

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**“ANALISIS DAMPAK PERISTIWA NASIONAL DI TAHUN
2021 TERHADAP JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL DI
PELABUHAN LABUAN BAJO”**

Oleh :

LEVINA PUTRI YUSNITA

NRP 4 61 189759/K

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2022

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**ANALISIS DAMPAK PERISTIWA NASIONAL DI
TAHUN 2021 TERHADAP JUMLAH KUNJUNGAN
KAPAL DI PELABUHAN LABUAN BAJO**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

LEVINA PUTRI YUSNITA

NRP. 4 61 18.9759

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2022**

**KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

NAMA : LEVINA PUTRI YUSNITA
NRP : 4 61 18.9759/K
PROGRAM PENDIDIKAN : DIPLOMA IV
PROGRAM STUDI : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN
LAUT DAN KEPELABUHANAN
JUDUL : ANALISIS DAMPAK PERISTIWA
NASIONAL DI TAHUN 2021 TERHADAP
JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL DI
PELABUHAN LABUAN BAJO

Jakarta, Juli 2022

Dosen Pembimbing I

Sari Kusumaningrum, S.S., M.Hum

Penata (III/c)

NIP. 19810106 201503 2 001

Dosen Pembimbing II

Ir. T. J. Frans Kalangi, M.S.Tr

NIP. -

**Mengetahui
Ketua Jurusan KALK**

Dr. Vidya Selasdini, S.Si, M.MTr

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : LEVINA PUTRI YUSNITA
NRP : 4 61 189759/K
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KALK

Judul : ANALISIS DAMPAK PERISTIWA
NASIONAL DI TAHUN 2021 TERHADAP
KUNJUNGAN KAPAL DI PELABUHAN
LABUAN BAJO

Jakarta, Juli 2022

Ketua Penguji

Roma Dormawaty, S.Si.T., M. M
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19790413 200212 2 001

Anggota Penguji

Evi Kusumawati, M.M.Tr
Dosen STIP Jakarta

Anggota Penguji

Sari Kusumaningrum, S.S., M.Hum
Penata (III/c)
NIP. 19810106 201503 2 001

**Mengetahui:
Ketua Jurusan KALK**

Dr. VIDYA SELASDINI, S.Si.T., M.MTr
Penata Tk.1 (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan rahmat dan berkat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini yang merupakan suatu tugas dan kewajiban bagi setiap taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran untuk menyelesaikan Program Diploma IV yang telah ditentukan sesuai dengan kurikulum pendidikan.

Penyusunan skripsi ini didasari oleh pengalaman yang penulis dapatkan selama melaksanakan praktek darat di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Labuan Bajo. Serta pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan yang berhubungan dengan judul skripsi yang penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah :

“ANALISIS DAMPAK PERISTIWA NASIONAL DI TAHUN 2021 TERHADAP JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL DI PELABUHAN LABUAN BAJO”

Skripsi ini dapat diselesaikan karena mendapat perhatian dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak yang telah banyak membantu penulis dalam penyelesaian skripsi ini, antara lain kepada :

1. Bapak Capt. Sudiono, M.Mar selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.SiT, M.MTr selaku Kepala Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Ibu Sari Kusumaningrum S.S, M.HUM selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan sekaligus Dosen Pembimbing Materi dan Penulisan I yang telah membimbing, mengarahkan, dan meluangkan waktu dan pikirannya kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.
4. Bapak Ir. Theo Johannes Frans Kalangi, M.S.Tr selaku Dosen Pembimbing Materi dan Penulisan II yang telah membimbing, mengarahkan, dan meluangkan waktu dan pikirannya kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.
5. Kepada Staff Pengajar dan Dosen Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran pada Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan yang telah membimbing dan mendidik penulis selama dalam masa perkuliahan.

6. Yang tercinta Papa (Muhammad Yunus), Mama (Yuni Sulestyani), dan Adik-adik (Dewangga Bhadra dan Zaneta Shabiratri) yang telah memberikan kasih sayang dan membantu penulis baik berupa moril maupun materiil.
7. Terimakasih kepada Muhammad Arifin yang telah menemani, memberi semangat dan motivasi kepada penulis.
8. Sahabat terbaik Ilman Al Fahrobi dan keluarga (Ibu Insiyah dan Dek Bariq) terimakasih telah menjadi pendengar terbaik dan selalu memberi semangat kepada penulis.
9. Seluruh Direksi, Staff dan segenap Karyawan KUPP Labuan Bajo yang telah memberikan kesempatan selama penulis menjalani praktek dan rekan-rekan baru saya di NTT yang telah memberikan saya arti ramah tamah sesungguhnya.
10. Rekan taruna/i angkatan LXI, kelas KALK I-IV C (2018-2020), Kamar DN 204 yang banyak memberikan memori-memori indah dan telah membantu selama menjalani pendidikan di STIP.
11. Untuk seluruh Civitas Akademika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah membantu penulis, terima kasih yang sebesar-sebesarannya.

Dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna karena adanya keterbatasan pengetahuan dan pengalaman penulis. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang dibutuhkan untuk menyempurnakan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat untuk menambah kepustakaan di bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

Jakarta, Juli 2022

LEVINA PUTRI YUSNITA

NRP. 461189759

DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
BAB I PENDAHULUAN	11
A. Latar Belakang	11
B. Identifikasi Masalah.....	2
C. Batasan Masalah	2
D. Rumusan Masalah.....	2
E. Tujuan Dan Manfaat Penelitian	3
F. Sistematika Penulisan	4
BAB II LANDASAN TEORI	6
A. Tinjauan Pustaka.....	6
B. Kerangka Pemikiran	12
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	14
A. Waktu Dan Tempat Penelitian.....	14
B. Metode Pendekatan Dan Teknik Pengumpulan Data	16
C. Subjek Penelitian	18
D. Teknik Analisis Data	20

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	24
A. Deskripsi Data.....	24
B. Pengujian Dan Analisis Data	27
C. Pemecahan Masalah.....	35
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	37
A. Kesimpulan	37
B. Saran	40
DAFTAR PUSTAKA	41
LAMPIRAN.....	45

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Jumlah Kunjungan Kapal di Pelabuhan Labuan Bajo, 2021	10
Tabel 2. 2 Jumlah Perahu/Kapal menurut jenis di Kecamatan Komodo, 2021	11
Tabel 3. 1 Jenis Data, Variabel Data, dan Sumber Data	17
Tabel 3. 2 Penjelasan jumlah data penelitian	17
Tabel 4. 1 Fasilitas Pelabuhan Labuan Bajo	23
Tabel 4. 2 Kapal dengan GT 50-500 yang berkunjung di Pelabuhan Labuan Bajo	23
Tabel 4. 3 Kapal dengan GT 50-500 yang berkunjung ke Pelabuhan Labuan Bajo dengan jumlah voyage > 10	24
Tabel 4. 4 Analisis Deskriptif Variabel Penelitian	24
Tabel 4. 5 Uji Normalitas Kolmogorov Smirnov	25
Tabel 4. 6 Uji Multikolinearitas	26
Tabel 4. 7 Hasil Uji Glejser	27
Tabel 4. 8 Analisis Regresi Linier Sederhana X terhadap Y	28
Tabel 4. 9 Uji t	29
Tabel 4. 10 Uji F	30

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kapal pembawa bantuan.....	10
Gambar 2. 2 Kapasitas penumpang pada kapal sampel.....	11
Gambar 2. 3 Alur Penelitian.....	13
Gambar 3. 1 Struktur Organisasi KUPP Labuan Bajo.....	15
Gambar 3. 2 Permodelan variabel.....	17
Gambar 3. 3 Populasi penulis.....	19
Gambar 3. 4 Contoh sampel penulis.....	19
Gambar 4. 1 Sampel penulis.....	27
Gambar 4. 2 Grafik Scatter Plot.....	30
Gambar 4. 3 Distribusi nilai t.tabel.....	33
Gambar 4. 4 Distribusi nilai F.Tabel.....	35
Gambar 5. 1 Kegiatan masyarakat lokal yang melibatkan transportasi laut.....	38

DAFTAR LAMPIRAN

Variabel yang diuji penulis	40
Data kapal dengan GT 50-500 yang jumlah voyage nya >10.....	41-44
Data rata-rata kecepatan angin	45

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pelabuhan Labuan Bajo merupakan unit pelaksana teknis dan bertanggung jawab kepada Direktorat Perhubungan Laut di Kementerian Perhubungan. Pelabuhan Labuan Bajo melayani kegiatan antar pulau, bongkar muat kapal, penumpang dan wisata, karena Labuan Bajo terkenal dengan wisata lautnya yang sangat indah, maka banyak sekali wisatawan yang datang ke Labuan Bajo untuk berlibur dan menikmati wisata alamnya. Aktivitas transportasi laut terutama terkonsentrasi di Labuan Bajo, karena wisatawan melakukan perjalanan ke Pulau Komodo melalui pelabuhan ini. Pelabuhan Labuan Bajo terutama digunakan untuk transportasi penumpang dan kargo.

Pada tahun 2021 terjadi peristiwa yang mengkhawatirkan secara nasional, pada tanggal 5 April 2021 dilaporkan terjadi banjir besar akibat Badai Tropis Seroja, badai tropis yang melewati beberapa pulau di Indonesia bagian timur. Tak ayal, momen ini mendorong pelaku pariwisata di Manggarai Barat untuk menunda keberangkatan kapal yang berlayar di sekitar Pulau Komodo. Hal ini dapat mempengaruhi pelayaran kapal ke pelabuhan Labuan Bajo. Berdasarkan data BPS (2021), Manggarai Barat saat ini memiliki jumlah kapal sebanyak 1.925. Kecamatan Komodo berada di peringkat pertama dengan kapal terbanyak (1057 kapal), Kecamatan Boleng (460 kapal), Kecamatan Macang Pacar (256 kapal), dan Kecamatan Lembor Selatan (152 kapal). Momen yang sama juga dirasakan kala larangan mudik lebaran yang berlaku pada 6-17 Mei 2021, pemerintah telah mengeluarkan peraturan tambahan berupa pembatasan perjalanan berlaku mulai 22 April-5 Mei dan 18-24 Mei 2021 untuk mencegah penyebaran virus covid-19 di Manggarai Barat.

Yang paling terkena dampak dari keputusan pemerintah itu lagi-lagi para pelaku industri pariwisata yang sudah menunggu libur Nataru. Biasanya, peningkatan okupansi saat liburan Lebaran bisa mencapai 80 persen untuk masa tinggal 3 hingga hari. Akibatnya, operasional pelabuhan untuk penumpang berkurang.

Berdasarkan permasalahan tersebut, maka penulis mencoba mengangkat permasalahan tersebut dalam skripsi yang berjudul :

**“ANALISIS DAMPAK PERISTIWA NASIONAL DI TAHUN 2021
TERHADAP JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL DI PELABUHAN
LABUAN BAJO”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan tersebut. Penulis mengidentifikasi masalah, yaitu pada :

1. Peristiwa nasional tidak mempengaruhi jumlah kunjungan kapal ke pelabuhan Labuan Bajo,
2. Kunjungan kapal tidak mengalami kenaikan/penurunan saat peristiwa terjadi.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, dapat diketahui begitu luasnya pembahasan pemilihan yang dijabarkan. Maka, penulis membatasi masalah hanya pada:

1. Peristiwa nasional pada tahun 2021 berupa Siklon Tropis Seroja telah menunda keberangkatan beberapa kapal pesiar karena material kapal tersebut adalah kayu sehingga rawan terjadi kecelakaan.
2. Peristiwa nasional yang berupa larangan mudik mempengaruhi kunjungan kapal ke pelabuhan Labuan Bajo.

D. RUMUSAN MASALAH

Dalam penulisan skripsi ini, penulis hanya membahas mengenai masalah yang berkaitan dengan judul sehingga dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Apakah peristiwa nasional di tahun 2021 memberikan dampak pada kunjungan kapal di Pelabuhan Labuan Bajo?
2. Bagaimana jumlah kunjungan kapal saat peristiwa nasional terjadi?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. TUJUAN PENELITIAN.

Adapun tujuan dari penulisan skripsi ini yaitu : untuk mengetahui seberapa berpengaruhnya dampak bencana nasional dan pandemi covid-19 terhadap kunjungan kapal.

