



## Penentuan Faktor Berpengaruh terhadap Kinerja Perusahaan Jasa Logistik di Kota Padang

Nofri Satriawan<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Fakultas Teknik, Universitas Negeri Padang, Padang, Indonesia, [satriawann7@gmail.com](mailto:satriawann7@gmail.com)

Corresponding Author: [satriawann7@gmail.com](mailto:satriawann7@gmail.com)

**Abstract:** *The research objective is to determine the factors that influence the performance of business process logistics service companies in the city of Padang and to formulate the direction of logistics policy in the city of Padang based on the predetermined factors. Data processing consisted of reliability testing using Cronbach's alpha method, validity testing using the analysis corrected item-total correlations method and then conducting factor analysis using exploratory factor analysis (EFA). The results of the factor analysis show that there are four groups of factors for business processes and five groups of factors for SCM factors. Reduction of factors in business processes consists of 33 variables into 16 variables, while SCM factors only eliminate one variable. The results of the study found several important things that need to be of concern to the government, namely transportation, quality of human resources, labor wages, storage warehouses, transport capacity, availability of means of transportation, and security.*

**Keyword:** *Exploratory, Performance, Logistics.*

**Abstrak:** Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja proses bisnis perusahaan jasa logistik di Kota Padang dan merumuskan arah kebijakan logistik di Kota Padang berdasarkan faktor-faktor yang telah ditentukan. Pengolahan data terdiri dari uji reliabilitas dengan metode Cronbach's alpha, uji validitas dengan metode analisis korelasi item-total terkoreksi dan kemudian analisis faktor dengan analisis faktor eksploratori (EFA). Hasil analisis faktor menunjukkan bahwa terdapat empat kelompok faktor proses bisnis dan lima kelompok faktor faktor SCM. Pengurangan faktor dalam proses bisnis terdiri dari 33 variabel menjadi 16 variabel, sedangkan faktor SCM hanya mengeliminasi satu variabel. Hasil kajian menemukan beberapa hal penting yang perlu menjadi perhatian pemerintah yaitu transportasi, kualitas SDM, upah tenaga kerja, gudang penyimpanan, kapasitas angkut, ketersediaan sarana transportasi, dan keamanan.

**Kata Kunci:** *Eksplorasi, Kinerja, Logistik.*

## PENDAHULUAN

Sistem Logistik Nasional memiliki peran strategis dalam menyelaraskan kemajuan antar sektor ekonomi dan antar wilayah demi terwujudnya sistem pertumbuhan ekonomi yang inklusif. Kondisi geografis Indonesia yang terdiri dari 17.000 (tujuh belas ribu) pulau yang terbentang sepanjang 1/8 (satu per delapan) garis khatulistiwa dengan kekayaan alam yang menghasilkan komoditas strategis maupun komoditas ekspor, semestinya mampu menjadikan Indonesia pemasok dunia dengan kekayaan sumber daya alam yang dimiliki dan hasil industri olahannya, sekaligus menjadi pasar yang besar dalam rantai pasok global karena jumlah penduduknya yang besar. Sehingga dibutuhkan Sistem Logistik Nasional yang terintegrasi untuk mendukung terwujudnya peranan tersebut, sebagaimana tercantum dalam Perpres no 26, tahun 2012.

Namun saat ini kinerja Sistem Logistik Nasional masih belum optimal. Hal ini digambarkan dalam peraturan presiden republik Indonesia nomor 26 tahun 2012 dimana (a) komoditas penggerak utama (*key commodity factor*) sebagai penggerak aktivitas logistik belum terkoordinasi secara efektif, belum adanya fokus komoditas yang ditetapkan sebagai komitmen nasional, dan belum optimalnya volume perdagangan ekspor dan impor, (b) infrastruktur transportasi belum memadai baik dari segi kuantitas maupun kualitas yang antara lain karena belum adanya pelabuhan *hub*, belum dikelola secara terintegrasi, efektif dan efisien, serta belum efektifnya intermodal transportasi dan wilayah *hinterland*, (c) pelaku dan penyedia jasa logistik masih berdaya saing rendah karena terbatasnya jaringan bisnis pelaku dan penyedia jasa logistik lokal sehingga pelaku multinasional lebih dominan dan terbatasnya kualitas dan kemampuan pelaku dan penyedia jasa logistik nasional, (d) teknologi informasi dan komunikasi belum didukung oleh ketersediaan infrastruktur dan jaringan yang handal, masih terbatasnya jangkauan jaringan pelayanan non seluler, dan masih terbiasanya menggunakan sistem manual (*paper based system*) dalam transaksi logistik, (e) SDM logistik masih memiliki kompetensi rendah yang disertai belum memadainya lembaga pelatihan dan pendidikan bidang logistik, (f) regulasi dan kebijakan masih bersifat parsial dan sektoral, yang disertai oleh masih rendahnya penegakan hukum, belum efektifnya koordinasi lintas sektoral, dan belum adanya lembaga yang menjadi integrator kegiatan logistik nasional.

