

22 September 2020



RESILIENSI TRANSPORTASI UDARA DISAAT

PANDEMIC **COVID-19**

Pemulihan Ekonomi Nasional Sektor
transportasi Udara



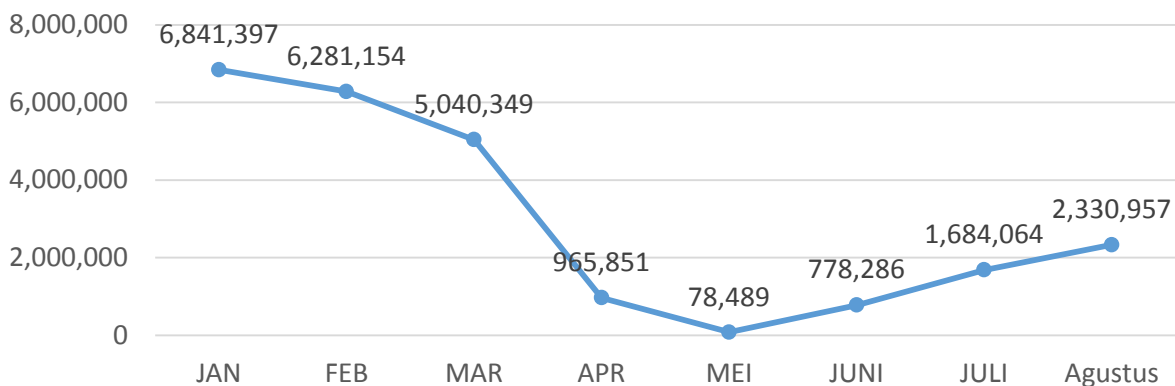
01 Pengaruh Covid-19 Terhadap Dunia Penerbangan

02 Peluang Dan Tantangan Transportasi Udara Dimasa Pandemi

03 Strategi Transportasi Udara Dimasa Pandemi Covid-19

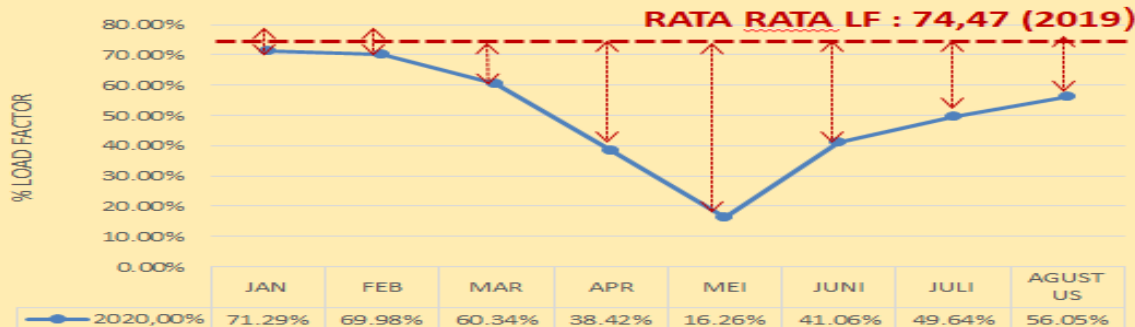
DAMPAK NASIONAL

Penumpang Domestik



Penurunan Jumlah Penumpang

LOAD FAKTOR 12 MASKAPAI NASIONAL

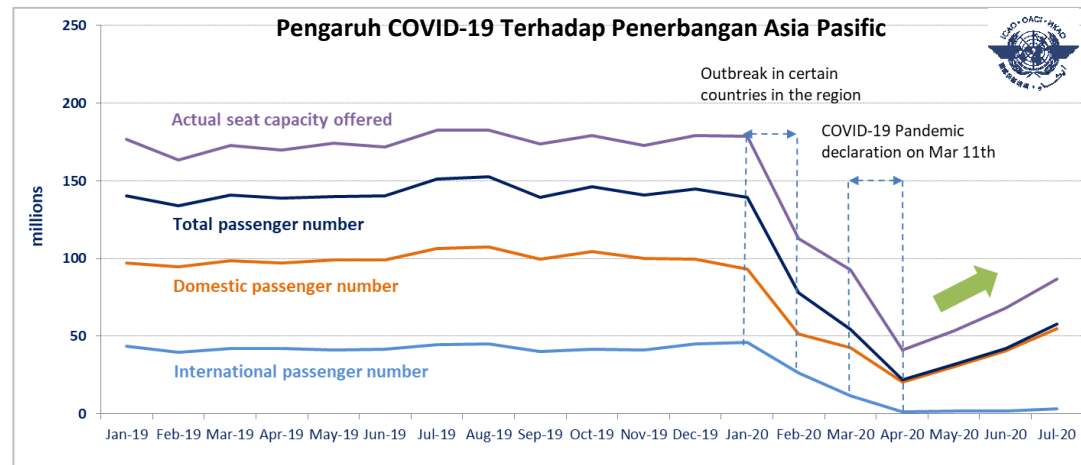


rata rata penurunan Load Factor selama pandemic di tahun 2020 sebesar 22,9% dibandingkan tahun 2019