2. MANFAAT PENELITIAN.

a. Bagi Pembaca:

Memberikan informasi bagi setiap pembaca khususnya instansi pemerintah bagaimana bijak dalam mengeluarkan peraturan yang tidak meredupkan usaha pariwisata lokal dengan sekarang sudah tersedia fasilitas *rapid antigen/pcr* yang menjadi syarat berpergian. Diharapkan dari hasil penelitian ini dapat menjadi bakal pertimbangan pengambilan keputusan dalam meningkatkan kebijakan pada setiap pengambilan keputusan di instansi pemerintah serta mampu memberikan kontribusi data maupun informasi faktual dalam menerapkan dan mengembangkan ilmu pengetahuan secara umum.

b. Bagi Penulis:

Sebagai bahan atau acuan untuk dapat memahami dan menerapkan ilmu pengetahuan mengenai peristiwa yang berdampak secara nasional. Dan sebagai tolak ukur untuk memahami sebuah sistem kerja di pelabuhan terkait.

c. Bagi Institusi Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP):

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi wawasan ilmu pengetahuan bagi para taruna dan taruni serta dapat melengkapi perbendaharaan buku perpustakaan untuk dapat digunakan sebagai buku bacaan, referensi untuk penelitian selanjutnya.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan skripsi ini terdiri dari lima bab. Bab pertama terkait dengan bab-bab lain dan dilengkapi dengan daftar pustaka, yang secara teoritis dapat penulis gunakan sebagai karya referensi, dan juga didukung oleh lampiran. Selain itu, untuk memudahkan pemahaman sistematis, notasinya adalah sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab pendahuluan menguraikan mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II : LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, pengertian dan hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan dan kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai pertautan antara variabel yang diteliti serta hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau simpulan sementara yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Mengenai metode penelitian penulis menguraikan cara pengumpulan data dari objek yang diteliti, meliputi : waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi fokus penelitian, serta teknis analisis data yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini, penulis menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan. Kemudian, membahas lebih lanjut sehingga dapat ditentukan penyebab timbulnya permasalahan. Selain itu, penulis juga mengemukakan alternatif pemecahan masalah serta melakukan evaluasi terhadap pemecahan masalah tersebut dan mendapatkan hasil yang optimal.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Bab V ini berisi kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian dan juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini, penulis telah memberikan beberapa definisi peristiwa nasional, penyebab peristiwa tersebut dan dampak dari peristiwa tersebut, yang diambil dari berbagai website dan keputusan pemerintah.

1. Analisis

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia atau KBBI, analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (esai, alur, dsb) untuk memahami keadaan yang sebenarnya (sebab–musabab, duduk perkaranya, dsb).

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa analisis adalah suatu kegiatan yang secara sistematis menggambarkan dan menyelidiki suatu masalah untuk menentukan masalah, bagian-bagiannya dan hubungannya satu sama lain untuk memperoleh pengertian dan pemahaman yang benar.

Dalam analisis artikel ini, penulis menganalisis dampak peristiwa nasional tahun 2021 terhadap kunjungan kapal di Pelabuhan Labuan Bajo.

Teknik yang umum digunakan untuk menganalisis hubungan antara dua atau lebih variabel adalah analisa regresi. Dalam menjelaskan hubungan antara variabel dalam analisis regresi menggunakan persamaan regresi.

Prinsip dasar yang harus diikuti dalam menyusun persamaan regresi adalah bahwa variabel terikat dan variabel bebas mempunyai hubungan sebab akibat, baik berdasarkan teori, penelitian sebelumnya, maupun berdasarkan penjelasan logis tertentu.

2. Peristiwa Nasional

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) pengertian peristiwa adalah suatu kejadian yang benar-benar terjadi. Biasanya merupakan peristiwa yang meninggalkan kesan pada orang yang mengalaminya dan pada orang yang mengetahui tentang peristiwa tersebut. Sedangkan nasional berarti bangsa yang berhubungan dengan bangsa sendiri atau dari bangsa sendiri.

Peristiwa nasional adalah peristiwa yang memberi kesan pada orang yang mengalami/mengetahuinya dan berlangsung di dalam bangsa sendiri.

1) Bencana alam

Bencana adalah kejadian luar biasa di lingkungan alam atau buatan manusia yang menimbulkan kerugian/kerusakan terhadap jiwa, harta benda, atau kegiatan manusia, sehingga mengakibatkan bencana.

Pengertian lain dari bencana alam yang ditetapkan dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 24 Tahun 2007, adalah peristiwa atau rangkaian peristiwa yang mengancam dan mengganggu kehidupan dan penghidupan masyarakat sebagai akibat dari faktor alam dan/atau faktor tidak wajar. serta orang-orang.

Faktor penyebab timbulnya korban jiwa, kerusakan lingkungan, kerusakan harta benda dan dampak psikologis.

Bencana terbagi menjadi dua yaitu bencana alam dan bencana non alam. Bencana alam adalah bencana yang diakibatkan oleh peristiwa atau serangkaian peristiwa yang disebabkan oleh alam antara lain berupa gempa bumi, tsunami, gunung meletus, banjir, kekeringan, angin topan, dan tanah longsor. Sedangkan bencana nonalam adalah bencana yang diakibatkan oleh peristiwa atau rangkaian peristiwa nonalam yang antara lain berupa gagal teknologi, gagal modernisasi, epidemi, dan wabah penyakit. (Undang-undang Nomor 24 Tahun 2007 Tentang Penanggulangan Bencana).

a) Badai Seroja

Siklon Tropis Seroja adalah sebuah siklon tropis parah kategori 3, Badai Kategori 1. Siklon tropis ini mulai terbentuk dengan

kecepatan angin tertinggi mencapai 130 km/jam di selatan Nusa Tenggara Timur, Indonesia, pada 3 April 2021, dan berlangsung selama 9 hari sampai dengan 12 April 2021. Siklon ini menyebabkan banjir di beberapa wilayah Nusa Tenggara, Indonesia dan Timor Leste. Menimbulkan korban jiwa sejumlah 229 orang. Menimbulkan kerugian hingga \$490.7 million (2021 USD) atau setara Rp7.070.079.205.000.

2) Pandemi Covid-19

Coronavirus adalah keluarga besar virus yang menyebabkan penyakit pada manusia dan hewan. Pada manusia biasanya menyebabkan infeksi saluran pernapasan, mulai dari flu biasa hingga penyakit serius seperti Middle East Respiratory Syndrome (MERS) dan Severe Acute Respiratory Syndrome (SARS). Virus corona jenis baru pada manusia muncul setelah keadaan darurat di Wuhan, China pada Desember 2019, sejak itu disebut sebagai Severe Acute Respiratory Syndrome coronavirus 2 (SARS-COV2) dan menyebabkan penyakit Coronavirus 2019 (COVID-19).

3. Dampak/akibat

Dampak adalah pengaruh kuat yang memiliki konsekuensi positif dan negatif. Pengaruh adalah suatu keadaan dimana terdapat hubungan timbal balik atau hubungan sebab akibat antara yang mempengaruhi dan yang dipengaruhi.

Dampak secara sederhana bisa diartikan sebagai pengaruh atau akibat. Dalam setiap keputusan yang diambil oleh seorang atasan biasanya mempunyai dampak tersendiri, baik itu dampak positif maupun dampak negatif. Menurut Kamus Besar yang dimaksud dengan dampak positif adalah pengaruh kuat yang mendatangkan akibat yang positif sedangkan dampak negatif adalah pengaruh kuat yang mendatangkan akibat yang negatif.

Pengertian akibat menurut kamus bahasa Indonesia lengkap adalah sesuatu yang merupakan akhir atau hasil dari suatu peristiwa (tindakan, keputusan); syarat dan ketentuan sebelumnya.

1) Dampak yang ditimbulkan peristiwa nasional

a) Covid-19

Wabah Covid-19 sangat berdampak pada pengusaha kepariwisataan dimana kekhawatiran pengusaha semakin menjadi jadi karena tanda-tanda wabah virus ini akan teratasi masih buram. Sejak adanya instruksi menjaga jarak sosial dan gaung beraktivitas di rumah saja, sektor pariwisata menjadi lesu.

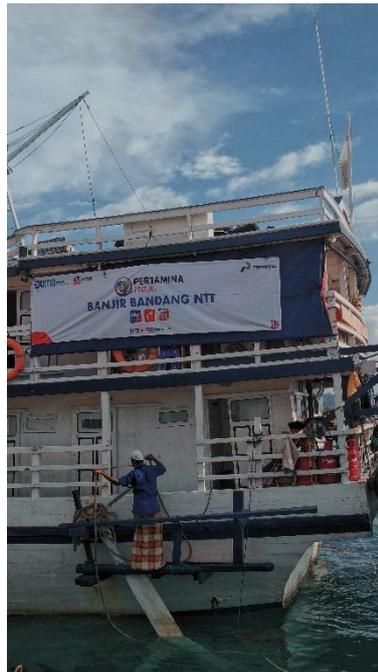
Sejumlah stimulus yang disiapkan pemerintah untuk membangkitkan sektor pariwisata tak mampu membendung dampak negatif corona COVID-19. Atraksi wisata banyak ditutup yang berarti tak ada pemasukan bagi mereka. Okupansi mayoritas hotel juga turun drastis dan berarti tak ada pendapatan.

b) Siklon Tropis Seroja

Dampak dari kehadiran siklon tropis sangat kompleks. Siklon tropis dapat menghasilkan dampak langsung dan tidak langsung bagi manusia. Dampak langsung dari siklon tropis yakni angin kencang, hujan lebat hingga ekstrem, gelombang tinggi, dan gelombang pasang dengan intensitas cukup tinggi. Kemudian, Rossby equatorial wave, Kelvin wave, dan synoptic scale yang merupakan fenomena ukuran pola cuaca yang terjadi pada satu hari sampai satu minggu dengan skala panjang wilayah horizontal.

Sementara itu, dampak tidak langsungnya juga sama seperti dampak langsung, tetapi terjadi di daerah lainnya dengan intensitas relatif lebih kecil. Siklon Tropis Seroja di NTT Belakangan ini, wilayah Nusa Tenggara Timur (NTT) terdampak oleh siklon tropis seroja.

Gambar 2. 1 Kapal pembawa bantuan



Sumber: Dokumentasi pribadi penulis

Hampir seluruh daerah di NTT terdampak banjir bandang. Puluhan ribu orang terdampak Dampak siklon tropis seroja yang terjadi di NTT pada awal April tahun ini juga menimbulkan korban jiwa serta membuat puluhan ribu masyarakat harus mengungsi. Jumlah pengungsi yang ada di posko berjumlah 7.425 kepala keluarga atau 58.914 jiwa. Kemudian, total korban akibat bencana ini hingga tercatat ada 181 orang meninggal dunia, warga hilang sebanyak 47 orang, luka-luka 225 orang. Ribuan rumah hingga fasilitas umum juga rusak akibat bencana alam yang melanda wilayah NTT.

4. Kunjungan Kapal

Kunjungan kapal adalah kapal yang datang di pelabuhan baik untuk berlabuh perairan maupun bersandar di dermaga.

Tabel 2. 1 Jumlah Kunjungan Kapal di Pelabuhan Labuan Bajo, 2021

TAHUN	2021											
BULAN	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Juni	Juli	Agt	Sep	Okt	Nov	Des
JUMLAH	438	201	601	535	706	1075	302	226	551	1227	1240	1374

Sumber : Data BPS

Kegiatan transportasi air terutama terkonsentrasi di Labuan Bajo, karena sebagian besar pengunjung melakukan perjalanan ke Pulau Komodo melalui pelabuhan itu, ada tiga fasilitas transportasi air bagi pengunjung tujuan wisata ini. Ini termasuk: Kapal Feri Pemerintah (ASDP) yang beroperasi antara Labuan Bajo dan Sape (Nusa Tenggara Barat); kapal sewaan pribadi ke Taman Nasional Komodo (TNK); dan kapal pesiar dari Bali atau Lombok.

Saat ini infrastruktur pelabuhan di Labuan Bajo dikelola oleh Dinas Perhubungan Laut Manggarai Barat. Pelabuhan ini menerima kapal kecil dan besar. Perahu sewaan dari Labuan Bajo sebagian besar digunakan oleh wisatawan independen, dengan sejumlah kecil tamu yang menginap di *liveaboards*.

Sebagian besar perahu sewaan adalah *shared tour boards* yang digunakan oleh wisatawan mancanegara, sedangkan wisatawan domestik menggunakan *chartered boats* karena lebih terjangkau dari nelayan lokal. Perahu-perahu tersebut berkisar dari perahu kecil dengan kapasitas 8 kursi hingga perahu yang lebih besar dengan 20 kursi.

Gambar 2. 2 Kapasitas penumpang pada kapal sampel



Sumber 1: Dokumentasi pribadi penulis

Tabel 2. 2 Jumlah Perahu/Kapal menurut jenis di Kecamatan Komodo, 2021

NO	Kecamatan	Perahu Tanpa Motor	Perahu Motor Tempel	Kapal Motor	Jumlah
1	Komodo	326	112	619	1057

Sumber: Data BPS

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran adalah suatu konsep yang menyajikan hubungan antara variable yang akan diperkirakan terjadi dan diperoleh dari hasil penjabaran tinjauan pustaka.

