 truk berusia di atas 30 tahun. Sebagian dari armada tersebut dioperasikan oleh pelaku Usaha Mikro, Kecil, Menengah (UMKM).
- Penggunaan armada truk tua menyebabkan tingginya biaya operasional akibat konsumsi BBM yang kurang efisien dan tingginya biaya perawatan kendaraan. Estimasi konsumsi BBM subsidi truk tua diperkirakan mencapai 565.110 kiloliter. Kondisi tersebut berdampak pada tingginya biaya subsidi dan kompensasi BBM jenis solar, dan berkontribusi terhadap peningkatan emisi gas rumah kaca (GRK).
- Secara regulasi, operasional truk berusia diatas 20 tahun tidak sesuai dengan ketentuan batas usia kendaraan angkutan barang dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor.
- Pelaku UMKM logistik menyampaikan beberapa hal terkait upaya peremajaan truk:
 - a. Peremajaan armada truk tua memerlukan dukungan insentif pembiayaan karena keterbatasan modal investasi dan modal kerja. Secara umum UMKM logistik memiliki 5–20 unit armada truk dengan kebutuhan investasi harga per unit kendaraan jenis tronton/trailer baru sekitar Rp1,2 miliar.
 - b. Dukungan insentif pembiayaan peremajaan truk yang dibutuhkan berupa pembiayaan modal investasi dan modal kerja dengan insentif suku bunga. Hal tersebut mengingat tingkat suku bunga kredit investasi dan modal kerja komersial yang saat ini berada pada kisaran 8%-12% per tahun masih relatif tinggi bagi UMKM logistik. Oleh karena itu, UMKM logistik memerlukan dukungan skema pembiayaan dengan insentif suku bunga yang lebih terjangkau, sebagaimana skema Kredit Usaha Rakyat (KUR) dengan suku bunga sekitar 6% per tahun.
 - c. Kebijakan peremajaan truk diharapkan juga dapat menjangkau menjangkau armada truk yang beroperasi di luar kawasan

pelabuhan, termasuk distribusi barang dari warehouse hingga dooring.

- Sehubungan dengan kebutuhan peremajaan armada truk UMKM logistik, perlu dukungan insentif peremajaan truk dengan menjadikannya sebagai salah satu bidang usaha prioritas oleh Komite Kebijakan Pembiayaan bagi UMKM. Dengan demikian, UMKM logistik dapat memperoleh akses pembiayaan KUR yang lebih sesuai, baik dari sisi plafon maupun tenor..

- **Rapat Dialog Penguatan Peran Pekerja Migran Indonesia (PMI) Sektor Logistik di Jepang**

- Telah dilaksanakan dialog terkait peluang dan tantangan penempatan Pekerja Migran Indonesia (PMI) pada sektor logistik di Jepang, khususnya driver truk pada tanggal 27 April 2026.
- Dialog ini bertujuan sebagai langkah awal (kick-off) dalam pemetaan kebutuhan tenaga kerja logistik di Jepang serta perumusan arah penguatan SDM Indonesia agar sesuai dengan kebutuhan tenaga kerja di Jepang dalam skema Specified Skilled Worker (SSW).
- Adapun poin-poin pembahasan dalam Rapat antara lain sebagai berikut:
 - a. Jepang sedang menghadapi krisis tenaga kerja logistik akibat pembatasan lembur (maksimal 960 jam/tahun) sejak April 2024 serta faktor penuaan tenaga kerja, dengan proyeksi kekurangan pengemudi hingga 36% pada tahun 2030. Kondisi ini mendorong Jepang menetapkan sektor transportasi darat sebagai prioritas dalam skema Specified Skilled Worker (SSW) dengan kebutuhan sekitar 24.500 tenaga kerja.
 - b. Namun demikian, kontribusi Indonesia masih relatif rendah ($\pm 7\%$), tertinggal dibandingkan Vietnam, Tiongkok, dan Filipina. Penyerapan PMI pada sektor logistik, khususnya pengemudi juga masih sangat terbatas, yakni sebesar 0,42% (297 orang) untuk logistik umum dan 0,24% (169 orang) untuk pengemudi truk. Kondisi ini menunjukkan belum optimalnya pemanfaatan peluang, di tengah tingginya kebutuhan supir truk di Jepang.
 - c. Dalam implementasinya, penempatan PMI sektor logistik masih menghadapi kendala, seperti: (i) kesenjangan kompetensi, khususnya bahasa Jepang dan keterampilan teknis; (ii) tantangan adaptasi terhadap standar keselamatan, sistem lalu lintas, serta kewajiban konversi SIM; (iii) pembatasan kerja sama antara P3MI dan mitra di Jepang; serta (iv) tingginya risiko overstayer pada jalur penempatan mandiri akibat lemahnya pengawasan pasca kontrak.
 - d. Terdapat pembatasan kerja sama antara P3MI dengan mitra di negara penempatan Employment Placement Service Provider (EPSP), yaitu maksimal 7 EPSP untuk 1 P3MI dan maksimal 2 P3MI untuk 1 EPSP. Ketentuan ini juga tercantum dalam persyaratan teknis verifikasi mitra usaha, pemberi kerja, dan job order pada laman resmi Kedutaan Besar Republik Indonesia di Jepang. Pembatasan bersumber dari Kepmenaker Nomor 270 Tahun 2024 yang menjadikan Perjanjian Kerja Sama Penempatan

(PKP) sebagai syarat verifikasi job order (JO), sehingga dalam praktiknya membatasi jumlah mitra kerja sama dan berpotensi menghambat optimalisasi serapan permintaan tenaga kerja dari Jepang.