Keadaan ini didukung dengan mahalnya biaya Logistik di Indonesia. Biaya yang mahal ini tidak hanya disebabkan oleh tingginya biaya transportasi darat dan laut, tetapi juga disebabkan oleh faktor-faktor lain yang terkait dengan regulasi, SDM, proses dan manajemen logistik yang belum efisien, dan kurangnya profesionalisme pelaku dan penyedia jasa logistik nasional.

Mahalnya biaya tersebut sangat mempengaruhi kinerja sistem logistik nasional, dimana berdasarkan survey Indeks Kinerja Logistik (*Logistics Performance Index/ LPI*) oleh Bank Dunia yang diukur berdasarkan (1) kepabelean (*custom*); (2) infrastruktur (*infrastructure*); (3) kemudahan mengatur pengapalan internasional (*international shipment*); (4) kompetensi (*competence*) logistik dari pelaku dan penyedia jasa lokal; (5) pelacakan (*tracking and tracing*); (6) biaya logistik dalam negeri (*domestic logistics cost*) dan (7) waktu antar (*delivery timelines*) yang dipublikasikan pada tahun 2014, posisi Indonesia berada pada peringkat ke-53 dari 160 (seratus enam puluh) negara yang disurvei, dan berada dibawah kinerja beberapa negara ASEAN seperti Singapura (peringkat ke-5), Malaysia (peringkat ke-25), Thailand (peringkat ke-35), dan Vietnam (peringkat ke-48).

Keadaan ini hampir merata ditemui di seluruh wilayah Indonesia, tidak terkecuali Kota Padang. Ibukota provinsi Sumatera Barat ini memiliki luas wilayah mencapai 694,96 Km<sup>2</sup> (BAPPEDA, Kota Padang) dengan jumlah penduduk sebanyak 876.678 jiwa pada tahun 2013 yang tersebar ke dalam 11 kecamatan (BPS Kota Padang, 2013). Keadaan ini didukung dengan infrasturuktur darat, laut, dan udara menjadikan Kota Padang sebagai salah satu kota dengan prospek bisnis logistik yang menjanjikan.

Maraknya perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa pengiriman logistik di kota Padang, serta infrastruktur (darat, laut, udara) yang tersedia dan didukung oleh konsumen yang majemuk mengakibatkan sektor bisnis logistik di Kota Padang berkembang dengan pesat. Namun, belum optimalnya kinerja sistem logistik nasional juga berimbas pada aktivitas logistik yang terjadi di Kota Padang. Biaya cukup besar yang dijumpai pada aktivitas logistik juga dirasakan oleh *provider* jasa pengiriman di Kota Padang. Biaya mahal yang disebabkan oleh tingginya biaya transportasi darat dan laut, serta faktor-faktor lain yang terkait dengan regulasi, SDM, proses dan manajemen logistik, dan kurangnya profesionalisme pelaku dan penyedia jasa logistik, menyebabkan belum efisiennya perusahaan jasa pengiriman barang dalam negeri (*domestic freight forwarding industry*).

Untuk mengatasi hal ini, diperlukan pengkajian terhadap faktor-faktor yang memberi pengaruh terhadap kinerja proses bisnis perusahaan-perusahaan jasa logistik di Kota Padang. Faktor-faktor berpengaruh ini merupakan gambaran umum dari kinerja logistik perkotaan di Kota Padang, Sumatera Barat. Faktor-faktor berpengaruh terhadap proses bisnis perusahaan jasa logistik bermanfaat sebagai dasar perumusan usulan perbaikan baik bagi perusahaan maupun pemerintah daerah. Bagi pemerintah usulan arah perbaikan kinerja logistik merupakan acuan dalam mendorong peningkatan kinerja aktivitas bisnis logistik di wilayah Kota Padang. Bagi perusahaan, penentuan faktor-faktor ini menjadi dasar penyusunan rencana perbaikan atau peningkatan kinerja. Kedua kepentingan ini tentunya perlu disinergikan dalam sebuah rumusan kebijakan logistik perkotaan.