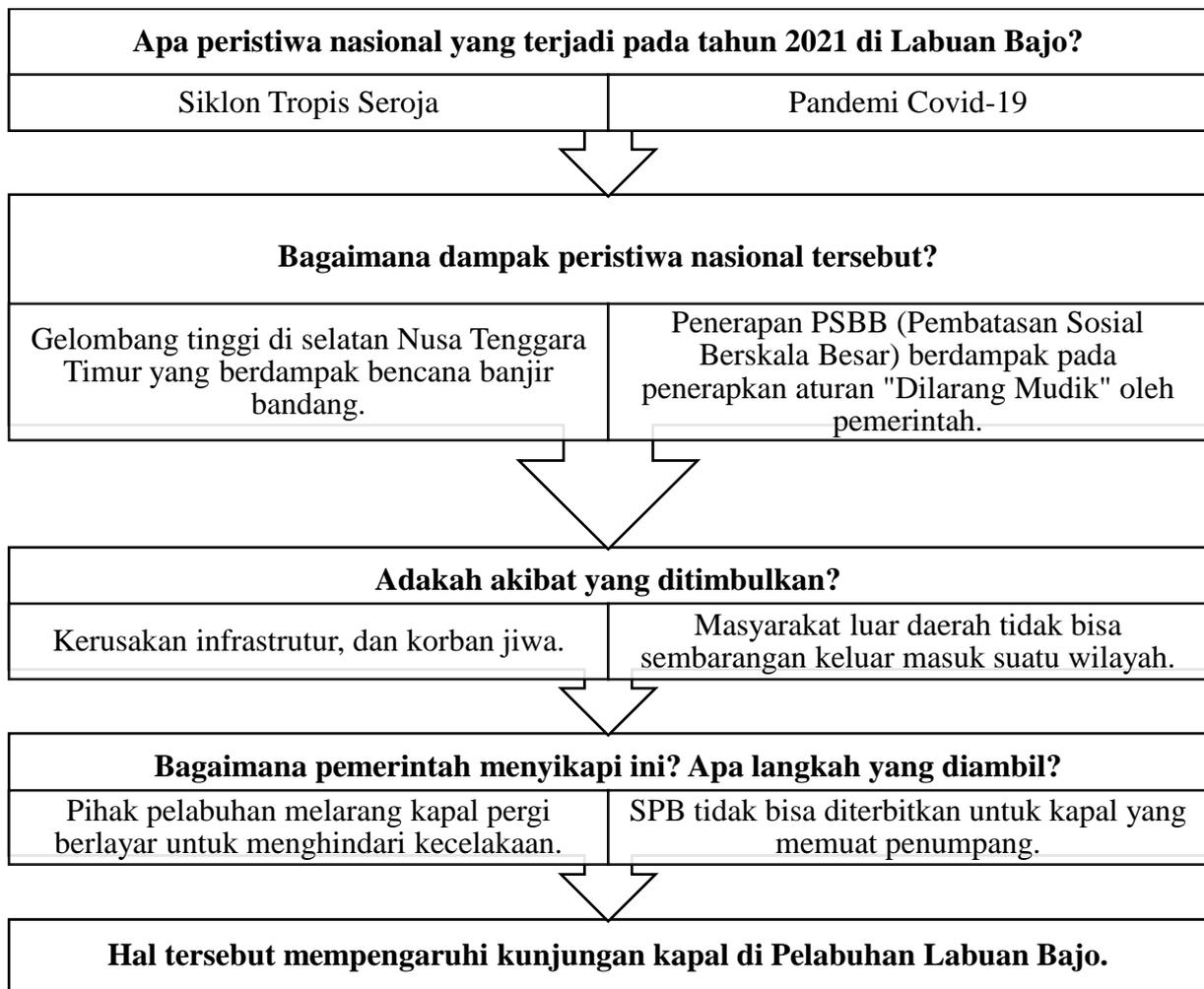
Untuk dapat memaparkan pembahasan dari skripsi ini, maka dibuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok, yaitu

“Analisis Dampak Peristiwa Nasional Di Tahun 2021 Terhadap Kunjungan Kapal Di Pelabuhan Labuan Bajo.”

Setelah penulis mengungkapkan materi yang berkaitan dengan masalah penelitian pada tinjauan pustaka, maka berdasarkan uraian kepustakaan tersebut diperoleh sebab-sebab berkurangnya kunjungan kapal di tahun 2021 karena Siklon Tropis Seroja dan *Virus COVID-19* yang membuat wilayah NTT dan sekitarnya terkena dampak PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar)

Berdasarkan masalah tersebut, pemerintah sudah berusaha untuk mencegah dampak yang lebih besar terhadap peristiwa yang terjadi. Dari uraian tersebut dapat dilihat suatu bagan kerangka pemikiran secara garis besar sebagai berikut :

Gambar 2. 3 Alur Penelitian



Sumber : Data yang diolah penulis

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilakukan pada saat dimana penulis melakukan praktek darat di Kantor Unit Pelaksana Pelabuhan yang ditujukan untuk persyaratan pemenuhan program D-IV yang ditempuh terhitung dari tanggal 01 Maret 2021 sampai dengan tanggal 30 Mei 2021, serta berlanjut selama penulis menjalani semester VII dan semester VIII.

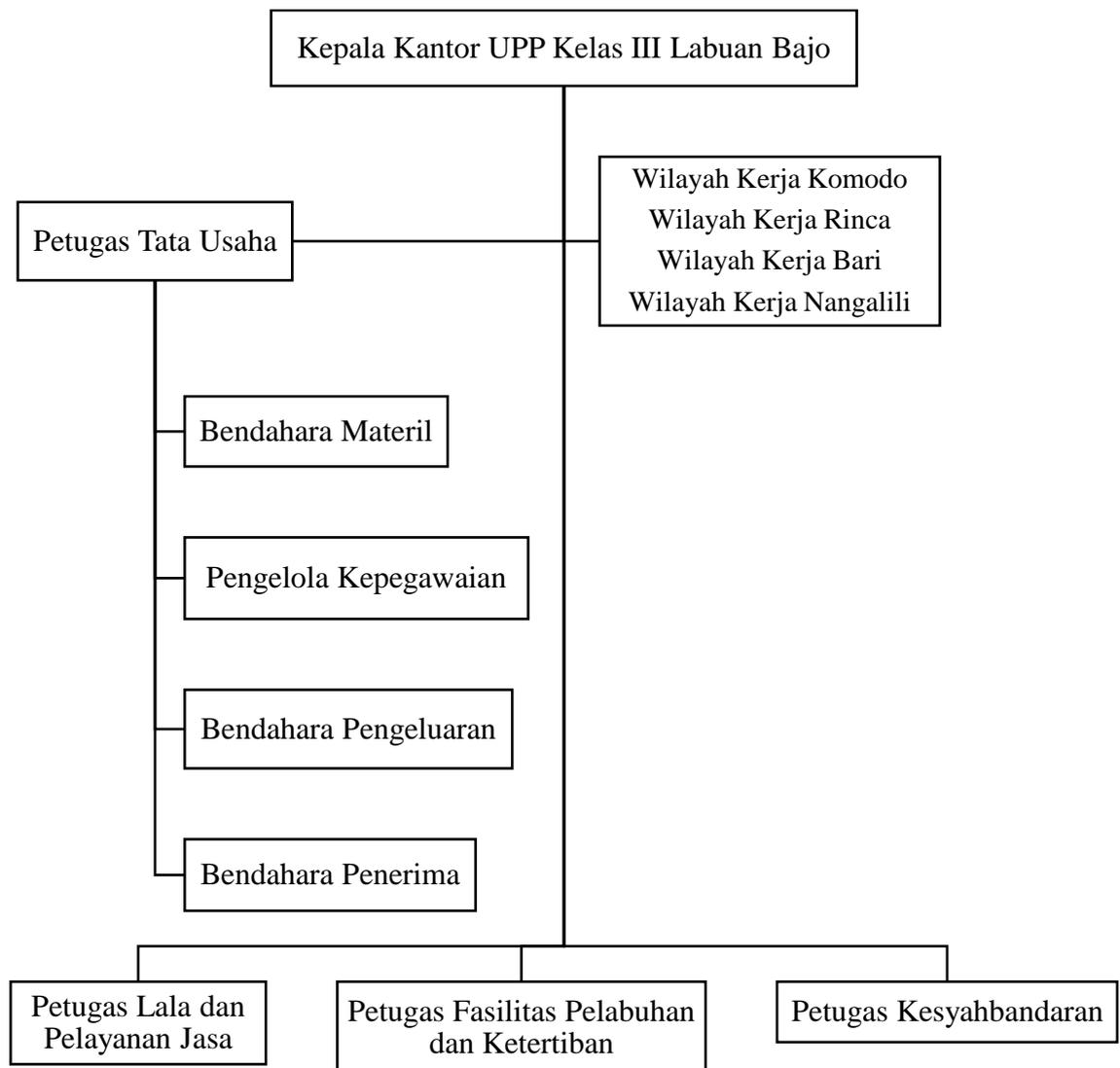
2. Tempat Penelitian

Adapun tempat penelitian yang digunakan penulis adalah Kantor Unit Pelaksana Pelabuhan Labuan Bajo. Penulis melakukan penelitian tentang analisis dampak peristiwa nasional terhadap kunjungan kapal pada Pelabuhan Labuan Bajo. Tempat dan alamat perusahaan sebagai berikut :

- a. Nama perusahaan : Kantor Unit Pelaksana Pelabuhan Labuan Bajo,
Nusa Tenggara Timur.
- b. Alamat perusahaan: Jl. Yos Sudarso
Kelurahan Labuan Bajo, Kecamatan Komodo
Kode Pos 86754
- c. Telepon : (0385) 2443222
- d. Fax : -
- e. *e-Mail* : kanpel_bajo@yahoo.co.id

3. Sturuktur Organisasi Pelabuhan

Organisasi berfungsi sebagai alat pengendalian manajemen, agar pembagian tugas dan wewenang masing-masing bagian jelas, dan sesuai dengan fungsinya. Adapun struktur organisasi Kantor Unit Pelaksana Pelabuhan Labuan Bajo :



Gambar 3. 1 Struktur Organisasi KUPP Labuan Bajo

B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Metode pengumpulan data yang digunakan perlu didukung dengan data yang sebenarnya. Oleh karena itu dalam mengumpulkan data tersebut menggunakan teknik pengumpulan data berupa :

1. Metode Pendekatan dan Pengolahan Data

Metode pendekatan yang digunakan oleh penulis dalam menulis skripsi ini adalah menggunakan metode deskriptif kuantitatif yaitu penelitian yang menekankan analisisnya pada data-data *numerical* (angka) yang diolah dengan metoda statistika. Pada dasarnya, pendekatan kuantitatif dilakukan pada penelitian inferensial (dalam rangka pengujian hipotesis) dan menyandarkan kesimpulan hasilnya pada suatu probabilitas kesalahan penolakan hipotesis nihil. Dengan metoda kuantitatif akan diperoleh signifikansi perbedaan kelompok atau signifikansi hubungan antar variabel yang diteliti.

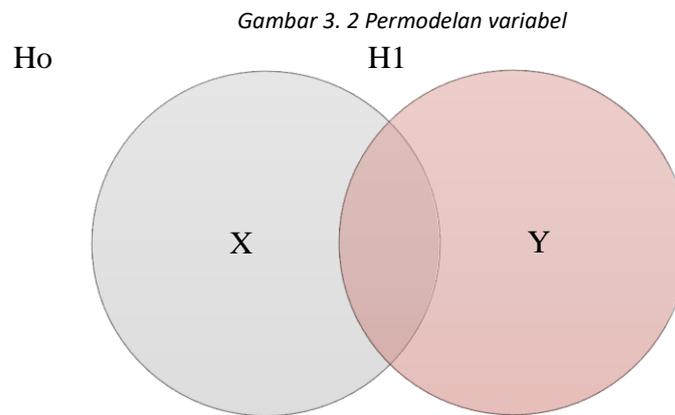
Analisis kuantitatif dilakukan dengan menggunakan bantuan software SPSS, mengacu model penelitian yang telah ditetapkan berdasarkan berbagai referensi dalam tinjauan pustaka, di mana alat analisis kuantitatif dengan SPSS digunakan untuk melihat pengaruh dari berbagai variabel independen terhadap variabel dependen. Alat analisis deskriptif digunakan untuk menjelaskan berbagai grafik, tabel, gambar dan hasil dari pengolahan yang telah dilakukan menggunakan alat analisis kuantitatif.

2. Variabel Penelitian

Menurut Sugiyono (2016:38) definisi variabel penelitian adalah Variabel penelitian ialah segala sesuatu yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya.

Menurut Azwar, (2007) suatu kegiatan penelitian tentu memusatkan perhatiannya pada beberapa fenomena lain yang relevan. Dalam penelitian sosial dan psikologis, umumnya fenomena termaksud merupakan konsep mengenai atribut atau sifat yang terdapat pada subjek penelitian yang dapat

bervariasi secara kuantitatif ataupun secara kualitatif. Konsep inilah yang disebut variabel.



Sumber : Olahan penulis

Keterangan :

X (Peristiwa nasional)

Y (Kunjungan kapal)

Ho : Tidak ada pengaruh Peristiwa Nasional (X) terhadap Kunjungan Kapal (Y).