- e. Pemerintah menaikkan target penyaluran KUR Penempatan PMI tahun 2026 menjadi Rp 393 Miliar (bunga 6%, plafon hingga Rp 100 juta, tanpa agunan tambahan) guna membiayai pelatihan dan sertifikasi. Namun realisasinya masih sangat rendah, yakni di angka 0,3% pada Triwulan I 2026.
- f. Sehubungan dengan pembatasan kerja sama P3MI telah dikirimkan ND ke Asdep Peningkatan Produktivitas dan Pengembangan Ekosistem Ketenagakerjaan.

Pelaksanaan rencana aksi sepanjang triwulan II tahun 2026 telah mempertimbangkan aspek efisiensi penggunaan sumber daya. Beberapa contoh implementasi dari efisiensi penggunaan sumber daya diantaranya menyelenggarakan serangkaian rapat digitalisasi dan SDM logistik secara *hybrid* maupun daring secara penuh, 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 II 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 rilis data perhitungan Biaya Logistik Nasional (BLN) oleh Kementerian PPN/Bappenas sehingga menghambat proses analisis dan penyusunan rekomendasi penurunan BLN.
2. Penetapan RPerpres Penguatan Logistik Nasional masih menunggu penandatanganan Presiden sehingga pelaksanaan rencana aksi belum dapat dilaksanakan secara optimal.

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

1. Penyediaan data BLN untuk kebutuhan analisis dan penyusunan rekomendasi dilakukan dengan proyeksi internal menggunakan data PDB harga berlaku triwulanan yang dirilis oleh BPS.
2. Pelaksanaan digitalisasi logistik dan peningkatan daya saing SDM dan PJI logistik yang menjadi tanggung jawab Kemenko Perekonomian pada strategi di dalam RPerpres Penguatan Logistik Nasional tetap dijalankan sesuai dengan mandat di dalam RPJMN 2025-2029.

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 II 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)	1,62 (Triwulan)	100% (Memuaskan)

Sampai dengan Triwulan II 2026, Waktu Perputaran di Pelabuhan Tanjung Priok untuk Kegiatan Ekspor-Impor mengalami kenaikan menjadi 1,62 hari dengan total kapal yang telah bersandar dengan jenis *Container Ship* sebanyak 145 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 II tahun 2026 tidak berbeda dibandingkan realisasi triwulan II tahun 2025. Realisasi triwulan II didorong oleh upaya percepatan 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 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 II 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 II tahun 2026 sebagai berikut:

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

No	Rencana Aksi TW II	Status	Keterangan
1.	Penyusunan strategi untuk peningkatan kinerja kegiatan bongkar muat di pelabuhan Tanjung Perak	Terlaksana	Telah dilaksanakan Rapat Koordinasi Pembahasan Definisi dan Ruang Lingkup Rata-Rata Waktu Perputaran Kapal di Pelabuhan (<i>Ship Turn Around Time at port/STT</i>) pada tanggal 27 April 2026 secara <i>hybrid</i>, dengan poin penting sebagai berikut: 1. Penetapan Pelabuhan Utama: a) Untuk Triwulan I-2026 pelabuhan utama yang ditetapkan, yakni Tanjung Priok, Tanjung Perak, Belawan, Makassar, dan Tanjung Emas. Untuk selanjutnya penetapan pelabuhan utama yang menjadi lokus pengukuran tetap perlu dilakukan, mengingat target indikator rata-rata waktu perputaran di pelabuhan/STT ditetapkan selama 5 tahun sesuai dengan RPJMN 2025-2029. b) Penetapan pelabuhan utama yang menjadi lokus pengukuran dikoordinasikan oleh Direktorat Konektivitas dan Infrastruktur Logistik, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas. c) Direktorat Konektivitas dan Infrastruktur Logistik, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas akan melakukan koordinasi internal selama kurun waktu 2 minggu sejak pelaksanaan rapat koordinasi (27 April 2026-Red). 2. Keselarasan Definisi dan Kebutuhan Data STT: a) Dalam waktu 2 (dua) minggu sejak pelaksanaan rapat koordinasi, Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian

			Perhubungan diminta untuk menindaklanjuti koordinasi penyelarasan definisi STT serta bentuk payung hukumnya. b) Terkait dengan laporan data capaian indikator STT, telah disepakati usulan formulasi perhitungan STT untuk 5 (lima) pelabuhan utama dengan menggunakan pencatatan data melalui <i>pilotage record</i> yang dihitung mulai dari <i>Approach Time 1</i> (AT1) sampai dengan <i>Berthing Time</i> (BT), dimana hal ini yang dinilai paling mendekati formulasi World Bank. c) Dalam hal ini, Kementerian Perhubungan c.q KSOP di 5 (lima) pelabuhan utama akan memberikan dukungan data pelaporan STT secara aktual masing-masing pelabuhan sebagaimana pendekatan formulasi perhitungan STT yang telah disepakati untuk periode tahun 2025 dan triwulan I 2026 (Januari-Maret 2026). 3. Dukungan Data AIS serta Peningkatan Kapabilitas Penyediaan dan Pengolahan Data AIS: a) Direktorat Kenavigasian akan memberikan dukungan penyediaan data AIS kapal untuk perhitungan capaian indikator STT dalam RPJMN secara reguler setiap triwulan. b) Untuk mendukung kapabilitas Direktorat Kenavigasian dalam penyediaan dan pengolahan data AIS, Biro Perencanaan akan memfasilitasi kebutuhan yang diperlukan oleh Direktorat Kenavigasian baik berupa kebutuhan anggaran maupun sumber daya manusia.
--	--	--	--

2	Monitoring dan evaluasi kinerja kegiatan bongkar muat di pelabuhan Tanjung Priok	Terlaksana dengan perubahan	Telah dilaksanakan Kunjungan Kerja ke Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Makassar pada tanggal 24 Juni 2026 dengan poin penting sebagai berikut: 1. Kinerja Operasional Pelabuhan Makassar a. Pelabuhan Makassar terdiri dari 7 terminal utama, termasuk Terminal Multipurpose Soekarno, Terminal Peti Kemas Hatta (T1), dan Makassar New Port (T2/MNP). b. Capaian TAT: Secara umum, performa Approach Time di Makassar sudah cukup baik (kategori hijau), dengan rata-rata di bawah standar 1,1 jam (misalnya Terminal Soekarno mencapai 0,8 jam). c. Kendala Data PBM Swasta: Terdapat ketidakteraturan pelaporan dari Perusahaan Bongkar Muat (PBM) Swasta di terminal multipurpose. Hal ini disebabkan adanya keengganan berbagi data karena kekhawatiran persaingan usaha dengan anak perusahaan Pelindo. d. Produktivitas Rendah: Pelayanan kargo luar negeri masih rendah, yakni hanya sekitar 16-23 box per jam, jauh di bawah standar ideal 38-40 box per jam. 2. Salah satu masalah utama yang ada di KSOP Makassar saat ini adalah regenerasi alat bongkar muat. Banyak alat di Makassar New Port (MNP) merupakan barang bekas (usia sekitar 28 tahun) yang direlokasi dari tempat lain seperti Bangladesh atau Singapura. Selain itu, akses jalan tol menuju Makassar
---	--	-----------------------------	---

			New Port belum tuntas sepenuhnya sehingga menghambat kelancaran arus barang. serta fasilitas lain seperti sistem shore connection belum mampu menyuplai daya yang stabil. 3. Terdapat ketidaksinkronan regulasi jam operasional truk antara Kota Makassar dan Kabupaten Maros dan Gowa yang menyebabkan antrian dan peningkatan biaya logistik, selain itu, masih terjadi imbalance cargo dimana kapal dari wilayah Barat ke Timur penuh muatan namun kembali kosong, serta armada angkutan barang didominasi oleh truk yang sudah tua, termasuk truk tidak layak jalan dan kategori ODOL, sehingga menurunkan efisiensi dan keselamatan transportasi logistik. 4. KSOP Makassar berkomitmen menyediakan data triwulan I (TW1) yang lebih akurat untuk dilaporkan ke Kemenko Perekonomian. Diperlukan koordinasi lebih lanjut untuk mengintegrasikan data VTS dari Distrik Navigasi ke dalam pemantauan operasional pelabuhan di bawah KSOP agar pencatatan waktu kapal lebih otomatis dan valid. Serta Diperlukan perhatian khusus terhadap peremajaan alat bongkar muat untuk meningkatkan produktivitas pelabuhan secara signifikan.
--	--	--	--

Pelaksanaan rencana aksi sepanjang triwulan II 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 II Tahun 2026, terdapat beberapa kendala atau hambatan yang dihadapi dalam mencapai target yang telah ditetapkan. Adapun kendala yang dihadapi dalam mencapai target tersebut yaitu keterlambatan respon dari k/l yang telah diberikan mandat dalam rapat untuk dapat menetapkan pelabuhan utama, menyelaraskan definisi STT, dan menyediakan data STT untuk dapat dijadikan landasan penyusunan analisis dan rekomendasi peningkatan kinerja bongkar muat di pelabuhan.