## KAJIAN PUSTAKA

### Logistik

Logistik merupakan seni dan ilmu mengatur dan mengontrol arus barang, energi, informasi, dan sumber daya lainnya seperti produk, jasa, dan manusia, dari sumber produksi ke pasar dengan tujuan mengoptimalkan penggunaan modal. Logistik juga mencakup integrasi informasi, transportasi, inventori, pergudangan, *reverse* logistik dan pemaketan. Misi dari logistik itu sendiri adalah mendapatkan barang yang tepat, pada waktu yang tepat, dengan jumlah yang tepat, kondisi yang tepat, dengan biaya terjangkau, dengan tetap memberikan kontribusi profit bagi penyedia jasa logistik (Gunawan, 2014).

Logistik merupakan pekerjaan yang diperlukan untuk memindahkan dan memposisikan persediaan di seluruh rantai pasokan. Dengan demikian, logistik merupakan bagian dari kerangka rantai pasokan yang lebih luas. Logistik adalah proses yang menciptakan nilai berdasarkan waktu dan inventaris posisi yang merupakan kombinasi dari manajemen pesanan perusahaan, persediaan, transportasi, pergudangan, penanganan material, dan pengemasan yang terintegrasi di seluruh jaringan fasilitas. Logistik terpadu berfungsi untuk menghubungkan dan menyinkronkan keseluruhan rantai pasokan sebagai proses berkelanjutan dan sangat penting untuk efektivitas rantai pasokan yang efektif (Bowersox, 2002).

Logistik adalah tentang menciptakan nilai, nilai untuk konsumen dan pemasok dari perusahaan, dan nilai untuk perusahaan stakeholder. Nilai dalam logistik dinyatakan dalam waktu dan tempat. Barang dan jasa tidak memiliki nilai saat barang dan jasa tersebut tidak sesuai dengan waktu dan tempat yang diinginkan konsumen untuk mengonsumsinya. Sebuah manajemen logistik menampilkan setiap aktivitas pada *supply chain* yang memiliki kontribusi dalam menambah nilai suatu barang atau jasa (Ballou, 1999).

Prestasi logistik merupakan masalah prioritas dan biaya yang terlibat dalam proses kegiatan logistik. Prestasi logistik diukur dengan *availability*, *capability*, dan *quality*. *Availability* merupakan kemampuan perusahaan untuk memenuhi kebutuhan material atau produk konsumen secara konsisten. *Capability* prestasi logistik menyangkut jarak waktu antara penerimaan suatu pesanan dengan pengantaran barang tersebut. Sedangkan *quality* yaitu seberapa jauh tugas logistik dilakukan dengan baik secara keseluruhan. Prestasi logistik

yang rendah karena kebijakan pelayanan yang tidak realistis dapat menimbulkan masalah operasional dan masalah yang lebih besar daripada penetapan sasaran yang kurang tepat (Gunawan 2014).

### **Rantai Pasok**

*Supply Chain* atau dikenal juga dengan istilah rantai pasok terdiri dari semua pihak yang terlibat, baik secara langsung maupun tidak langsung, dalam memenuhi permintaan pelanggan. Rantai Pasok tidak hanya mencakup produsen dan pemasok, tetapi juga *transporter*, gudang, pengecer, dan bahkan *customer* itu sendiri. Dalam setiap perusahaan, *supply chain* mencakup semua fungsi yang terlibat dalam menerima dan mengisi permintaan pelanggan. Fungsi ini termasuk pengembangan produk baru, *marketing*, operasi, distribusi, keuangan, dan *consumer services* (Chopra dan Meindl, 2004).

Rantai pasok dengan manajemen rantai pasok adalah dua istilah dengan pengertian yang berbeda. *Supply chain* (rantai pasok) merupakan jaringan perusahaan-perusahaan yang secara bersama-sama bekerja untuk menciptakan dan menghantarkan suatu produk ke tangan pemakai akhir. Perusahaan-perusahaan yang dimaksud adalah *supplier*, pabrik, distributor, toko atau ritel, dan perusahaan pendukung yaitu jasa logistik (Pujawan, 2005).

### **Manajemen Logistik**

*Council of Logistic Management* (1991) mendefinisikan manajemen logistik sebagai bagian dari *supply chain process* terkait perencanaan, implementasi, efisiensi, efektivitas dari aliran barang dan jasa, dan informasi terkait *point-of-origin* menuju *point-of-consumption* untuk memenuhi kebutuhan konsumen.

Logistik dikenal juga dengan proses pemindahan dan penanganan bahan dan material, dari awal hingga akhir produksi, proses penjualan sampai pembuangan limbah dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan konsumen dan menambah daya saing bisnis. Ini adalah suatu upaya untuk mengantisipasi kebutuhan dan keinginan konsumen, memperoleh modal, bahan, orang, teknologi, serta informasi yang diperlukan untuk memenuhi kebutuhan dan keinginan tersebut, mengoptimalkan proses produksi barang dan material untuk memenuhi permintaan konsumen, memanfaatkan jaringan untuk memenuhi permintaan konsumen dengan cara yang tepat (Tilanus, 1997).