H1 : Ada Pengaruh Peristiwa Nasional (X) terhadap Kunjungan Kapal (Y).

3. Metode Pengumpulan Data

Arikunto menjelaskan bahwa metode pengumpulan data adalah metode pengambilan data tentang variabel-variabel dalam suatu penelitian. Pengumpulan data merupakan langkah yang sangat penting dalam suatu penelitian karena digunakan untuk menjawab permasalahan yang ada dalam penelitian.

a. Data Sekunder.

Artinya, data yang diperoleh dan dikumpulkan oleh badan-badan pengumpul data/instansi nantinya akan tersedia bagi publik melalui publikasi badan-badan tersebut untuk berbagai tujuan. (Wafiq, 2018).

Penelitian dilakukan di wilayah Kabupaten Manggarai Barat, data yang digunakan meliputi jumlah kunjungan kapal dan penyebab peristiwa nasional (rata-rata kecepatan angin).

b. Dokumentasi

Dokumentasi menurut Sugiyono (2015: 329) adalah metode memperoleh data dan informasi berupa gambar, arsip, dokumen, diagram tertulis dan foto berupa laporan dan informasi yang dapat menunjang penelitian.

Dokumen digunakan untuk mengumpulkan dan memvalidasi data. Dokumen yang digunakan dalam penelitian ini meliputi foto-foto dan laporan bulanan kapal dari sampel kapal dari Januari hingga Juli 2021.

Tabel 3. 1 Jenis Data, Variabel Data, dan Sumber Data

No	Jenis Data	Variabel Data	Sumber Data
1	Kapal wisata (GT 50-500)	-	KUPP Labuan bajo
2	Peristiwa nasional	X	BPS Manggarai Barat
3	Kunjungan kapal	Y	KUPP Labuan bajo

Sumber : Data yang telah diolah penulis

Data yang digunakan dalam penelitian diperoleh dari instansi pemerintah yang menyediakan data, adalah KUPP Labuan Bajo dan BPS Manggarai Barat. Variabel data yang digunakan dalam penelitian ini didasarkan pada berbagai peristiwa yang terjadi di masa penulis berpraktek.

Tabel 3. 2 Penjelasan jumlah data penelitian.

Data Awal	Data yang Digunakan
386 Kapal	21 Kapal

Sumber : Data yang telah diolah penulis

Kriteria data dalam penelitian ini, dengan mempertimbangkan kecepatan angin rata-rata pada saat kejadian, dan kapal berukuran 50-500 GT yang jumlah trip >10 kali harus dikeluarkan dari subjek, menurut variabel dan tahun penelitian dilakukan sebelum tujuan penelitian tercapai. Ada 2 (dua) variabel dalam penelitian ini menggunakan analisis data sekunder.

C. SUBJEK PENELITIAN

1. Populasi

Populasi adalah himpunan, lengkap atau keseluruhan dari unit, individu, subjek atau entitas yang memiliki jumlah dan sifat tertentu untuk dipelajari, yang dapat berupa orang, objek, lembaga, peristiwa dan lain-lain, di mana informasi dapat diperoleh atau dapat diperoleh penyajian data penelitian dapat dilakukan kemudian.

Gambar 3. 3 Populasi penulis



Sumber: Dokumentasi pribadi penulis

Dalam penelitian ini yang dimaksud sebagai populasi adalah kecepatan angin rata-rata saat peristiwa nasional terjadi dan kapal wisata dengan GT 50-500 yang berkunjung ke Pelabuhan Labuan Bajo antara bulan Januari sampai dengan Juli 2021.

2. Sampel

Sampel adalah wakil atau sebagian dari populasi yang memiliki sifat dan karakteristik yang sama, bersifat representative, dan menggambarkan

Gambar 3. 4 Contoh sampel penulis



Sumber: Dokumentasi pribadi penulis

populasi sehingga dapat mewakili semua populasi yang diteliti.

Sampel penelitian untuk penelitian ini adalah kapal dengan GT 50-500 dengan jumlah voyage >10.

3. Sampling

Rencana awal penelitian ini yaitu menggunakan data secara populasi, mencakup data kecepatan angin maksimum dan jumlah kunjungan kapal pada bulan Januari sampai dengan Juli.

Setelah terkumpul dan ditabulasi ternyata kecepatan angin maksimum tidak dapat mewakili data, dan beberapa kapal yang jumlah voyag e nya sedikit (<10 kali, sehingga dalam penelitian untuk menggunakan *purposive sampling*. Sugiyono (2012) mendefinisikan *purposive sampling* sebagai pengambilan sampel terhadap data yang ada dengan mempertimbangkan berbagai kriteria tertentu sebagai berikut:

- Kecepatan angin rata-rata.
- Kapal wisata GT 50-500 yang berlayar >10 kali selama periode penelitian Januari sampai dengan Juli 2021.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

1. Uji Statistik Deskriptif

Statistik ini menunjukkan hasil pengolahan data dengan tabel, modus, median, mean, dan standar deviasi. Tujuan dari penjelasan ini adalah untuk menjelaskan hasil studi tentang perubahan. Frekuensi dan rata-rata adalah ukuran pengaruh yang digunakan untuk menggambarkan data penelitian.

2. Uji Asumsi Klasik,

Uji Asumsi Klasik bertujuan untuk mengetahui apakah variabel yang digunakan dalam penelitian ini berdistribusi normal meliputi Uji Normalitas, Uji Autokorelasi, dan Uji Heterokedastisitas.

a. Uji Normalitas

Menurut Ghozali (2016), diperiksa apakah ada penyimpangan pada variabel dependen dan independen.

Uji normalitas adalah untuk menguji apakah ada distribusi normal dari variabel dependen, variabel independen, atau keduanya.

Penelitian ini menggunakan metode Kolmogorov-Smirnov untuk menentukan normalitas data. Pada pengujian data berdistribusi normal menggunakan metode Kolmogorov-Smirnov, jika nilai signifikansi $> 0,05$ maka data dinyatakan berdistribusi normal.

b. Uji Multikolinearitas

Tujuan dari pengujian ini adalah untuk mengetahui apakah model regresi telah menemukan hubungan antara variabel bebas. Model regresi yang baik seharusnya tidak menunjukkan adanya korelasi antar variabel independen.

Multikolinearitas juga dapat diidentifikasi dengan menggunakan metode tolerance (TOL) dan VIF (Variance Expansion Factor) dan VIF (Variance Expansion Factor). Nilai TOL adalah kebalikan dari VIF. TOL adalah besarnya variasi suatu variabel bebas yang tidak dijelaskan oleh variabel bebas lainnya. VIF, di sisi lain, menggambarkan urutan variabel independen yang dijelaskan oleh variabel independen lainnya.

Nilai TOL yang lebih rendah sama dengan nilai VIF yang lebih tinggi (karena $VIF = 1 / TOL$). Nilai cutoff yang umum digunakan untuk menunjukkan adanya multikolinearitas adalah nilai TOL10 (Ghozali, 2006).

c. Uji Heteroskedastisitas

Memperlihatkan adanya varian variabel pada model regresi yang tidak sama, sebaliknya jika varian variabel pada model regresi memiliki nilai yang sama (konstan) maka disebut homokedastisitas (Suliyanto, 2011:95).

Model regresi yang baik adalah homokedastisitas. Uji varians tidak seragam tidak konsisten dengan uji Glejser dalam penelitian ini. Keputusan uji heteroskedastisitas pada uji Glejser dapat dilihat dari nilai perbedaan yang signifikan. Jika perbedaan signifikan (Sig.) lebih besar dari 0,05 masalah variasi tidak seragam tidak terjadi.

Tujuan dari pengujian ini adalah untuk menguji apakah terdapat ketidaksamaan variabel antara residual dari satu pengamatan ke pengamatan lainnya dalam model regresi. Jika variabelnya konstan dari satu pengamatan ke pengamatan lain, itu disebut homoskedastis, dan jika variabelnya bervariasi dari satu pengamatan ke pengamatan lain, itu disebut heteroskedastis.

d. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi dilakukan untuk menguji hubungan antara kesalahan pengguna pada periode t dan kesalahan pada periode $t-1$ dalam model regresi linier (Ghozali, 2006).

Autokorelasi terjadi dalam suatu model karena pengamatan yang berurutan dan berkorelasi dari waktu ke waktu. Masalah ini muncul karena residual tidak independen dari satu pengamatan ke pengamatan lainnya. Model regresi yang baik adalah model tanpa autokorelasi.

3. Analisis Regresi Linier Sederhana

Analisis regresi paling sederhana hanya memiliki satu variabel bebas, yaitu X . Tujuan analisis regresi linier sederhana adalah untuk mengukur kekuatan hubungan antara dua variabel dan untuk menunjukkan arah hubungan antara variabel terikat dan variabel bebas.

4. Pengujian Hipotesis

a. Uji t

Pada dasarnya menunjukkan seberapa besar variabel independen memiliki pengaruh individual ketika menjelaskan variabel dependen.

Kriteria keputusan tes adalah sebagai berikut:

- 1) Jika nilai signifikansi (Sig) $> 0,05$ maka hipotesis alternatif (H_a) tidak diterima. Artinya variabel bebas tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat.

- 2) Jika nilai signifikansinya adalah signifikansi (Sig) < 0,05 maka hipotesis alternatif (Ha) diterima. Artinya variabel bebas mempunyai pengaruh yang besar terhadap variabel terikat.

b. Uji F

Dengan kata lain, pengujian ini menunjukkan apakah variabel independen memiliki pengaruh bersama terhadap variabel dependen. Dasar menjalankan uji statistik F adalah membandingkan nilai F_{hitung} dengan F_{tabel} atau sebagai perbandingan, nilai signifikansi tidak boleh melebihi 5%.

Jika nilai signifikansi diketahui kurang dari 5%, maka terdapat hubungan yang signifikan antara semua variabel independen dan dependen. Sebaliknya jika nilai sig lebih besar dari 0,05 maka tidak ada hubungan yang signifikan antara variabel bebas dengan variabel terikat.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

1. Kantor UPP Kelas III

Kantor UPP Kelas III adalah unit pelayanan teknis Direktorat Perhubungan Laut yang bertanggung jawab dalam pengawasan dan penegakan hukum terkait keamanan maritim, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan, serta melakukan pemeriksaan dan pemantauan operasi pelabuhan. Penyelenggaraan pelayanan kepada pengguna/layanan publik dengan standar pelayanan ini terdiri dari beberapa indikator untuk memberikan kelancaran pelayanan kepada kapal, barang dan penumpang.. Meliputi :

- a. Ketersediaan alur pelayanan yang memadai
- b. Ketersediaan fasilitas pelabuhan
- c. Kecepatan produktivitas bongkar muat
- d. Ketepatan waktu keluar masuk kapal dari dan ke pelabuhan
- e. Biaya terjangkau
- f. Mengutamakan Pelayanan yang baik kepada Pelanggan
- g. Ketersediaan dan kepuasan layanan tanpa meninggalkan aspek hukum dalam pelaksanaannya dan mengutamakan pelayanan prima bagi pelanggan dan pengguna jasa.

Untuk mencapai tujuan tersebut, kantor UPP Kelas III memiliki beberapa visi dan misi, antara lain:

- a. Visi: Mewujudkan kantor sebagai unit pelaksana teknis yang memberikan pelayanan yang handal, prima, dan menyelenggarakan pelayanan laut yang tertib, aman, nyaman, lancar dan terjangkau.

- b. Misi: Terwujudnya operasional pelabuhan terpadu secara aman, selamat, tertib, tertib dan efisien.

2. Data Pelabuhan

Pelabuhan Labuan Bajo terutama digunakan untuk transportasi penumpang dan barang di daerah tersebut. Pengunjung yang menginap di Labuan Bajo menyewa perahu dari operator perahu pribadi atau nelayan setempat untuk mengunjungi Taman Nasional Komodo (TNK).

Infrastruktur pelabuhan Labuan Bajo saat ini dikelola oleh Dinas Perhubungan Mangalai Barat. Pelabuhan Labuan Bajo menampung kapal besar GT >500 dan kecil GT < 500.

Tabel 4. 1 Fasilitas Pelabuhan Labuan Bajo

No.	Fasilitas	Keterangan	No.	Fasilitas	Keterangan
1.	Status	Kantor KUPP Kelas III	3.	Alur Pelayaran	
	<i>Berth</i>			Panjang dan lebar	1.44 mil x 250 m
Panjang dan lebar	245 m x 12 m	Kedalaman		7-10 mdpl	
2.	<i>Surface</i>	Beton	4.	Kolam Pelabuhan	
	Kedalaman	8-12 m		Luas	300 m ²
	Kapasitas	6.528 T/m ²		Kedalaman	6 mdpl
	<i>Tourism Berth</i>	97 m x 18 m			
	Panjang dan lebar	50 m x 6 m			
	<i>Surface</i>	Beton			
	Kedalaman	3-5 m			
	Kapasitas Terminal	298 m ²			
		200 <i>pax</i>			

Sumber: Kantor UPP Labuan Bajo

Tabel 4. 2 Banyaknya Kunjungan Kapal menurut Bulan di Kabupaten Manggarai Barat, 2020 dan 2021.