Berdasarkan kendala dan juga capaian kinerja pada triwulan II tahun 2026, maka disusun upaya/rekomendasi perbaikan yang akan dilakukan pada triwulan selanjutnya agar target kinerja yang ditetapkan dapat tercapai yaitu pelaksanaan koordinasi berkala dengan k/l yang telah diberikan mandat pada rapat untuk percepatan kesepakatan definisi dan penyediaan data STT, serta melakukan monitoring evaluasi langsung ke pelabuhan Tanjung Priok dan Perak untuk mengidentifikasi permasalahan di lapangan.

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 II Tahun 2026, Waktu Perputaran di Pelabuhan Tanjung Priok untuk Kegiatan Ekspor-Impor yang mencapai target yang telah terealisasi sebesar 1,57 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	Hari	1,3 - 1,7 (Tahunan) 1,3 - 1,7	1,57 (Triwulan)	100% (Memuaskan)

Priok untuk Kegiatan Ekspor-Impor		(Triwulan)		
-----------------------------------	--	------------	--	--

Sampai dengan Triwulan II 2026, Waktu Perputaran di Pelabuhan Tanjung Perak untuk Kegiatan Ekspor-Impor mengalami kenaikan menjadi 1,57 hari dengan total kapal yang telah bersandar dengan jenis *Container Ship* sebanyak 370 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 II tahun 2026 tidak berbeda dibandingkan realisasi triwulan II tahun 2025. Realisasi triwulan II didorong oleh upaya percepatan 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 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 II 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 II tahun 2026 sebagai berikut:

1.3 Waktu Perputaran di Pelabuhan Tanjung Perak untuk Kegiatan Ekspor-Impor			
No	Rencana Aksi TW I	Status	Keterangan
1.	Penyusunan strategi untuk peningkatan kinerja kegiatan bongkar muat di pelabuhan Tanjung Perak	Terlaksana	Telah dilaksanakan Rapat Koordinasi Pembahasan Definisi dan Ruang Lingkup Rata-Rata Waktu Perputaran Kapal di Pelabuhan (<i>Ship Turn Around Time at port/STT</i>) pada tanggal 27 April 2026 secara <i>hybrid</i>, dengan poin penting sebagai berikut: 1. Penetapan Pelabuhan Utama: a. Untuk Triwulan I-2026 pelabuhan utama yang ditetapkan, yakni Tanjung Priok, Tanjung Perak, Belawan, Makassar, dan Tanjung Emas. Untuk selanjutnya penetapan pelabuhan utama yang menjadi lokus pengukuran

			tetap perlu dilakukan, mengingat target indikator rata-rata waktu perputaran di pelabuhan/STT ditetapkan selama 5 tahun sesuai dengan RPJMN 2025-2029. b. Penetapan pelabuhan utama yang menjadi lokus pengukuran dikoordinasikan oleh Direktorat Konektivitas dan Infrastruktur Logistik, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas. c. Direktorat Konektivitas dan Infrastruktur Logistik, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas akan melakukan koordinasi internal selama kurun waktu 2 minggu sejak pelaksanaan rapat koordinasi (27 April 2026-Red). 2. Keselarasan Definisi dan Kebutuhan Data STT: a. Dalam waktu 2 (dua) minggu sejak pelaksanaan rapat koordinasi, Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan diminta untuk menindaklanjuti koordinasi penyelarasan definisi STT serta bentuk payung hukumnya. b. Terkait dengan laporan data capaian indikator STT, telah disepakati usulan formulasi perhitungan STT untuk 5 (lima) pelabuhan utama dengan menggunakan pencatatan data melalui <i>pilotage record</i> yang dihitung mulai dari <i>Approach Time 1</i> (AT1) sampai dengan <i>Berthing Time</i> (BT), dimana hal ini yang dinilai paling mendekati formulasi World Bank. c. Dalam hal ini, Kementerian Perhubungan c.q KSOP di 5 (lima) pelabuhan utama akan memberikan dukungan data pelaporan STT secara aktual masing-masing pelabuhan sebagaimana pendekatan
--	--	--	--

			formulasi perhitungan STT yang telah disepakati untuk periode tahun 2025 dan triwulan I 2026 (Januari-Maret 2026). 3. Dukungan Data AIS serta Peningkatan Kapabilitas Penyediaan dan Pengolahan Data AIS: a. Direktorat Kenavigasian akan memberikan dukungan penyediaan data AIS kapal untuk perhitungan capaian indikator STT dalam RPJMN secara reguler setiap triwulan. b. Untuk mendukung kapabilitas Direktorat Kenavigasian dalam penyediaan dan pengolahan data AIS, Biro Perencanaan akan memfasilitasi kebutuhan yang diperlukan oleh Direktorat Kenavigasian baik berupa kebutuhan anggaran maupun sumber daya manusia
2	Monitoring dan evaluasi kinerja kegiatan bongkar muat di pelabuhan Tanjung Perak	Terlaksana dengan perubahan	Telah dilaksanakan Kunjungan Kerja ke Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Makassar pada tanggal 24 Juni 2026 dengan poin penting sebagai berikut: 1. Kinerja Operasional Pelabuhan Makassar a. Pelabuhan Makassar terdiri dari 7 terminal utama, termasuk Terminal Multipurpose Soekarno, Terminal Peti Kemas Hatta (T1), dan Makassar New Port (T2/MNP). b. Capaian TAT: Secara umum, performa Approach Time di Makassar sudah cukup baik (kategori hijau), dengan rata-rata di bawah standar 1,1 jam (misalnya Terminal Soekarno mencapai 0,8 jam). c. Kendala Data PBM Swasta: Terdapat ketidakteraturan pelaporan dari Perusahaan Bongkar Muat (PBM) Swasta di terminal multipurpose. Hal