### **Logistik Perkotaan**

Taniguchi (2001) menjelaskan bahwa *city Logistics/urban Logistics* merupakan suatu proses untuk mengoptimalkan aktivitas logistik dan transportasi oleh perusahaan swasta memanfaatkan dukungan sistem informasi daerah perkotaan dengan mempertimbangkan keadaan sekitar, tingkat kemacetan, keamanan, dan sumber daya dalam ruang lingkup ekonomi pasar.

*City Logistics* merupakan sebuah tantangan bagi pemerintah kota, pelaku bisnis, *carriers*, serta penduduk kota dalam hubungannya dengan angkutan transportasi, yang membutuhkan kerjasama dan kemitraan publik yang bersifat inovatif. *City Logistics* mengintegrasikan sumber daya yang ada untuk memecahkan kesulitan yang disebabkan oleh dampak dari meningkatnya jumlah penduduk dan kepemilikan kendaraan di daerah perkotaan. *City Logistics* menawarkan solusi inovatif untuk meningkatkan taraf hidup di perkotaan (Taniguchi, 2001).

### **METODE**

Tahapan ini dilakukan dengan dua cara yaitu survei sistem dan studi literatur. Studi pendahuluan dimaksudkan mendapatkan gambaran umum proses bisnis perusahaan jasa logistik dan pendapat praktisi logistik terhadap bisnis logistik saat ini di Kota Padang. Teknik yang digunakan adalah wawancara dan mempelajari berbagai informasi yang diperoleh dari

pemberitaan atau praktisi. Luaran dari studi pendahuluan ini adalah memahami elemen-elemen dari sistem logistik perkotaan yang berfokus pada jasa logistik. Studi literatur dilakukan dengan mempelajari faktor-faktor dari proses bisnis yang digunakan dalam penelitian. Adapun faktor-faktor yang digunakan merujuk pada hasil penelitian dari Gomez (2011).

Analisis faktor digunakan untuk memberikan justifikasi terhadap faktor-faktor terpilih yang telah dilakukan uji reliabilitas dan uji validitas. Metode yang digunakan dalam menguji reliabilitas adalah *cronbach's alpha*, sedangkan uji validitas menggunakan metode *analysis corrected item total correlations* untuk kemudian dilakukan analisis faktor dengan *exploratory factor analysis* (EFA).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Faktor Pendukung Kinerja Perusahaan Jasa Logistik

Hasil analisis validitas menunjukkan terdapat 15 variabel yang valid pada *business process* dan 23 variabel yang valid pada *SCM Factors* tergolong kedalam Kategori I, yaitu kategori untuk perusahaan jasa pengiriman logistik dalam meningkatkan kinerja perusahaannya. Variabel-variabel yang valid pada Kategori I ini berguna untuk merumuskan rencana bisnis dan peningkatan kinerja.

Hasil analisis faktor dengan metode *exploratory factor analysis* (EFA) mengelompokkan variabel *business process* menjadi empat kelompok. Pengelompokan ini berdasarkan nilai *loading* yang dimiliki oleh masing-masing variabel. Nilai *loading* adalah nilai yang menunjukkan besarnya korelasi antara variabel dengan kelompok yang terbentuk.

Transportasi yang digunakan sangat mempengaruhi tersalurnya barang yang akan ditujukan kepada konsumen. Jenis barang merupakan variabel yang memiliki peran untuk menentukan harga yang ditetapkan oleh perusahaan. Penanganan barang merupakan perlakuan yang diberikan kepada barang ketika akan diproses hingga sampai ditempat tujuan. Kualitas SDM mendukung kegiatan operasional yang dilakukan perusahaan. Keempat variabel ini memiliki nilai *loading* 0.609, 0.693, 0.612 dan 0.868. Nilai-nilai *loading* yang mendekati +1 ini mengindikasikan bahwa variabel-variabel ini memiliki korelasi positif kuat terhadap kelompok yang terbentuk.

Variabel pada kelompok 2 faktor *business process* adalah asuransi barang nilai *loading* variabel ini adalah 0,556. Ketersediaan gudang penyimpanan di daerah operasional yang bertujuan untuk menjamin keberadaan barang ketika barang harus diinapkan atau tidak bisa langsung diproses untuk didistribusikan, nilai *loading* variabel ini adalah 0.631. Selanjutnya adalah keamanan gudang penyimpanan, yang menjadi sangat penting bagi perusahaan terutama ketika pada gudang terdapat barang untuk didistribusikan, nilai *loading* variabel ini adalah 0.760, dan variabel waktu yang dibutuhkan untuk mengantarkan barang dengan nilai *loading* 0.835. Nilai-nilai *loading* variabel ini mengindikasikan bahwa variabel-variabel ini memiliki korelasi positif kuat terhadap kelompok yang terbentuk.