TAHUN	BULAN							TOTAL
	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	
2020	1.194	1.120	1.098	117	22	88	139	3.778
2021	438	201	601	535	706	1.075	302	3.858

Sumber: BPS Kabupaten Manggarai Barat

Tabel 4.2 menunjukkan perbandingan jumlah kapal yang berkunjung ke Pelabuhan Labuan Bajo pada tahun 2020 dan 2021, dapat kita lihat bahwa tahun 2020 kunjungan kapal terus menurun seiring berjalannya waktu.

Dan meningkat lagi mulai bulan Juni 2020.

Sedangkan pada tahun 2021, kunjungan kapal di Pelabuhan Labuan Bajo mengalami penurunan drastis pada bulan Februari dan Juli karena pemberlakuan syarat perjalanan dan Kembali meningkat pesat pada bulan Juni.

Tabel 4. 3 Jumlah Total Kapal dengan GT 50-500 yang berkunjung ke Pelabuhan Labuan Bajo

TAHUN	BULAN	JUMLAH
2021	Januari	34
	Februari	16
	Maret	44
	April	50
	Mei	58
	Juni	69
	Juli	31

Sumber: KUPP Labuan Bajo (telah diolah penulis)

Tabel 4.3 menunjukkan sampel yang penulis pakai pada penelitian ini adalah kapal dengan GT 50-500 yang berkunjung di Pelabuhan Labuan Bajo pada tahun 2021.

Tabel 4. 4 Kapal dengan GT 50-500 yang berkunjung ke Pelabuhan Labuan Bajo dengan jumlah voyage > 10.

NO	NAMA KAPAL	BENDERA	GT	Berapa kali kapal berkunjung ke Pelabuhan Labuan Bajo							Total Kunjungan Kapal
				JAN	FEB	MAR	APR	MEI	JUN	JUL	
1	KLM. Al Fathran	RI	64	3	0	1	5	3	5	2	19
2	KLM. Al Madira	RI	50	2	0	5	3	4	3	0	17
3	KLM. Arfisyana Indah	RI	60	1	0	1	2	1	9	1	15
4	KLM. Cordelia Phinisi	RI	103	2	0	3	5	3	6	3	22
5	KLM. Dinara	RI	63	3	0	2	2	3	3	2	15
6	KLM. Dua By Larea Rea	RI	69	1	0	3	3	4	8	0	19
7	KLM. Flores Utama	RI	61	1	0	0	4	5	0	1	11
8	KLM. Gandha Nusantara 20	RI	93	0	1	3	2	0	4	1	11
9	KLM. Kanha Loka	RI	105	0	2	1	1	3	3	1	11
10	KLM. Levilia	RI	67	4	1	4	1	4	4	0	18
11	KLM. Lexxy	RI	83	3	2	5	3	4	2	1	20
12	KLM. Magia III	RI	149	3	1	0	4	2	7	1	18
13	KLM. Navila	RI	59	5	0	4	5	6	8	1	29
14	KLM. Nk Jaya Explorer 1	RI	50	3	0	2	3	3	11	3	25
15	KLM. Papiton	RI	54	0	0	4	5	1	4	1	15
16	KLM. Papiton 2	RI	55	0	1	0	1	3	5	2	12
17	KLM. Pelita Arunika	RI	109	0	0	1	1	5	4	0	11
18	KLM. Phinisi Helena	RI	77	4	0	3	3	1	6	1	18
19	KLM. Queen Samara 01	RI	54	0	0	2	5	2	3	0	12
20	KLM. Vinca Voyages	RI	95	1	1	4	4	6	7	1	24
21	KLM. White Pearl	RI	55	0	1	0	2	3	6	0	12

Sumber: Kantor UPP Labuan Bajo (telah diolah penulis)

Tabel 4.4 merupakan deskripsi sampel penulis yaitu kapal dengan GT 50-500 yang berkunjung > 10 kali ke Pelabuhan Labuan Bajo

Gambar 4. 1 Sampel penulis



Sumber : Dokumentasi pribadi penulis

B. ANALISIS DATA

1. Statistik Deskriptif Variabel

Statistik deskriptif mencakup ringkasan data yang dijelaskan secara statistik. Statistik deskriptif yang dijelaskan dalam penelitian ini adalah mean, standar deviasi, minimum, dan maksimum dari semua variabel penelitian. Yaitu peristiwa nasional dan kunjungan kapal. Hasil statistik deskriptif variabel untuk penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 5 Analisis Deskriptif Variabel Penelitian

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Peristiwa Nasional	21	1	4	2,29	0,845
Kunjungan Kapal	21	11	29	16,95	5,084
Valid N (listwise)	21				

Sumber : Data yang diolah penulis

Tabel di atas menunjukkan bahwa jumlah (N) setiap variabel ada 21.

a. Peristiwa Nasional

Tabel 4.5 menunjukkan nilai minimum adalah 1, nilai maksimum adalah 4. Rata-rata nilai dari 21 sampel sebesar 2,29 dengan Standar Deviasi sebesar 0,845.

Hal tersebut menunjukkan bahwa data yang digunakan dalam variabel peristiwa nasional mempunyai sebaran kecil karena standar deviasi lebih kecil dari nilai rata-ratanya (mean), sehingga simpangan data pada variabel peristiwa nasional ini dapat dikatakan baik.

b. Kunjungan Kapal

Tabel 4.5 dibuktikan bahwa nilai minimum adalah 11, nilai maksimum adalah 29. Rata-rata nilai dari 21 sampel sebesar 16,95 dengan Standar Deviasi sebesar 5,084.

Hal tersebut menunjukkan bahwa data yang digunakan dalam variabel kunjungan kapal mempunyai sebaran kecil karena standar deviasi lebih kecil dari nilai rata-ratanya (mean), sehingga simpangan data pada variabel kunjungan kapal ini dapat dikatakan baik.

2. Uji Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas

1) One Sample KS

Metode Kolmogorov-Smirnov digunakan untuk menguji normalitas data dalam penelitian ini. Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui apakah model regresi, variabel bebas dan atau variabel terikat berdistribusi normal (Ghozali, 2016).

Jika nilai signifikansi $> 0,05$ maka data berdistribusi normal.

Tabel 4. 6 Uji Normalitas Kolmogorov Smirnov

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		21
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	0,0000000
	Std. Deviation	5,03659938

Most Extreme Differences	Absolute	0,134
	Positive	0,134
	Negative	-0,110
Test Statistic		0,134
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}

- a. Test distribution is Normal.
- b. Calculated from data.
- c. Lilliefors Significance Correction.
- d. This is a lower bound of the true significance.

Sumber : Data yang diolah penulis

Berdasarkan hasil uji normalitas menggunakan metode Kolmogorov-Smirnov di atas diperoleh nilai signifikan sebesar 0,200 yang mana lebih besar dari 0,05, sehingga dapat disimpulkan bahwa data pada penelitian ini normal.

b. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas bertujuan untuk menguji korelasi antar variabel bebas dari model regresi (Ghozali, 2011). Untuk $VIF < 10 > 0,1$, tidak terjadi multikolinearitas pada model regresi.

Tabel 4. 7 Uji Multikolinearitas

Coefficients ^a			
Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	(Constant)		
	Peristiwa Nasional	1,000	1,000

a. Dependent Variable: Kunjungan Kapal

Sumber : Data yang diolah penulis

Berdasarkan output uji multikolinearitas diatas diperoleh nilai tolerance dan VIF menurut variabel peristiwa nasional sebesar 1,000, Seluruh variabel mempunyai nilai tolerance $> 0,1$, begitu juga menggunakan nilai VIF semua variabel sebesar < 10 maka bisa disimpulkan bahwa nir terjadi tanda-tanda multikolinearitas dalam model regresi.

c. Uji Heterokedastisitas

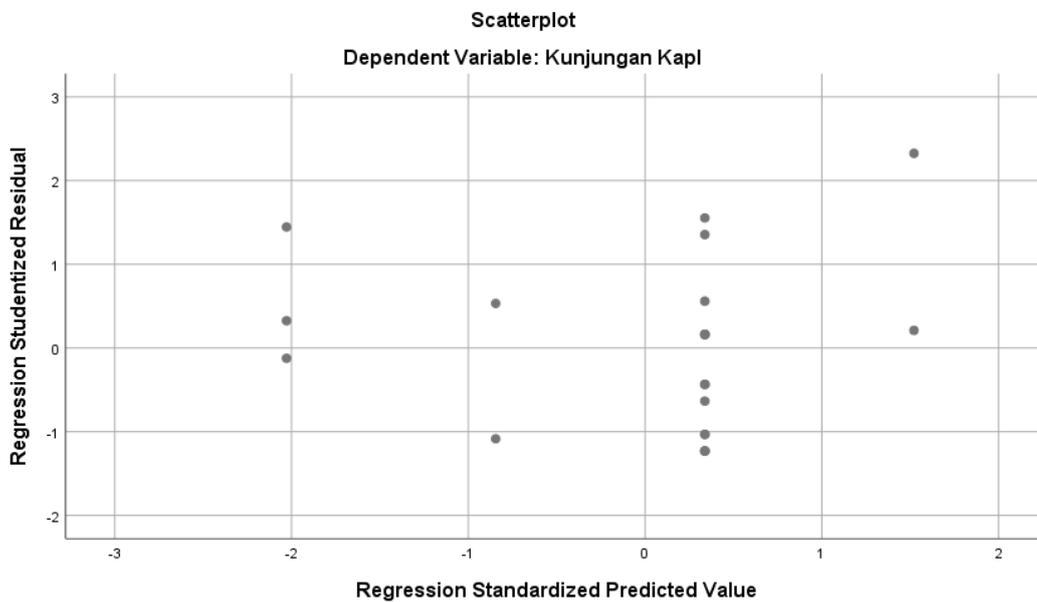
Varians yang tidak seragam menunjukkan bahwa model regresi memiliki varians yang tidak merata. Model regresi yang baik adalah

homoskedastisitas karena varians dari variabel-variabel dalam model regresi sama (konstan).

Dalam penelitian ini, penulis akan menggunakan uji Glejser untuk menguji dispersibilitas yang tidak seragam. Jika signifikansi (Sig.) dari hasil uji Glejser lebih besar dari 0,05, model regresi tidak memiliki gejala heterokedastisitas.

1) Scatter-Plot

Gambar 4. 2 Grafik Scatter Plot



Sumber: Data yang diolah penulis

Gambar 4.2 dalam pengujian ini titik-titik yang ada di diagram tidak menyebar dari garis diagonal 0, bahkan ada yang terlalu berdempetan. Maka akan dilakukan Uji Glejser sebagai berikut :

Tabel 4. 8 Hasil Uji Glejser

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	5,849	1,841		3,176	0,005
	Peristiwa Nasional	-0,792	0,758	-0,233	-1,045	0,309

a. Dependent Variable: Abs_RES

Sumber : Data yang diolah penulis

Berdasarkan hasil table 4.8, uji glejser di atas dapat diketahui bahwa variabel peristiwa nasional memiliki nilai signifikansi sebesar 0,309 yang artinya nilai Sig > 0.05 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala heterokedastisitas.

d. Uji Autokorelasi

Pengujian ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat autokorelasi antara rangkaian variabel yang diperoleh. Model regresi linier klasik berasumsi bahwa autokorelasi/korelasi tidak ada.

Tabel 4. 6 Uji Autokorelasi

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.136 ^a	0,019	-0,033	5,167	1,558

a. Predictors: (Constant), Peristiwa Nasional

b. Dependent Variable: Kunjungan Kapal

Sumber: Data yang diolah penulis

Uji ini dimaksudkan untuk mengetahui apakah terdapat autokorelasi diantara variabel yang diperoleh. Dalam model regresi linear klasik diasumsikan tidak boleh terdapat autokorelasi/korelasi.

Hasil analisis regresi linear sederhana menunjukkan nilai Durbin Watson sebesar 1,558. Selanjutnya pada tabel statistik d dari Durbin Watson pada tingkat signifikansi 5 % dengan K = 1 dan N = 21 di peroleh nilai :

Tabel 4. 7 Distribusi Nilai Tabel Durbin Watson Level of Significance $\alpha = 0,05$

n	k ² =1		k ² = 2		k ² = 3		k ² = 4		k ² = 5	
	d _L	d _U	d _L	d _U	d _L	d _U	d _L	d _U	d _L	d _U
15	1.077	1.361	0.946	1.543	0.814	1.750	0.685	1.977	0.562	2.21
16	1.106	1.371	0.982	1.539	0.857	1.728	0.734	1.935	0.615	2.15
17	1.133	1.381	1.015	1.536	0.897	1.710	0.779	1.900	0.664	2.10
18	1.158	1.391	1.046	1.535	0.933	1.696	0.820	1.872	0.710	2.06
19	1.180	1.401	1.074	1.536	0.967	1.685	0.859	1.848	0.752	2.02
20	1.201	1.411	1.100	1.537	0.998	1.676	0.894	1.828	0.792	1.99
21	1.221	1.420	1.125	1.538	1.026	1.669	0.927	1.812	0.829	1.96

Sumber: SPSS Indonesia

$$d_u = 1,221; d_L = 1,420; 4-d_l = 4-1,420 = 2,580.$$

Nilai Durbin watson terletak antara du dan 4-dl atau $1,221 < DW$ hit ($1,558 < 2,580$), dalam hal ini DW hitung terletak didaerah tidak terjadi autokorelasi. Sehingga dapat disimpulkan bahwa model tersebut tidak mengandung autokorelasi.