			ini disebabkan adanya keengganan berbagi data karena kekhawatiran persaingan usaha dengan anak perusahaan Pelindo. d. Produktivitas Rendah: Pelayanan kargo luar negeri masih rendah, yakni hanya sekitar 16-23 box per jam, jauh di bawah standar ideal 38-40 box per jam. 2. Salah satu masalah utama yang ada di KSOP Makassar saat ini adalah regenerasi alat bongkar muat. Banyak alat di Makassar New Port (MNP) merupakan barang bekas (usia sekitar 28 tahun) yang direlokasi dari tempat lain seperti Bangladesh atau Singapura. Selain itu, akses jalan tol menuju Makassar New Port belum tuntas sepenuhnya sehingga menghambat kelancaran arus barang. serta fasilitas lain seperti sistem shore connection belum mampu menyuplai daya yang stabil. 3. Terdapat ketidaksinkronan regulasi jam operasional truk antara Kota Makassar dan Kabupaten Maros dan Gowa yang menyebabkan antrian dan peningkatan biaya logistik, selain itu, masih terjadi imbalance cargo dimana kapal dari wilayah Barat ke Timur penuh muatan namun kembali kosong, serta armada angkutan barang didominasi oleh truk yang sudah tua, termasuk truk tidak layak jalan dan kategori ODOL, sehingga menurunkan efisiensi dan keselamatan transportasi logistik. 4. KSOP Makassar berkomitmen menyediakan data triwulan I (TW1) yang lebih akurat untuk
--	--	--	---

			dilaporkan ke Kemenko Perekonomian. Diperlukan koordinasi lebih lanjut untuk mengintegrasikan data VTS dari Distrik Navigasi ke dalam pemantauan operasional pelabuhan di bawah KSOP agar pencatatan waktu kapal lebih otomatis dan valid. Serta Diperlukan perhatian khusus terhadap peremajaan alat bongkar muat untuk meningkatkan produktivitas pelabuhan secara signifikan.
--	--	--	--

Pelaksanaan rencana aksi sepanjang triwulan II 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 II Tahun 2026, terdapat beberapa kendala atau hambatan yang dihadapi dalam mencapai target yang telah ditetapkan. Adapun kendala yang dihadapi dalam mencapai target tersebut yaitu keterlambatan respon dari k/l yang telah diberikan mandat dalam rapat untuk dapat menetapkan pelabuhan utama, menyelaraskan definisi STT, dan menyediakan data STT untuk dapat dijadikan landasan penyusunan analisis dan rekomendasi peningkatan kinerja bongkar muat di pelabuhan.

Berdasarkan kendala dan juga capaian kinerja pada triwulan II tahun 2026, maka disusun upaya/rekomendasi perbaikan yang akan dilakukan pada triwulan selanjutnya agar target kinerja yang ditetapkan dapat tercapai yaitu pelaksanaan koordinasi berkala dengan k/l yang telah diberikan mandat pada rapat untuk percepatan kesepakatan definisi dan penyediaan data STT, serta melakukan monitoring evaluasi langsung ke pelabuhan Tanjung Priok dan Perak untuk mengidentifikasi permasalahan di lapangan.

2

Sasaran Kegiatan 2. Terwujudnya Kebijakan Pengembangan Logistik Nasional yang Berkualitas

Pencapaian Sasaran Strategis 2: 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 II sebesar 40%.