Empat variabel pada kelompok 3 faktor *business process* adalah jaminan kondisi barang, jenis kendaraan untuk melakukan pengantaran barang, kapasitas angkut kendaraan, dan ketersediaan kendaraan. Nilai-nilai *loading* variabel ini mengindikasikan bahwa variabel-variabel ini memiliki korelasi positif kuat terhadap kelompok yang terbentuk. Hal ini dapat dilihat pada variabel jaminan kondisi barang yang bertujuan agar barang tetap berada pada keadaan sama ketika sebelum dikirim hingga ketika barang sampai di tempat tujuan dengan nilai *loading* 0.651. Variabel jenis kendaraan untuk melakukan pengantaran barang dengan nilai *loading* 0.754. Selanjutnya variabel kapasitas angkut kendaraan yang menjelaskan kapasitas angkut yang baik bagi perusahaan dengan nilai *loading* 0.893 dan variabel ketersediaan kendaraan dengan nilai *loading* 0.873.

Kelompok 4 faktor *business process* terdiri dari 3 variabel. Variabel pertama yaitu jumlah karyawan gudang, dengan nilai *loading* 0.579. Selanjutnya yaitu variabel keamanan

pada proses pengantaran dengan nilai *loading* 0.704 dan variabel kelayakan kendaraan yang digunakan dengan nilai *loading* 0.871. Nilai-nilai *loading* tiap variabel mengindikasikan bahwa variabel-variabel ini memiliki korelasi positif kuat terhadap kelompok yang terbentuk.

Selanjutnya dua puluh tiga variabel yang valid pada *SCM Factors* kategori I, dikelompokkan menjadi 5 kelompok. Kelompok 1 *SCM Factors* terdiri dari 9 variabel yaitu kapasitas pengiriman yang mampu dilakukan mempengaruhi kinerja perusahaan, karyawan yang terlatih dengan baik mempengaruhi kinerja perusahaan, evaluasi yang dilakukan terkait kegiatan operasional mempengaruhi kinerja perusahaan, kinerja perusahaan dipengaruhi oleh kemampuan perusahaan dalam merespon secara cepat persaingan yang terjadi dengan perusahaan kompetitor, investasi yang dilakukan terkait teknologi yang digunakan perusahaan mempengaruhi kinerja, kinerja perusahaan dipengaruhi oleh kemampuan perusahaan untuk memantau keberadaan barang ketika proses pengiriman berlangsung, kemampuan bersaing pada segmen domestik mempengaruhi kinerja perusahaan, ketepatan waktu dalam pengiriman barang mempengaruhi kinerja perusahaan, dan perusahaan memiliki banyak mitra kerja yang mempengaruhi kinerja perusahaan. Variabel-variabel ini memiliki nilai *loading* yaitu 0,826, 0,674, 0,559, 0,748, 0,672, 0,837, 0,829, 0,776 dan 0,631. Nilai-nilai *loading* yang mendekati +1 ini mengindikasikan bahwa variabel-variabel ini memiliki korelasi positif kuat terhadap kelompok yang terbentuk.

Kelompok 2 *SCM Factors* terdiri dari 8 variabel yaitu rencana dan pengembangan bisnis yang diterapkan mempengaruhi kinerja perusahaan dengan nilai *loading* 0,843, kerjasama dengan perusahaan jasa sewa transportasi mempengaruhi kinerja perusahaan dengan nilai *loading* 0,806, fasilitas penyimpanan yang luas dan lengkap mempengaruhi kinerja perusahaan dengan nilai *loading* 0,861, perusahaan memiliki strategi khusus yang mempengaruhi kinerja perusahaan agar tetap kompetitif dengan nilai *loading* 0,683, penilaian pengguna jasa terhadap pelayanan yang diterima mempengaruhi kinerja perusahaan dengan nilai *loading* 0,580, kemudahan pelayanan pada proses pengiriman mempengaruhi kinerja perusahaan dengan nilai *loading* 0,714, mitra kerja yang dimiliki pada kegiatan operasional menunjang kinerja perusahaan dengan nilai *loading* 0,634, dan evaluasi yang dilakukan perusahaan terhadap kerjasama yang dijalankan mempengaruhi kinerja perusahaan dengan nilai *loading* 0,686. Nilai *loading* tiap variabel mengindikasikan bahwa variabel-variabel ini memiliki korelasi positif kuat terhadap kelompok yang terbentuk.