3. Analisis Regresi Linier Sederhana

Analisis regresi linier sederhana digunakan untuk menguji pengaruh satu variabel bebas terhadap variabel terikat.

Tabel 4. 8 Analisis Regresi Linier Sederhana X terhadap Y

Coefficients ^a				
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients
		B	Std. Error	Beta
1	(Constant)	18,827	3,322	
	Peristiwa Nasional	-0,820	1,367	-0,136

a. Dependent Variable: Kunjungan Kapal

Sumber : Data yang diolah penulis

α (Angka konstan) = nilainya sebesar 18,827. Mempunyai arti bahwa jika tidak ada peristiwa nasional (X) maka nilai konsisten kunjungan kapal (Y) adalah sebesar 18,827.

b (Angka koefisien regresi) = nilainya sebesar -0,820. Angka ini mengandung arti bahwa setiap penambahan 1% variabel peristiwa nasional (X), maka variabel kunjungan kapal (Y) akan meningkat sebesar -0,820.

Karena nilai koefisien regresi bernilai minus (-), maka dengan demikian dapat dikatakan bahwa variabel peristiwa nasional (X) berpengaruh negatif terhadap variabel kunjungan kapal (Y). Sehingga persamaan regresinya, $Y = 18,827 - 0,820X$.

4. Uji Hipotesis

a. Uji t

Uji-t dirancang untuk menentukan apakah ada pengaruh parsial (individu) dari variabel bebas (peristiwa nasional) terhadap variabel terikat (kunjungan kapal).

Penerimaan atau penolakan hipotesis adalah sebagai berikut :

1) H_0 : nilai sig. > 0,05 atau $t_{hitung} > t_{tabel}$, tidak terdapat hubungan.

2) H_1 : nilai sig. < 0,05 atau $t_{hitung} < t_{tabel}$, terdapat hubungan.

$$t_{hitung} = \frac{\beta - B}{S_b}$$

β = Beta

B = Koefisien regresi

S_b = Standar error

Tabel 4. 9 Uji t

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	18,827	3,322		5,667	0,000
	Peristiwa Nasional	-0,820	1,367	-0,136	-0,600	0,556

a. Dependent Variable: Kunjungan Kapal

Sumber : Data yang diolah penulis

Gambar 4. 3 Distribusi nilai t_{tabel}

d.f	$t_{0,10}$	$t_{0,05}$	$t_{0,025}$	$t_{0,01}$	$t_{0,005}$
1	3.078	6.314	12.71	31.82	63.66
2	1.886	2.920	4.303	6.965	9.925
3	1.638	2.353	3.182	4.541	5.841
4	1.533	2.132	2.776	3.747	4.604
5	1.476	2.015	2.571	3.365	4.032
6	1.440	1.943	2.447	3.143	3.707
7	1.415	1.895	2.365	2.998	3.499
8	1.397	1.860	2.306	2.896	3.355
9	1.383	1.833	2.262	2.821	3.250
10	1.372	1.812	2.228	2.764	3.169
11	1.363	1.796	2.201	2.718	3.106
12	1.356	1.782	2.179	2.681	3.055
13	1.350	1.771	2.160	2.650	3.012
14	1.345	1.761	2.145	2.624	2.977
15	1.341	1.753	2.131	2.602	2.947
16	1.337	1.746	2.120	2.583	2.921
17	1.333	1.740	2.110	2.567	2.898
18	1.330	1.734	2.101	2.552	2.878
19	1.328	1.729	2.093	2.539	2.861

Sumber : SPSS Indonesia

Menentukan nilai t_{table} :

Ditentukan dengan rumus :

$$t_{table} = t(\alpha/2 ; n-k-1)$$

$$t_{table} = t(0,05/2 ; 21-1-1)$$

$$t_{table} = (0,025 ; 19)$$

α = tingkat kepercayaan (0,05).

n = banyak sampel.

k = banyaknya variabel bebas (X).

Pengujian hipotesis dengan $\alpha = 5\%$.

Diketahui nilai Sig. untuk pengaruh X terhadap Y sebesar 0,556 > 0,05 dan nilai $t_{hitung} (-0,600) < t_{tabel} (2,093)$ sehingga dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima yang berarti tidak terdapat pengaruh X terhadap Y.

b. Uji F

Uji F atau uji kelayakan suatu model bertujuan untuk mengetahui pengaruh variabel bebas (peristiwa nasional) terhadap variabel terikat (kunjungan kapal) secara simultan.

Penerimaan atau penolakan hipotesis adalah sebagai berikut :

- 1) H_0 : nilai sig. > 0,05 atau $F_{hitung} > F_{tabel}$, tidak terdapat hubungan.
- 2) H_1 : nilai sig. < 0,05 atau $F_{hitung} < F_{tabel}$, terdapat hubungan.

$$F = \frac{R^2 / (k - 1)}{1 - R^2 / (n - k)}$$

Diketahui :

R = koefisien determinasi

k = banyaknya variable bebas

n = banyaknya sampel

Tabel 4. 10 Uji F

ANOVA ^a						
	Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	9,606	1	9,606	0,360	.556 ^b
	Residual	507,347	19	26,702		
	Total	516,952	20			

a. Dependent Variable: Kunjungan Kapal

b. Predictors: (Constant), Peristiwa Nasional

Sumber : Data yang diolah penulis

Gambar 4. 4 Distribusi nilai F.Tabel

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	161	200	216	225	230	234	237	239	241	242
3	10,10	9,55	9,28	9,12	9,01	8,94	8,89	8,85	8,81	8,79
5	6,61	5,79	5,41	5,19	5,05	4,95	4,88	4,82	4,77	4,74
7	5,59	4,74	4,35	4,12	3,97	3,87	3,79	3,73	3,68	3,64
9	5,12	4,26	3,86	3,63	3,48	3,37	3,29	3,23	3,18	3,14
11	4,84	3,98	3,59	3,36	3,20	3,09	3,01	2,95	2,90	2,85
13	4,67	3,81	3,41	3,13	3,03	2,92	2,83	2,77	2,71	2,67
15	4,54	3,68	3,29	3,06	2,90	2,79	2,71	2,64	2,59	2,54
17	4,45	3,59	3,20	2,96	2,81	2,70	2,61	2,55	2,49	2,45
19	4,38	3,52	3,13	2,90	2,74	2,63	2,54	2,48	2,42	2,38
20	4,35	3,49	3,10	2,87	2,71	2,60	2,51	2,45	2,39	2,35

Sumber: SPSS Indonesia

Menentukan nilai F_{table} :

Ditentukan dengan rumus :

$$F_{table} = F(k ; n-k)$$

$$F_{table} = F(1 ; 21-1)$$

$$F_{table} = F(1 ; 20)$$

n = banyak sampel.

k = banyaknya variabel bebas (X).

Berdasarkan perhitungan dengan F-test dan diperoleh nilai F_{hitung} sebesar 0,360 dengan nilai signifikansi (sig) sebesar 0,556. Oleh karena nilai signifikansi $> 0,05$, maka H_0 diterima dimana tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel peristiwa nasional terhadap variabel kunjungan kapal secara simultan.

C. PEMECAHAN MASALAH

Pemecahan masalah merupakan suatu solusi yang dinyatakan oleh penulis untuk memecahkan masalah. Adapun pemecahan masalah setelah menganalisis data diatas antara lain :

1. Pada hasil uji asumsi klasik, penulis dapat interpretasikan sebagai berikut :
 - a) Hasil uji normalitas metode One-Sample Kolmogorov-Smirnov sebesar $0,200 > 0,05$ dapat disimpulkan data penulis normal, dan penelitian dapat dilanjutkan.

- b) Hasil nilai tolerance uji multikolinearitas sebesar $1,000 > 0,1$ dan nilai Variance Inflation Factor (VIF) sebesar $1,000 < 10$ sehingga dalam model regresi tidak ditemukan adanya masalah multikolinearitas.
 - c) Hasil uji heterokedastisitas variabel X sebesar $0,309 > 0,05$ sehingga tidak terjadi gejala heterokedastisitas.
 - d) Nilai Durbin watson terletak antara du dan 4-dl atau $1,221 < DW$ hit ($1,558$) $< 2,580$, dalam hal ini DW hitung terletak didaerah tidak terjadi autokorelasi. Sehingga dapat disimpulkan bahwa model tersebut tidak mengandung autokorelasi.
2. Pada uji regresi linier sederhana didapatkan persamaan regresi, $Y = 18,827 - 0,820X$. Angka konstan dari unstandardized coefficients nilainya sebesar 18,827. Angka koefisien regresi nilainya sebesar -0,820. Angka ini mengandung arti bahwa setiap penambahan 1% variabel peristiwa nasional (X), maka variabel kunjungan kapal (Y) akan meningkat sebesar -0,820. Karena nilai koefisien regresi bernilai negatif (-), maka dengan demikian dapat dikatakan bahwa variabel peristiwa nasional (X) berpengaruh negatif terhadap variabel kunjungan kapal (Y).
 3. Untuk pengujian hipotesis t, diketahui nilai Sig. untuk pengaruh X terhadap Y sebesar $0,556 > 0,05$ dan nilai $t_{hitung} (-0,660) < t_{tabel} (2,093)$ sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat pengaruh X terhadap Y.
 4. Berdasarkan perhitungan menggunakan uji-F diperoleh nilai F_{hitung} sebesar 0,360 dengan nilai signifikansi (sig) sebesar 0,556. Oleh karena itu, jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel peristiwa nasional terhadap variabel kunjungan kapal secara bersamaan maka nilai signifikansinya adalah $> 0,05$.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian antara pengaruh peristiwa nasional terhadap kunjungan kapal di Pelabuhan Labuan Bajo diperoleh simpulan sebagai berikut :

- a) Hasil uji asumsi klasik menghasilkan nilai uji normalitas sebesar 0,200 yang menunjukkan bahwa data tersebut normal. Selanjutnya, uji multikolinearitas menunjukkan bahwa nilai tolerance variabel independen lebih besar dari 0,1 dan koefisien VIF kurang dari 10, sehingga tidak ada masalah multikolinearitas dalam model regresi.

Uji heteroskedastisitas menunjukkan bahwa variabel independen memiliki nilai signifikansi sebesar 0,309, lebih besar dari 0,05. Dari sini dapat disimpulkan bahwa tidak ada indikasi heteroskedastisitas.

Nilai Durbin watson terletak antara du dan 4-dl atau $1,221 < DW \text{ hit} (1,558) < 2,580$, dalam hal ini DW hitung terletak didaerah tidak terjadi autokorelasi. Dari sini kita dapat menyimpulkan bahwa model tidak mengandung autokorelasi.

- b) Uji regresi linier sederhana memberikan persamaan regresi, $Y = 18,827 - 0,820X$. Konstanta untuk unstandardized coefficients nilainya sebesar 18,827. Angka koefisien regresi nilainya sebesar -0,820. Angka ini mengandung arti bahwa setiap kenaikan 1% variabel peristiwa nasional (X), maka variabel kunjungan kapal (Y) akan meningkat sebesar -0,820. Karena nilai koefisien regresi bernilai negatif (-), maka dengan demikian dapat dikatakan bahwa variabel peristiwa nasional (X) berpengaruh negatif terhadap variabel kunjungan kapal (Y).
- c) Uji parsial (uji-t) menunjukkan bahwa variabel peristiwa nasional tidak berpengaruh terhadap kunjungan kapal, yaitu $0,556 > 0,05$.

Demikian pula pada uji-F, nilai $F_{hitung} (0,360) > F_{tabel} (4,35)$, menunjukkan bahwa variabel bebas tidak berpengaruh secara bersama-sama terhadap variabel terikat.

- d) Dari penelitian diatas, penulis menyimpulkan bahwa peristiwa nasional khususnya di era pandemi tidak berdampak pada kunjungan kapal di Pelabuhan Labuan Bajo, namun penulis akan tetap mempertahankan uji hipotesis karena :
- a. Fenomena sudah jelas, yaitu peristiwa nasional di tahun 2021 dan inilah yang menjadi daya tarik untuk diteliti.
 - b. Terdapat teori yang menyatakan adanya pengaruh/hubungan antara variabel X dan Y, yaitu :
 - 1) Kapal yang mengunjungi Pelabuhan Labuan Bajo waktu peristiwa terjadi, tidak hanya dinaiki oleh wisatawan luar Pulau Flores, namun juga menjadi sarana transportasi oleh masyarakat sekitar Kabupaten Manggarai Barat yang lokasi tinggalnya di pulau-pulau kecil disekitar.