Hingga Triwulan II 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 40% atau mencapai 47% 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) 45% (Triwulan)	45% (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 II 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 II Tahun 2026 tidak berbeda dibandingkan realisasi Triwulan II 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 II 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 II	Status	Keterangan
1.	Penyusunan alternatif rekomendasi kebijakan peningkatan konektivitas prasarana angkutan darat dan laut yang mendukung efisiensi biaya dan kelancaran logistik	Terlaksana	Telah dilaksanakan FGD “Pembahasan Strategi Meningkatkan Pemanfaatan Moda Pengangkutan Barang Berbasis Rel” pada tanggal 16 April 2026,dengan poin penting sebagai berikut: 1. Tantangan utama peralihan angkutan barang ke moda rel meliputi: • Keterbatasan infrastruktur, kapasitas jaringan, dan sarana (termasuk gerbong dan konektivitas pelabuhan–kawasan industri/dry port) • Layanan operasional yang belum efisien (handling, frekuensi, kualitas layanan) serta biaya logistik yang masih tinggi • Ketimpangan biaya antar moda dan tarif yang belum kompetitif, termasuk dampak kebijakan subsidi BBM yang belum seimbang. 2. Dalam mendorong peralihan moda, fokus utama seharusnya pada perhitungan biaya riil (<i>cost structure</i>) per moda secara <i>apple-to-apple</i> (per ton/km atau CBM/km), bukan sekadar tarif pasar, karena tarif dipengaruhi kondisi pasar. Selain itu, diperlukan kejelasan definisi dan integrasi dalam sistem logistik (muat–angkut–timbun), serta penyederhanaan regulasi dan peran pelaku, agar kebijakan shifting lebih tepat sasaran dan efisien.

			3. Diperlukan kajian lebih lanjut untuk menyeimbangkan antara efisiensi biaya dan kebutuhan subsidi (termasuk kemungkinan skema PSO untuk angkutan barang), dengan mempertimbangkan potensi besar kereta api dalam efisiensi energi dan pengurangan emisi. Isu utama seperti <i>double handling</i> dan konektivitas antar moda juga perlu menjadi fokus utama kebijakan ke depan. 4. Diperlukan kolaborasi yang lebih erat antar operator (misalnya KAI dan Pelindo) serta peran pemerintah sebagai fasilitator untuk mendorong integrasi layanan dan efisiensi biaya logistik secara menyeluruh.
--	--	--	--

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 kebijakan yang kami hasilkan dalam forum ini adalah pada surat masukan posisi indonesia yang disampaikan secara langsung dalam email korespondensi pembahasan antara *ASEAN Member State* (AMS) maupun dalam rangka rapat persiapan pelaksanaan SJC ACFTA 3.0 *Upgrade Negotiation* yang diampu oleh pihak Kementerian Perdagangan. Lebih lanjut, dalam TW I 2026 kami telah menghadiri beberapa pertemuan, antara lain:

- Pada tanggal 29 April 2026 telah dihadiri secara virtual Rapat Pembahasan Naskah Pertimbangan ASEAN-China FTA 3.0.
- Pada tanggal 7 Mei 2026 telah dihadiri secara virtual Rapat Pembahasan Naskah Pertimbangan ASEAN-China FTA 3.0.

- **Pillar II Supply Chain - IPEF (Indo-Pacific 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 II 2026 kami telah menghadiri beberapa pertemuan, antara lain:

- Pada tanggal 6 April 2026 telah dihadiri secara virtual Rapat Tindak Lanjut Pertemuan Ketiga APT *on Healthcare/Pharmaceutical*.
- Pada tanggal 26 Mei 2026 telah dihadiri secara virtual Pertemuan Kelima IPEF *Crisis Network* (CRN).

- **ASEAN-Korea Free Trade Area (AKFTA)**

Dalam forum ini, kami bertindak sebagai anggota dari Working Group Supply Chain Connectivity dan Energy, Raw and Intermediate Materials sebagai focal point untuk isu *Supply Chain Connectivity*. Hasil dari beberapa pertemuan dalam forum ini dapat disimpulkan bahwa ASEAN dan ROK menyepakati bahwa ROK akan menyusun consolidated text SCC Chapter dengan mengintegrasikan key elements yang diusulkan ASEAN ke dalam proposed document ROK. Draf hasil konsolidasi tersebut akan diedarkan kepada pihak ASEC, dalam TW II 2026 kami telah menghadiri beberapa pertemuan terkait, antara lain:

- Pada tanggal 19 April 2026 telah dihadiri secara virtual 1st ASEAN Caucus Meeting for the 1st AKFTA WG SCC&ERIM.
- Pada tanggal 8 Juni 2026 telah dihadiri secara virtual 2nd ASEAN Caucus Meeting for the 1st AKFTA WG SCC&ERIM.
- Pada tanggal 10 Juni 2026 telah dihadiri secara virtual 1st AKFTA WG SCC&ERIM.

Pelaksanaan rencana aksi sepanjang triwulan II tahun 2026 telah mempertimbangkan aspek efisiensi penggunaan sumber daya. Beberapa contoh implementasi dari efisiensi penggunaan sumber daya diantaranya menyelenggarakan FGD secara *hybrid*, 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 II 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 yaitu penetapan RPerpres Penguatan Logistik Nasional masih menunggu penandatanganan Presiden sehingga pelaksanaan rencana aksi yang berkaitan dengan penguatan infrastruktur konektivitas pada angkutan darat dan laut belum dapat dilaksanakan secara optimal.