Selanjutnya kelompok 3 *SCM Factors* yang terdiri dari 4 variabel. Variabel pertama adalah tenaga ahli memiliki peranan penting yang mempengaruhi kinerja perusahaan dengan nilai *loading* 0.546. Variabel kedua adalah website yang dimiliki perusahaan berperan penting dalam peningkatan kinerja dengan nilai *loading* 0.885. Selanjutnya bagian IT pada perusahaan memiliki peranan signifikan yang mempengaruhi kinerja dengan nilai *loading* 0.675, dan variabel kerjasama dengan perusahaan asing dapat meningkatkan kinerja perusahaan dengan nilai *loading* 0.424. Nilai *loading* tiap variabel mengindikasikan bahwa variabel-variabel ini memiliki korelasi positif kuat terhadap kelompok yang terbentuk.

Kelompok 4 *SCM Factors* terdiri dari variabel kinerja perusahaan dipengaruhi oleh pengguna jasa tetap yang dimiliki. Variabel kinerja perusahaan dipengaruhi oleh pengguna jasa tetap yang dimiliki dengan nilai *loading* 0.618, nilai *loading* yang mendekati +1 ini mengindikasikan bahwa variabel ini memiliki korelasi positif kuat terhadap kelompok yang terbentuk.

Kelompok 5 *SCM Factors* terdiri dari variabel perusahaan mendapatkan informasi dari pemerintah terkait aspek bisnis yang dapat menunjang kinerja perusahaan. Nilai *loading* variabel ini adalah 0.843. Nilai *loading* mengindikasikan bahwa variabel ini memiliki korelasi positif kuat terhadap kelompok yang terbentuk.

## **Faktor Pendukung Kinerja Logistik Perkotaan**

Hasil analisis validitas menunjukkan terdapat 10 variabel yang valid pada *business process* dan 7 variabel yang valid pada *SCM Factors* tergolong kedalam Kategori II, yaitu kategori untuk pemerintah Kota Padang dalam meningkatkan kinerja logistik perkotaan. Variabel-variabel yang valid pada kategori II ini berguna untuk merumuskan kebijakan dan peningkatan kinerja.

Hasil analisis faktor dengan metode *exploratory factor analysis* (EFA) mengelompokkan variabel *business process* menjadi empat kelompok. Pengelompokan ini berdasarkan nilai *loading* yang dimiliki oleh masing-masing variabel.

Kelompok 1 faktor *business process* terdiri dari 3 variabel yaitu transportasi terkait armada pengiriman, kualitas SDM, dan upah buruh. Ketiga variabel ini memiliki nilai *loading* 0.693, 0.868, dan 0.771. Nilai-nilai *loading* yang mendekati +1 ini mengindikasikan bahwa variabel-variabel ini memiliki korelasi positif kuat terhadap kelompok yang terbentuk.

Variabel pada kelompok 2 faktor *business process* adalah asuransi barang, ketersediaan gudang penyimpanan di daerah operasional, dan keamanan gudang penyimpanan. Ketiga variabel ini memiliki nilai *loading* 0.556, 0.631, dan 0.760. Nilai-nilai ini mengindikasikan bahwa variabel-variabel ini memiliki korelasi positif kuat terhadap kelompok yang terbentuk.

Kelompok 3 faktor proses bisnis terdiri dari 2 variabel yaitu jenis kendaraan untuk melakukan pengantaran barang dan kapasitas angkut kendaraan. Jenis kendaraan untuk melakukan pengantaran barang memiliki nilai *loading* sebesar 0.754 yang mengindikasikan bahwa variabel ini memiliki korelasi positif kuat terhadap kelompok yang terbentuk. Begitu juga dengan variabel kapasitas angkut kendaraan dengan nilai *loading* 0.893.

Kelompok 4 faktor *business process* terdiri dari 2 variabel yaitu keamanan pada proses pengantaran dan kelayakan kendaraan yang digunakan. Kedua variabel ini memiliki nilai *loading* 0.704 dan 0.871 yang mengindikasikan bahwa variabel-variabel ini memiliki korelasi positif kuat terhadap kelompok yang terbentuk.

Selanjutnya tujuh variabel yang valid pada *SCM Factors* kategori II dikelompokkan menjadi lima kelompok. Kelompok 1 *SCM Factors* terdiri dari 3 variabel kapasitas pengiriman yang mampu dilakukan mempengaruhi kinerja perusahaan dengan nilai *loading* 0,826, karyawan yang terlatih dengan baik mempengaruhi kinerja perusahaan dengan nilai *loading* 0.674, dan ketepatan waktu dalam pengiriman barang mempengaruhi kinerja perusahaan dengan nilai *loading* 0.776. Nilai-nilai *loading* yang mendekati +1 ini mengindikasikan bahwa variabel-variabel ini memiliki korelasi positif kuat terhadap kelompok yang terbentuk.