Gambar 5. 1 Kegiatan masyarakat lokal yang melibatkan transportasi laut



Sumber: Dokumentasi pribadi penulis

Yang mana setiap kapal harus mengantongi SPB (Surat Ijin Berlayar). Jadi banyaknya kunjungan kapal saat peristiwa nasional terjadi, juga disebabkan oleh masyarakat Manggarai Barat yang ingin berbelanja baju lebaran dan sembako di Labuan Bajo sebagai pusat pemerintahan dan perbelanjaan.

- c. Data yang diambil benar-benar dari instansi terkait, yaitu KUPP Labuan Bajo dan BPS Manggarai Barat.
- d. Populasi dan sampel sudah representative/mewakili dimana kapal yang berkunjung dan digunakan untuk mengangkut wisatawan mempunyai GT 50-500. Lalu peristiwa nasional siklon tropis Seroja disebabkan karena kecepatan angin lebih dari 34 knot, jadi penulis menggunakan rata-rata kecepatan angin pada saat peristiwa nasional terjadi.
- e. Data yang diuji sudah memenuhi syarat, yakni lulus uji asumsi klasik.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang telah dibuat, penulis ingin mengemukakan saran-saran yang dapat dijadikan masukan positif bagi berbagai pihak demi kesempurnaan penulisan skripsi ini yakni:

1. Penelitian dan pengamatan yang dilakukan oleh peneliti, pemerintah perlu lebih bijak dalam membuat peraturan tentang pembatasan manusia dan
2. Bertindak tanggap dalam memberikan bantuan terhadap daerah yang terdampak Badai Seroja karena pada titik itu, akses-akses jalan ditutup dan gelombang tinggi menyebabkan pelabuhan tidak akan membolehkan kapal untuk berlayar sehingga tidak menutup kesempatan pelaku usaha pariwisata untuk mencari nafkah dan wisatawan untuk menikmati indahnya alam Indonesia.
3. Adapun untuk destinasi perlu terus dikembangkan secara organik, menghindari *mass tourism* (perjalanan wisata yang direncanakan untuk sekelompok orang yang hendak bepergian bersama dengan tujuan yang sama) dan menjaga keutuhan ekosistem alam, baik di kawasan Taman Nasional Komodo maupun di daratan sekitar Labuan Bajo.

Usaha bersama untuk memutus mata rantai penyebaran penyakit dan pemulihan sektor pelayaran perlu dapat berjalan beriringan disertai kesadaran penuh oleh seluruh lapisan masyarakat.

Perkembangan dan perubahan yang sangat dinamis dalam kondisi ini masih memungkinkan terbukanya berbagai opsi pengembangan wisata dan evaluasi lanjutan seiring berjalannya waktu.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, R. (2020). Pengaruh Current Ratio (CR), Debt Equity Ratio(DER), Dan Ukuran Perusahaan (SIZE) Terhadap Return On Equity (ROE). Studi Pada Perusahaan Manufaktur Sub Sektor konsumsi Yang Terdaftar Di BEI Periode 2015 - 2018. *BAB IV*, 23-31.
- Admin. (2019). *Tugas dan Fungsi Kantor UPP Kelas III*. Retrieved from <https://hubla.dephub.go.id/uppsasio/page/tugas-dan-fungsi>
- Admin. (2020, Juli 7). *Apakah Coronavirus dan COVID-19 itu?* Retrieved from <https://infeksiemerging.kemkes.go.id/uncategorized/apakah-coronavirus-dan-covid-19-itu>
- Aida, N. R. (2021, April 5). *Apa Itu Siklon Tropis Seroja? Asal Penamaan, Dampak dan Penyebabnya*. Retrieved from <https://www.kompas.com/tren/read/2021/04/05/160000365/apa-itu-siklon-tropis-seroja-asal-penamaan-dampak-dan-penyebabnya?page=all>
- Alimi. (2016). Pengaruh Kemampuan Manajerial Dan Kecerdasan Emosional Kepala Madrasah Terhadap Kinerja Kepala Madrasah Ibtidaiyah Di Kabupaten Pati Tahun Pelajaran 2015/2016. *BAB IV*, 103.
- Alimuddin, A. A. (2020, April 21). *Dampak Virus Covid-19 terhadap sektor Pariwisata Indonesia*. Retrieved from <https://sultraline.id/dampak-virus-covid-19-terhadap-sektor-pariwisata-indonesia>
- Andaka, D. (Vol. 1, No. 2). Dampak Pelarangan Mudik Akibat Pandemi Covid19 Terhadap Bisnis Angkutan Udara Di Indonesia. *Journal of Civil Engineering and Planning* , 120.
- Efi. (2014). Statistic. *BAB III : Nilai Ringkasan Data*, 1.
- Gebie, M. (2019). Komodo National Park And Labuan Bajo Baseline Demand & Supply, Market Demand Forecasts, And Investment Needs. *Market Analysis*

And Demand Assessment To Support The Development Of Integrated Tourism Destinations Across Indonesia, 6.

- Hermanto, S. (2013, April 17). *Metode Penelitian*. Retrieved from <https://adoc.pub/bab-iii-metode-penelitian-a-identifikasi-variabel-fenomena-a.html>
- Hidayat, A. (2017). *Pengertian dan Penjelasan Uji Autokorelasi Durbin Watson*. Retrieved from <https://www.statistikian.com/2017/01/uji-autokorelasi-durbin-watson-spss.html>
- Hutagalung, R. R. (2021). Analisis Swot Gua Batu Cermin Sebagai Daya Tarik Wisata Di Kabupaten Manggarai Barat. *Vol.2 No.2 Juli 2021* , 587.
- Ilmi, S. N. (2016). Pengaruh Biaya Pencegahan Dan Biaya Penilaian Terhadap Jumlah Produk Cacat . *Studi Pada Pt.Berdikari Metal Engineering*, 84.
- Kojo, A. I. (2019). Pengaruh Manajemen Perubahan, Budaya Organisasi Dan Keterlibatan Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Pada PT. Bank Sulut GO. *Jurnal EMBA Vol. 7 No. 3*, 4261-4270.
- Mashabi, S. (2021, April 29). *BMKG: Dampak Siklon Tropis Sangat Kompleks*. Retrieved from <https://nasional.kompas.com/read/2021/04/29/15384511/bmkg-dampak-siklon-tropis-sangat-kompleks>
- Melita, S. (2018, November 30). *Analisis Korelasi*. Retrieved from <http://psikologi.uma.ac.id/wp-content/uploads/2019/01/ANALISIS-KORELAS.pdf>
- Mulyono. (2019, Desember 2). *Analisis Uji Asumsi Klasik*. Retrieved from <https://bbs.binus.ac.id/management/2019/12/analisis-uji-asumsi-klasik/>
- Nurchahyo, B. (2018). Analisis Dampak Penciptaan Brand Image Dan Aktifitas Word Of Mouth (Wom) Pada Penguatan Keputusan Pembelian Produk Fashion. *JURNAL NUSAMBA VOL.3 NO.1* , 14.
- Putri, V. K. (2021, April 5). *4 Ruang Lingkup Sejarah*. Retrieved from <https://www.kompas.com/skola/read/2021/04/05/140838369/4-ruang-lingkup-sejarah?page=all#:~:text=Peristiwa%20merujuk%20pada%20kejadian%20yang,menyangkut%20kehidupan%20manusia%20dan%20relasinya.>

- Rachmawati, Y. (2019). Manajemen Bencana Banjir Berbasis Masyarakat Di Kota Semarang . *BAB II*, 1.
- Ramadhan, F. R. (2016). Pengaruh Citra Merek terhadap Keputusan Pembelian Konsumen di Riotic Store. *BAB III*, 1.
- Riadi, M. (2020, November 29). *Populasi dan Sampel Penelitian (Pengertian, Proses, Teknik Pengambilan dan Rumus)*. Retrieved from <https://www.kajianpustaka.com/2020/11/populasi-dan-sampel-penelitian.html>
- Riona, I. (2013). Dampak Sosial Ekonomi Berdirinya Pabrik Rokok Sampoerna Di Desa Giripeni Kecamatan Wates Kabupaten Kulon Progo. *BAB II*, 1.
- Rosliani, S. M. (2017). Pengaruh Pemberian Reward And Punishment Terhadap Motivasi Belajar Siswa Kelas X Pada Mata Pelajaran PKN Di SMA Pasundan 3 Bandung. *BAB III*, 1.
- Rukmana, M. (2019). Pengaruh Kualitas Produk, Kualitas Pelayanan, Harga Dan Word Of Mouth Terhadap Keputusan Pembelian Convenience Goods Pada Konsumen Swalayan KUD Pakis. *eJrm Vol. 08 No. 03*, 73.
- Sari, D. N. (2020). Pengaruh Struktur Aset, Likuiditas, Dan Investment Opportunity Set Terhadap Kebijakan Hutang. *BAB III*, 45.
- Setiawan, R. (2017). Pengaruh Motivasi Kerja Dan Kompensasi Terhadap Kinerja Karyawan Di Pt. Samudra Bahari Utama. *AGORA Vol. 5, No. 1*, 1.
- Supriyadi, D. (2016). Statistik Transportasi Jawa Barat. *Kunjungan Kapal*, 29. Retrieved from halaman 29: <http://dishub.jabarprov.go.id/doc/data/Statistik-Transportasi-Jawa-Barat-2015/mobile/index.html#p=39>
- Sya'ban, N. I. (2017). Pengaruh Struktur Modal Dan Pertumbuhan Perusahaan Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Food And Beverage Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2011-2016. *BAB III*, 30-43.
- Syafnidawaty. (2020, November 14). *Pengertian Analisis Menurut Para Ahli*. Retrieved from <https://raharja.ac.id/2020/11/14/analisis/>

- Syafnidawaty. (2020, November 8). *Pengertian Data Sekunder*. Retrieved from <https://raharja.ac.id/2020/11/08/data-sekunder/>
- Widyawati, Y. A. (2021). Analisis Faktor yang Mempengaruhi Keberhasilan Penggalangan Dana pada Equity Crowdfunding. *BAB IV*, 30-40.
- Yusrianto. (2018). Dampak Sosial Pernikahan di Bawah Umur Terhadap Pembinaan Keluarga di Kecamatan Seberida Kabupaten Indragiri Hulu. *BAB II*, 1.

LAMPIRAN

Variabel yang diuji penulis (X dan Y)

NO	Rata-rata kecepatan angin	Total Berkunjung
	Peristiwa Nasional (m/s)	Kunjungan Kapal
1	3	19
2	4	17
3	4	15
4	4	22
5	2	15
6	1	19
7	2	11
8	2	11
9	3	11
10	2	18
11	2	20
12	2	18
13	1	29
14	2	25
15	2	15
16	2	12
17	2	11
18	2	18
19	2	12
20	2	24
21	2	23

CATATAN :

1. Rata-rata kecepatan angin diambil dari penyebab Siklon Seroja, yaitu kecepatan angin maksimum yang terus bergerak.
2. Kunjungan kapal ditentukan sampel Kapal dengan GT 50-500 dengan jumlah Kunjungan > 10 kali

Data kapal dengan GT 50-500 yang berkunjung ke Pelabuhan Labuan Bajo pada bulan Januari-
Juli, 2021