Berdasarkan kendala dan juga capaian kinerja pada triwulan II tahun 2026, maka disusun upaya/rekomendasi perbaikan yang akan dilakukan pada triwulan selanjutnya agar target kinerja yang ditetapkan dapat tercapai yaitu pelaksanaan penguatan infrastruktur konektivitas pada angkutan darat dan laut yang menjadi tanggung jawab Kemenko Perekonomian pada strategi di dalam RPerpres Penguatan Logistik Nasional tetap dijalankan sesuai dengan mandat di dalam RPJMN 2025-2029.

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 II sebesar 40%.

Hingga Triwulan II 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 40% atau mencapai 47%% 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) 45% (Triwulan)	45% (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 II Tahun 2026 sudah sesuai dengan target yang telah ditetapkan pada rencana aksi. Dimana telah dilakukan serangkaian rapat koordinasi dalam rangka penyusunan alternatif rekomendasi

kebijakan peningkatan layanan dan sarana bongkar muat peti kemas di Pelabuhan Tanjung Priok dan Tanjung Perak yang juga telah tertuang dalam RPerpres Penguatan Logistik Nasional serta Pembangunan Dashboard Kinerja Logistik Nasional.

Proyeksi Triwulan II Tahun 2026 tidak berbeda dibandingkan realisasi Triwulan II 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 II 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 II 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.	Penyusunan alternatif rekomendasi kebijakan untuk peningkatan layanan dan sarana bongkar muat peti kemas di Pelabuhan Tanjung Priok dan Tanjung Perak	Terlaksana	Telah dilaksanakan Rapat Koordinasi Pembahasan Definisi dan Ruang Lingkup Rata-Rata Waktu Perputaran Kapal di Pelabuhan (<i>Ship Turn Around Time at port/STT</i>) pada tanggal 27 April 2026 secara <i>hybrid</i>, dengan poin penting sebagai berikut: 1. Penetapan Pelabuhan Utama: a. Untuk Triwulan I-2026 pelabuhan utama yang ditetapkan, yakni Tanjung Priok, Tanjung Perak, Belawan, Makassar, dan Tanjung Emas. Untuk selanjutnya penetapan pelabuhan utama yang menjadi lokus pengukuran tetap perlu dilakukan, mengingat target indikator rata-rata waktu perputaran di pelabuhan/STT ditetapkan selama 5 tahun sesuai dengan RPJMN 2025-2029. b. Penetapan pelabuhan utama yang menjadi lokus pengukuran dikoordinasikan oleh Direktorat Konektivitas dan Infrastruktur Logistik, Kementerian Perencanaan

			Pembangunan Nasional/Bappenas. c. Direktorat Konektivitas dan Infrastruktur Logistik, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas akan melakukan koordinasi internal selama kurun waktu 2 minggu sejak pelaksanaan rapat koordinasi (27 April 2026-Red). 2. Keselarasan Definisi dan Kebutuhan Data STT: a. Dalam waktu 2 (dua) minggu sejak pelaksanaan rapat koordinasi, Badan Kebijakan Transportasi, Kementerian Perhubungan diminta untuk menindaklanjuti koordinasi penyelarasan definisi STT serta bentuk payung hukumnya. b. Terkait dengan laporan data capaian indikator STT, telah disepakati usulan formulasi perhitungan STT untuk 5 (lima) pelabuhan utama dengan menggunakan pencatatan data melalui <i>pilotage record</i> yang dihitung mulai dari <i>Approach Time 1</i> (AT1) sampai dengan <i>Berthing Time</i> (BT), dimana hal ini yang dinilai paling mendekati formulasi World Bank. c. Dalam hal ini, Kementerian Perhubungan c.q KSOP di 5 (lima) pelabuhan utama akan memberikan dukungan data pelaporan STT secara aktual masing-masing pelabuhan sebagaimana pendekatan formulasi perhitungan STT yang telah disepakati untuk periode tahun 2025 dan triwulan I 2026 (Januari-Maret 2026). 3. Dukungan Data AIS serta Peningkatan Kapabilitas Penyediaan dan Pengolahan Data AIS: a. Direktorat Kenavigasian akan memberikan dukungan penyediaan data AIS kapal untuk perhitungan capaian
--	--	--	--

			indikator STT dalam RPJMN secara reguler setiap triwulan. b. Untuk mendukung kapabilitas Direktorat Kenavigasian dalam penyediaan dan pengolahan data AIS, Biro Perencanaan akan memfasilitasi kebutuhan yang diperlukan oleh Direktorat Kenavigasian baik berupa kebutuhan anggaran maupun sumber daya manusia
--	--	--	--

Pelaksanaan rencana aksi sepanjang triwulan II 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 II Tahun 2026, terdapat beberapa kendala atau hambatan yang dihadapi dalam mencapai target yang telah ditetapkan. Adapun kendala yang dihadapi dalam mencapai target tersebut yaitu keterlambatan respon dari k/l yang telah diberikan mandat dalam rapat untuk dapat menetapkan pelabuhan utama, menyelaraskan definisi STT, dan menyediakan data STT untuk dapat dijadikan landasan penyusunan analisis dan rekomendasi peningkatan kinerja bongkar muat di pelabuhan.