Kelompok 2 *SCM Factors* terdiri dari variabel fasilitas penyimpanan yang luas dan lengkap mempengaruhi kinerja perusahaan. Variabel ini memiliki nilai *loading* 0.861 yang mengindikasikan bahwa variabel ini memiliki korelasi positif kuat terhadap kelompok yang terbentuk.

Kelompok 3, 4 dan 5 *SCM Factors* terdiri dari variabel tenaga ahli memiliki peranan penting yang mempengaruhi kinerja perusahaan, infrastruktur menjadi kendala yang mempengaruhi kinerja perusahaan dan perusahaan mendapatkan informasi dari pemerintah terkait aspek bisnis yang dapat menunjang kinerja perusahaan. Variabel-variabel ini memiliki nilai *loading* 0.546, 0.893 dan 0.843, yang mengindikasikan bahwa variabel-variabel ini memiliki korelasi positif kuat terhadap kelompok yang terbentuk.

## Usulan Kebijakan Logistik Kota Padang

*Business Process* dan *SCM Factors* merupakan dua aspek yang berbeda. Business Process menekankan pada aktivitas bisnis perusahaan yang berorientasi untuk mendapatkan keuntungan, sedangkan *SCM Factors* merupakan variabel yang digunakan untuk mengukur kinerja.

Hasil penelitian menemukan beberapa hal penting yang perlu menjadi perhatian pemerintah dalam menetapkan kebijakannya untuk menunjang kinerja logistik perkotaan di Kota Padang, sebagai berikut :

1. Transportasi Terkait Armada Pengiriman

Variabel ini memiliki hubungan dengan jenis kendaraan, kapasitas angkut, kelayakan kendaraan, ketepatan waktu, serta infrastruktur.

2. Kualitas SDM

Kemampuan dan daya saing karyawan yang dimiliki menunjang aktivitas logistik yang dilakukan.

3. Upah Buruh

Biaya yang dibutuhkan untuk aktivitas bongkar muat barang memiliki pengaruh yang besar dalam upaya perusahaan untuk menekan pengeluaran.

4. Asuransi Barang

Jaminan yang diberikan untuk kondisi barang perlu diatur sedemikian rupa untuk menunjang aktivitas logistik. Kerjasama antara *provider* dan juga pihak ketiga untuk mewujudkan hal ini memerlukan pengawasan agar dapat berlangsung sebagaimana mestinya.

5. Ketersediaan Gudang Penyimpanan di Daerah Operasional

Ketersediaan gudang di daerah operasional bertujuan untuk mendukung ketepatan waktu dalam mendistribusikan barang.

6. Keamanan Gudang Penyimpanan

Keamanan gudang penyimpanan berarti keamanan terhadap barang yang berada di dalam gudang.

7. Jenis Kendaraan untuk Melakukan Pengantaran Barang

Jenis kendaraan yang digunakan bertujuan untuk menaikkan tingkat efisiensi aktivitas logistik yang dilakukan.

8. Kapasitas Angkut Kendaraan

Kapasitas angkut kendaraan bertujuan untuk mempersingkat waktu yang dibutuhkan untuk mengantarkan barang.

9. Keamanan pada proses pengantaran

Aktivitas distribusi barang yang dilakukan baik dalam jumlah kecil ataupun besar sangat dipengaruhi oleh kondisi keamanan pada saat aktivitas dilakukan.

10. Kelayakan Kendaraan yang Digunakan

Kelayakan kendaraan yang digunakan bertujuan agar barang dapat didistribusikan tepat pada waktunya. Hal ini juga dipengaruhi oleh jenis kendaraan, kapasitas angkut kendaraan, ketepatan waktu dan infrastruktur.