NO	NAMA KAPAL	BENDERA	GT	Berapa kali kapal berkunjung ke Pelabuhan Labuan Bajo, 2021							Total Kunjungan Kapal
				Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	
1	KLM. Al Fathran	RI	64	3	0	1	5	3	5	2	19
2	KLM. Al Ikai	RI	171	0	0	0	0	0	3	0	3
3	KLM. Al Madira	RI	50	2	0	5	3	4	3	0	17
4	KLM. All Star Explorer 2	RI	68	0	0	0	0	0	2	1	3
5	KLM. Amaya Explorer	RI	147	0	0	0	0	2	2	0	4
6	KLM. Ananda	RI	71	0	0	0	0	1	1	0	2
7	KLM. Andalucia	RI	71	0	0	0	1	2	1	1	5
8	KLM. Andalucia 2	RI	71	0	0	1	2	5	1	1	10
9	KLM. Andamari	RI	123	1	0	0	0	0	2	0	3
10	KLM. Arfisyana Indah	RI	60	1	0	1	2	1	9	1	15
11	KLM. Arumi 01	RI	50	0	0	3	0	2	2	1	8
12	KLM. Cajoma V	RI	106	1	0	0	1	2	4	1	9
13	KLM. Carnaby	RI	77	0	0	1	2	1	4	1	9
14	KLM. Ciela	RI	60	1	1	2	1	4	1	0	10
15	KLM. Cordelia Phinisi	RI	103	2	0	3	5	3	6	3	22
16	KLM. Dahayu	RI	59	0	0	0	0	0	3	0	3
17	KLM. Dinara	RI	63	3	0	2	2	3	3	2	15
18	KLM. Dream Ocean	RI	104	0	1	1	0	0	1	0	3
19	KLM. Dua By Larea Rea	RI	69	1	0	3	3	4	8	0	19
20	KLM. Fenides	RI	172	0	0	0	3	0	2	1	6
21	KLM. Flores Utama	RI	61	1	0	0	4	5	0	1	11
22	KLM. Flores Utama Indah	RI	56	0	1	5	2	1	0	1	10
23	KLM. Floressea Kencana	RI	85	0	0	0	0	4	5	0	9
24	KLM. Gammara	RI	79	0	0	0	0	0	4	1	5
25	KLM. Gandha Nusantara 20	RI	93	0	1	3	2	0	4	1	11
26	KLM. Jakare	RI	93	0	0	0	0	0	1	0	1
27	KLM. Kalaki	RI	50	0	0	0	0	0	1	0	1
28	KLM. Kanha Loka	RI	105	0	2	1	1	3	3	1	11
29	KLM. La Unua	RI	71	0	0	0	3	1	1	0	5
30	KLM. Lady Denok	RI	114	0	0	0	1	0	1	0	2
31	KLM. Lako Sae	RI	161	1	0	0	0	0	2	0	3
32	KLM. Lalunia	RI	62	0	0	0	1	1	5	0	7
33	KLM. Lambo rajo	RI	132	0	0	1	0	2	1	0	4
34	KLM. Lambo Rajo 2	RI	132	1	0	0	1	0	4	2	8
35	KLM. Levilia	RI	67	4	1	4	1	4	4	0	18
36	KLM. Lexxy	RI	83	3	2	5	3	4	2	1	20
37	KLM. Liberty I	RI	54	0	0	1	0	1	1	0	3
38	KLM. Magia III	RI	149	3	1	0	4	2	7	1	18
39	KLM. Maipa Deapati	RI	73	0	0	1	1	1	4	0	7
40	KLM. Marcopolo Blue	RI	68	0	0	0	0	0	1	0	1
41	KLM. Marcopolo Green	RI	68	1	0	0	0	1	1	0	3
42	KLM. Mata Raja	RI	61	0	0	0	0	0	1	0	1
43	KLM. Mikumba II	RI	137	0	0	0	0	2	2	0	4
44	KLM. My Mon	RI	89	0	0	0	0	0	1	0	1

45	KLM. Navila	RI	59	5	0	4	5	6	8	1	29
46	KLM. Nk Jaya Explorer 1	RI	50	3	0	2	3	3	11	3	25
47	KLM. Papiton	RI	54	0	0	4	5	1	4	1	15
48	KLM. Papiton 2	RI	55	0	1	0	1	3	5	2	12
49	KLM. Papiton Agil	RI	104	0	0	0	1	3	4	0	8
50	KLM. Pelita Arunika	RI	109	0	0	1	1	5	4	0	11
51	KLM. Phinisi Helena	RI	77	4	0	3	3	1	6	1	18
52	KLM. Plataran Felicia	RI	81	0	0	0	0	0	1	0	1
53	KLM. Prameswari	RI	85	0	0	0	1	0	1	0	2
54	KLM. Queen Samara 01	RI	54	0	0	2	5	2	3	0	12
55	KLM. Riley	RI	61	0	0	0	0	2	3	2	7
56	KLM. Rutas Utama Indah	RI	56	0	0	0	0	0	1	0	1
57	KLM. Seamore Papua	RI	90	0	0	1	1	0	1	0	3
58	KLM. Senja I	RI	81	0	0	0	0	1	2	0	3
59	KLM. Sinar Pagi Komodo	RI	52	0	0	0	0	2	3	0	5
60	KLM. Sipakatau	RI	53	0	0	2	1	0	7	0	10
61	KLM. Sumba Ocean	RI	75	0	0	1	0	0	1	0	2
62	KLM. Supraba	RI	103	0	1	2	0	0	2	1	6
63	KLM. Tanaka	RI	85	1	0	0	0	1	1	0	3
64	KLM. Thalassa	RI	83	0	0	0	2	0	3	0	5
65	KLM. Thalassa 2	RI	87	0	0	0	1	0	1	0	2
66	KLM. Tiger Blue	RI	131	0	0	0	0	1	1	0	2
67	KLM. Vinca Voyages	RI	95	1	1	4	4	6	7	1	24
68	KLM. White Pearl	RI	55	0	1	0	2	3	6	0	12
69	KLM. Xhipias	RI	52	0	0	0	0	1	0	0	1
70	KLM. Yolande	RI	127	2	0	0	0	0	0	0	2
Total jumlah kunjungan ke pelabuhan per bulan, 2021				45	14	70	90	110	205	36	570
Total kunjungan ke pelabuhan pada bulan Januari-Juli, 2021											

Data rata-rata kecepatan angin oleh BMKG Kabupaten Manggarai Barat bulan Januari- Juli, 2021



ID WMO : 97282
 Nama Stasiun : Stasiun Meteorologi Komodo
 Lintang : -8.48673
 Bujur : 119.88683
 Elevasi : 67

Tanggal	ff_x	ddd_x	ff_avg	ddd_car	TOTAL ff_avg	Tanggal	ff_x	ddd_x	ff_avg	ddd_car	TOTAL ff_avg	Tanggal	ff_x	ddd_x	ff_avg	ddd_car	TOTAL ff_avg
01-01-2021	5	290	1	C	71	01-02-2021	5	320	2	NW	66	01-03-2021	4	20	2	C	63
02-01-2021	4	200	2	W		02-02-2021	5	270	2	NW		02-03-2021	4	330	1	C	
03-01-2021	6	320	2	S		03-02-2021	9	300	3	NW		03-03-2021	4	320	2	NW	
04-01-2021	6	360	2	NW		04-02-2021	5	350	2	W		04-03-2021	4	30	2	S	
05-01-2021	6	350	2	N		05-02-2021	3	350	2	W		05-03-2021	6	320	2	NW	
06-01-2021	4	310	2	S		06-02-2021	3	50	1	C		06-03-2021	6	340	2	S	
07-01-2021	3	60	1	C		07-02-2021	4	320	2	N		07-03-2021	7	330	2	NW	
08-01-2021	3	280	2	SW		08-02-2021	5	310	2	C		08-03-2021	5	330	2	NW	
09-01-2021	5	340	2	C		09-02-2021	5	300	2	W		09-03-2021	4	170	2	S	
10-01-2021	7	20	3	S		10-02-2021	5	210	2	S		10-03-2021	5	230	3	SW	
11-01-2021	5	50	2	S		11-02-2021	4	350	1	C		11-03-2021	6	300	2	S	
12-01-2021	5	320	2	S		12-02-2021	5	360	2	N		12-03-2021	6	240	3	S	
13-01-2021	4	300	1	C		13-02-2021	5	280	2	W		13-03-2021	4	280	2	SW	
14-01-2021	3	290	2	S		14-02-2021	7	220	2	C		14-03-2021	4	220	2	S	
15-01-2021	6	230	2	SW		15-02-2021	5	290	2	S		15-03-2021	5	310	2	S	
16-01-2021	6	310	3	SW		16-02-2021	5	260	2	S		16-03-2021	5	360	2	NE	
17-01-2021	5	270	2	S		17-02-2021	6	310	3	NW		17-03-2021	5	50	2	S	
18-01-2021	7	250	4	SW		18-02-2021	6	220	2	C		18-03-2021	6	20	2	NE	
19-01-2021	6	200	3	SW		19-02-2021	6	310	2	NW		19-03-2021	6	310	2	NW	
20-01-2021	5	240	2	SW		20-02-2021	6	280	4	W		20-03-2021	5	350	3	NW	
21-01-2021	6	320	2	N		21-02-2021	7	230	4	SW		21-03-2021	4	340	1	N	
22-01-2021	7	300	2	NW		22-02-2021	8	260	3	SW		22-03-2021	4	300	2	E	
23-01-2021	5	190	2	S		23-02-2021	5	320	3	NW		23-03-2021	4	10	2	SE	
24-01-2021	5	210	2	S		24-02-2021	6	310	2	NW		24-03-2021	4	350	2	S	
25-01-2021	5	200	2	SW		25-02-2021	5	350	1	C		25-03-2021	4	320	2	S	
26-01-2021	6	320	2	S		26-02-2021	6	240	3	SW		26-03-2021	4	270	2	S	
27-01-2021	6	310	3	NW		27-02-2021	8	230	4	SW		27-03-2021	5	290	2	W	
28-01-2021	7	310	5	NW		28-02-2021	6	260	4	S		28-03-2021	5	290	2	W	
29-01-2021	8	340	4	NW								29-03-2021	5	280	2	W	
30-01-2021	7	230	3	NW								30-03-2021	5	360	2	S	
31-01-2021	5	320	2	C								31-03-2021	4	140	2	S	

Tanggal	ff_x	ddd_x	ff_avg	ddd_car	TOTAL ff_avg	Tanggal	ff_x	ddd_x	ff_avg	ddd_car	TOTAL ff_avg	Tanggal	ff_x	ddd_x	ff_avg	ddd_car	TOTAL ff_avg
01-04-2021	7	170	2	C	66	01-05-2021	7	60	2	C	61	01-06-2021	5	360	2	NE	57
02-04-2021	8	310	3	S		02-05-2021	4	280	2	S		02-06-2021	7	30	2	C	
03-04-2021	7	210	4	SW		03-05-2021	4	290	2	S		03-06-2021	5	10	2	S	
04-04-2021	10	230	4	SW		04-05-2021	4	10	2	W		04-06-2021	4	40	2	NE	
05-04-2021	6	230	4	SW		05-05-2021	4	280	2	S		05-06-2021	4	340	2	S	
06-04-2021	5	330	2	NE		06-05-2021	3	320	2	SW		06-06-2021	4	330	2	S	
07-04-2021	5	10	1	C		07-05-2021	5	270	2	W		07-06-2021	4	10	1	C	
08-04-2021	3	60	2	NE		08-05-2021	4	220	2	S		08-06-2021	6	150	2	E	
09-04-2021	4	360	2	S		09-05-2021	4	330	2	S		09-06-2021	4	30	2	W	
10-04-2021	5	230	3	SW		10-05-2021	5	320	2	NW		10-06-2021	4	30	2	S	
11-04-2021	3	40	2	S		11-05-2021	5	290	2	S		11-06-2021	5	270	2	S	
12-04-2021	4	40	2	S		12-05-2021	4	260	2	S		12-06-2021	5	280	2	W	
13-04-2021	5	260	2	C		13-05-2021	4	310	2	S		13-06-2021	5	290	2	S	
14-04-2021	3	310	1	S		14-05-2021	4	60	2	S		14-06-2021	4	300	2	S	
15-04-2021	4	190	2	S		15-05-2021	4	2	S	15-06-2021		5	40	2	NE		
16-04-2021	3	10	2	S		16-05-2021	4	20	2	S		16-06-2021	4	310	2	W	
17-04-2021	3	280	2	S		17-05-2021	4	280	2	S		17-06-2021	4	310	2	S	
18-04-2021	4	310	2	SW		18-05-2021	4	320	2	E		18-06-2021	5	260	2	S	
19-04-2021	4	270	2	C		19-05-2021	4	270	2	W		19-06-2021	3	280	1	C	
20-04-2021	4	220	2	S		20-05-2021	4	280	2	S		20-06-2021	4	280	1	NE	
21-04-2021	4	320	2	S		21-05-2021	5	320	2	S		21-06-2021	5	280	2	NW	
22-04-2021	4	280	2	W		22-05-2021	4	320	2	S		22-06-2021	5	270	2	S	
23-04-2021	5	310	2	S		23-05-2021	4	310	2	S		23-06-2021	5	80	2	S	
24-04-2021	4	360	2	N		24-05-2021	3	270	2	NE		24-06-2021	5	40	2	N	
25-04-2021	3	290	2	C		25-05-2021	4	260	1	C		25-06-2021	4	120	2	SE	
26-04-2021	3	270	2	S		26-05-2021	4	360	2	S		26-06-2021	3	50	2	S	
27-04-2021	4	280	2	S		27-05-2021	6	360	2	N		27-06-2021	4	50	2	S	
28-04-2021	5	280	2	W		28-05-2021	5	350	2	S		28-06-2021	4	360	2	S	
29-04-2021	5	290	2	W		29-05-2021	4	270	2	S		29-06-2021	4	300	2	S	
30-04-2021	5	320	2	S		30-05-2021	4	10	2	S		30-06-2021	5	320	2	S	
						31-05-2021	5	350	2	NE							

Keterangan :
 8888: data tidak terukur
 9999: Tidak Ada Data (tidak dilakukan pengukuran)
 ff_x: Kecepatan angin maksimum (m/s)
 ddd_x: Arah angin saat kecepatan maksimum (°)
 ff_avg: Kecepatan angin rata-rata (m/s)
 ddd_car: Arah angin terbanyak (°)