Berdasarkan kendala-kendala dan juga capaian kinerja pada triwulan II tahun 2026, maka disusun beberapa upaya/rekomendasi perbaikan yang akan dilakukan pada triwulan selanjutnya agar target kinerja yang ditetapkan dapat tercapai yaitu pelaksanaan koordinasi berkala dengan k/l yang telah diberikan mandat pada rapat untuk percepatan kesepakatan definisi dan penyediaan data STT, serta melakukan monitoring evaluasi langsung ke pelabuhan Tanjung Priok dan Perak untuk mengidentifikasi permasalahan di lapangan.

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 II 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)	3,29	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 serta melakukan survei tersebut kepada Kementerian/Lembaga/Stakeholder pada Triwulan II 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 II Tahun 2026 dapat terealisasi sesuai dengan rencana aksi yang telah ditetapkan. Dimana telah dilakukan pelaksanaan dan pelaporan Survei Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Pengembangan Logistik Nasional. Berdasarkan hasil survei dari 38 responden, dihasilkan Indeks Kepuasan Layanan Sinkronisasi, Koordinasi dan Pengendalian di Bidang Pengembangan Logistik Nasional yaitu 3,29 atau Baik.

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 sehingga diprediksikan target tahun 2026 dapat terpenuhi.

Pelaksanaan Rencana Aksi TW II 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 II tahun 2026 sebagai berikut:

3.1 Indeks Kepuasan Layanan Sinkronisasi, Koordinasi dan Pengendalian di Bidang Pengembangan Logistik Nasional			
No	Rencana Aksi TW II	Status	Keterangan
1.	Pelaksanaan dan Pelaporan Survei Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Pengembangan Logistik Nasional Semester I	Terlaksana	Telah dilaksanakan Survei Kepuasan Layanan Koordinasi, Sinkronisasi, dan Pengendalian di Bidang Pengembangan Logistik Nasional Semester I dengan hasil indeks 3,29 atau Baik dari 38 Responden Kementerian/Lembaga/ Stakeholder

Pelaksanaan rencana aksi sepanjang Triwulan II 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 II Tahun 2026, tidak terdapat beberapa kendala atau hambatan yang dihadapi dalam mencapai target yang telah ditetapkan.

Pencapaian Sasaran Strategis 4: 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 II 2026 adalah 50%.

Hingga Triwulan II Tahun 2026, Persentase Pelaksanaan Rencana Aksi Reformasi Birokrasi Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional yang mencapai target yang telah terealisasi sebesar 50% atau mencapai 54,34% 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) 45% (Triwulan)	45% (Triwulan)	100%

Berdasarkan identifikasi capaian kinerja yang telah dilakukan, dalam proses pelaksanaan rencana aksi reformasi birokrasi Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional pada Triwulan II 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 II 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 II 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 II, Persentase Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional diproyeksikan dapat tercapai di akhir Triwulan IV 2026.

Pelaksanaan Rencana Aksi TW II 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 II tahun 2026 sebagai berikut:

4.1 Persentase Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional			
No	Rencana Aksi TW II	Status	Keterangan
1.	Penyusunan Laporan Kinerja Triwulan II	Terlaksana	Telah dilakukan penyusunan Laporan Kinerja Triwulan II
2.	Penyusunan Revisi Renja 2026	Terlaksana	Telah dilakukan penyusunan Revisi Renja 2026 Keasdepan Pengembangan Logistik
3.	Monitoring Capaian Kinerja Rincian Output (RO) Prioritas Nasional Triwulan II	Terlaksana	Telah dilakukan Monitoring Capaian Kinerja Rincian Output Prioritas Nasional Triwulan II Keasdepan Pengembangan Logistik Nasional

4.	Optimalisasi Pemanfaatan Srikandi Triwulan II	Terlaksana	Telah dilakukan Optimalisasi Pemanfaatan SRIKANDI Triwulan I pada surat dinas Keasdepan Pengembangan Logistik Nasional
----	---	------------	--

Secara umum pencapaian kinerja Triwulan II 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 Laporan Kinerja Triwulan II Keasdepan Pengembangan Logistik Nasional;
- Telah disampaikan dokumen Revisi Renja 2026 Keasdepan Pengembangan Logistik Nasional pada bulan Juni;
- Telah disampaikan dokumen hasil Monitoring Capaian Kinerja Rincian Output Prioritas Nasional Triwulan II Keasdepan Pengembangan Logistik Nasional;
- Telah dilakukan pemanfaatan Srikandi dalam Surat Dinas Keasdepan Pengembangan Logistik Nasional.

Pelaksanaan rencana aksi sepanjang Triwulan II 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 Rp 500.000,-. Hasil efisiensi tersebut dapat dialokasikan untuk penyelenggaraan penyusunan laporan atau bahan paparan yang akan datang

Kendala dan Upaya Perbaikan Pencapaian Target

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

Jakarta, Juli 2026

A

Plt. Asisten Deputi Pengembangan Logistik



Ekko Harjanto