## KESIMPULAN

Penelitian yang dilakukan adalah penentuan faktor-faktor berpengaruh terhadap kinerja perusahaan jasa logistik di Kota Padang, Sumatera Barat. Penelitian difokuskan kepada aktivitas pengiriman, penerimaan, penyimpanan, dan transportasi dalam kegiatan logistik di Kota Padang. Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuisioner. Kuisioner ini disebar kepada 37 perusahaan jasa logistik di Kota Padang sebagai unit analisis. Pengolahan data yang dilakukan terdiri dari pegujian reliabilitas menggunakan metode *cronbach's alpha*, dan uji validitas dengan metode *analysis corrected item total correlations*. Selanjutnya dilakukan analisis faktor dengan *exploratory factor analysis* (EFA). Hasil penelitian menunjukkan terdapat 4 kelompok faktor *business process* dan 5 kelompok *SCM factors*. Kelompok yang muncul ini merupakan hasil reduksi faktor-faktor yang dilakukan. Kelompok-kelompok ini memuat faktor-faktor untuk menunjang kinerja proses bisnis perusahaan jasa logistik di Kota Padang. Selain itu faktor-faktor ini juga patut menjadi perhatian pemerintah Kota Padang dalam menetapkan kebijakannya.



Beberapa hal penting yang perlu menjadi perhatian pemerintah Kota Padang untuk disinergikan dengan kepentingan pihak swasta dalam menetapkan kebijakan logistik perkotaan adalah transportasi, kualitas sumber daya manusia, upah buruh, gudang penyimpanan, kapasitas angkut, ketersediaan alat angkut, dan keamanan. Hal ini mencakup seluruh aktivitas logistik di Kota Padang. Pemerintah diharapkan memberikan perhatian khusus terhadap hal ini dengan tujuan mendorong peningkatan kinerja aktivitas bisnis logistik di wilayah Kota Padang.

## REFERENSI

- Ballou, R. H. (1999). *Business Logistic Management*. New Jersey: Prentice Hall. Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah.(2013). *Letak Geografis Kota*. BAPPEDA Kota Padang.
- Badan Pusat Statistik. (2013). *Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan.2013*. BPS. Bishop, J. (1990). *In value added manufacturing, customers call the shots*. Forest Industries.
- Bowersox, D.J. (1996). *Logistical Management : Integrated Supply Chain Process*. Singapore: McGraw-Hill Companies, Inc.
- Bowersox, D.J. (2002). *Supply Chain Logistics Management*, New York: The McGraw-Hill Companies, Inc.
- Canbolat, Y. (2008). *Analysing risk in sourcing design and manufacture of components and sub-systems to emerging markets*: International Journal of Production Research.
- Chopra, S., dan Meindl, P. (2007). *Supply Chain Management: Strategy, Planning, and Operation 3<sup>th</sup> ed*. New Jersey: Prentice Hall.
- Council of Logistics Management (1991) *Definition of Logistics*. Diakses pada 30 April 2014 di <<http://www.cscmp.org/>>.
- Dwivedi, A. (2009). *Supply Chain Management and Knowledge Management Integrating Critical Perspectives in Theory and Practice*. Great Britain: Palgrave Macmillan.
- Ettlie, J. (1992). *Organizational Integration and Process Innovation*. Academy of Management Journal.
- Ford, D., dan Mouza, S. (2010). *Networking under uncertainty: Concepts and research agenda*. Industrial Marketing Management.
- Fraza, V. (2000). *SCM for small distributors*. Industrial Distribution.
- Gomez, L. (2011). *Identifying Success Factors In The Wood Pallet Supply Chain*. Blacksburg, Virginia.
- Lear, O. (1999). *Get in step for the future*. Warehousing Management.
- Levi. (2003). *Design and Managing the supply chain*. New York: McGraw Hill.
- Linzalone, R. (2008). *Leveraging knowledge assets to improve new product development performances*. Measuring Business Excellence.
- Paulraj, A. dan Chen, I.J (2007). *Environmental Uncertainty and Strategic Supply Management: A Resource Dependence Perspective and Performance Implications*. Journal of Supply Chain Management.
- Pujawan, I.N. (2005). *Supply Chain Management*. Surabaya : Guna Widya.
- Potrol, (2003). *Inner freight transport and city logistics*. Potrol transport teaching material.
- Republik Indonesia. Peraturan Presiden nomor 26 tahun 2012 tentang *Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional*. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Taniguchi, E., Thompson, R., Yamada, T., dan Duin, R., (2001). *City Logistics: Network Modelling and Intelligent Transport Systems*. Amsterdam: Elsevier Publisher.
- Taniguchi, E., Thompson, R., dan Yamada, T., (2003). Visions for city logistics. *In Logistics for Sustainable Cities*. Amsterdam: Elsevier Publisher.
- The World Bank.(2014).*International Logistics Performance Index*.World Bank. Tilanus, B. (1997). *Information Systems in Logistics and Transportation*. Elsevier Science Ltd., UK.

- Tim, F. (2007). *Into the depths of the I-E-I framework: using the internet to create value in supply-chain relationships*. Supply Chain Management.
- Yusuf, A. (1995). *Critical success factors for small business: Perceptions of South Pacific entrepreneurs*. Journal of Small Business Management.