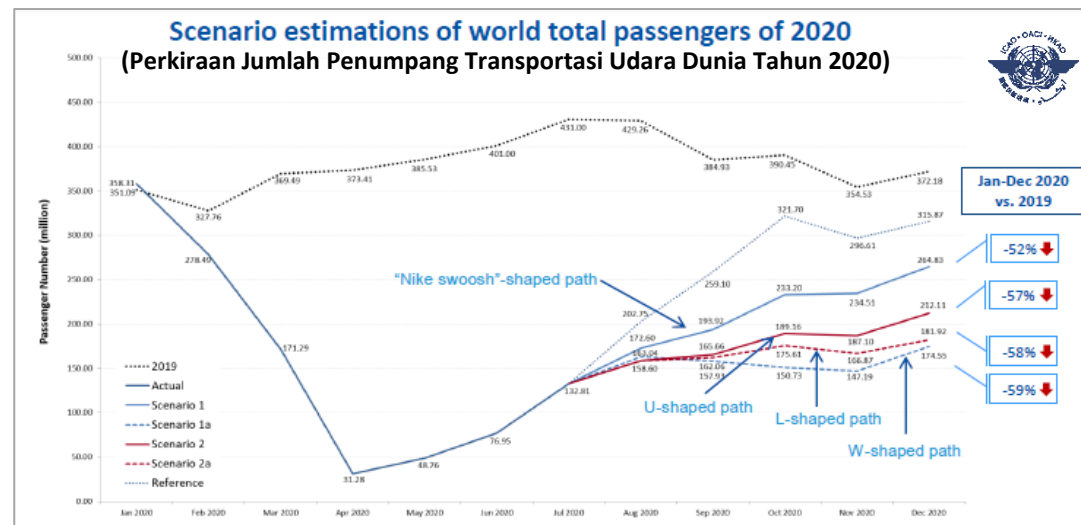
DAMPAK INTERNASIONAL

Jumlah penumpang Asia/Pasifik Jan hingga Juli turun 57% dari 985 juta di 2019 menjadi 425 juta pada 2020; penumpang internasional menurun sekitar 70%

Pengaruh COVID-19 Terhadap Penerbangan Asia Pasifik



Scenario estimations of world total passengers of 2020 (Perkiraan Jumlah Penumpang Transportasi Udara Dunia Tahun 2020)



ICAO memprediksi Jumlah Penumpang Penerbangan Dunia Sampai Dengan Akhir Tahun 2020, dalam skala paling optimis masih jauh dibawah rata rata jumlah penumpang Normal masih berada di angka -52%

DAMPAK PANDEMI COVID-19 PADA MASKAPAI



MASKAPAI DUNIA



26 Maskapai dunia bangkrut/ berhenti operasi dampak pandemik covid-19

(Air Italy, Atlas Global, Flybe, Miami Air, International, Trans States Airlines, Ernest Airlines, Compass Airlines, Braathens Regional Airlines, City Jet, Virgin Australia, Air Mauritius (flag carrier), German Airways, Comair, Avianca S.A. (flag carrier), Thai Airways (flag carrier), TAME (flag carrier), LATAM Airline Group, Level Europe, Sun Express Deutschland, One Airlines, NookScoot, LIAT, Alitalia (flag carrier), South African Airways (flag carrier), Jet Time, Virgin Atlantic)

83 penerbangan, pengurangan penerbangan) dampak pandemik covid-19

Air Serbia (Flag Carrier), Air Tahiti Nui (Flag Carrier), Air Zimbabwe (Flag Carrier), Alaska Airlines, American Airlines, Atlantic Airways (Flag Carrier), Austrian Airlines (Flag Carrier), Belavia Belarusian Airlines (Flag Carrier), Bangkok Airways,.... Dst)

Sumber : wikipedia



MASKAPAI NASIONAL



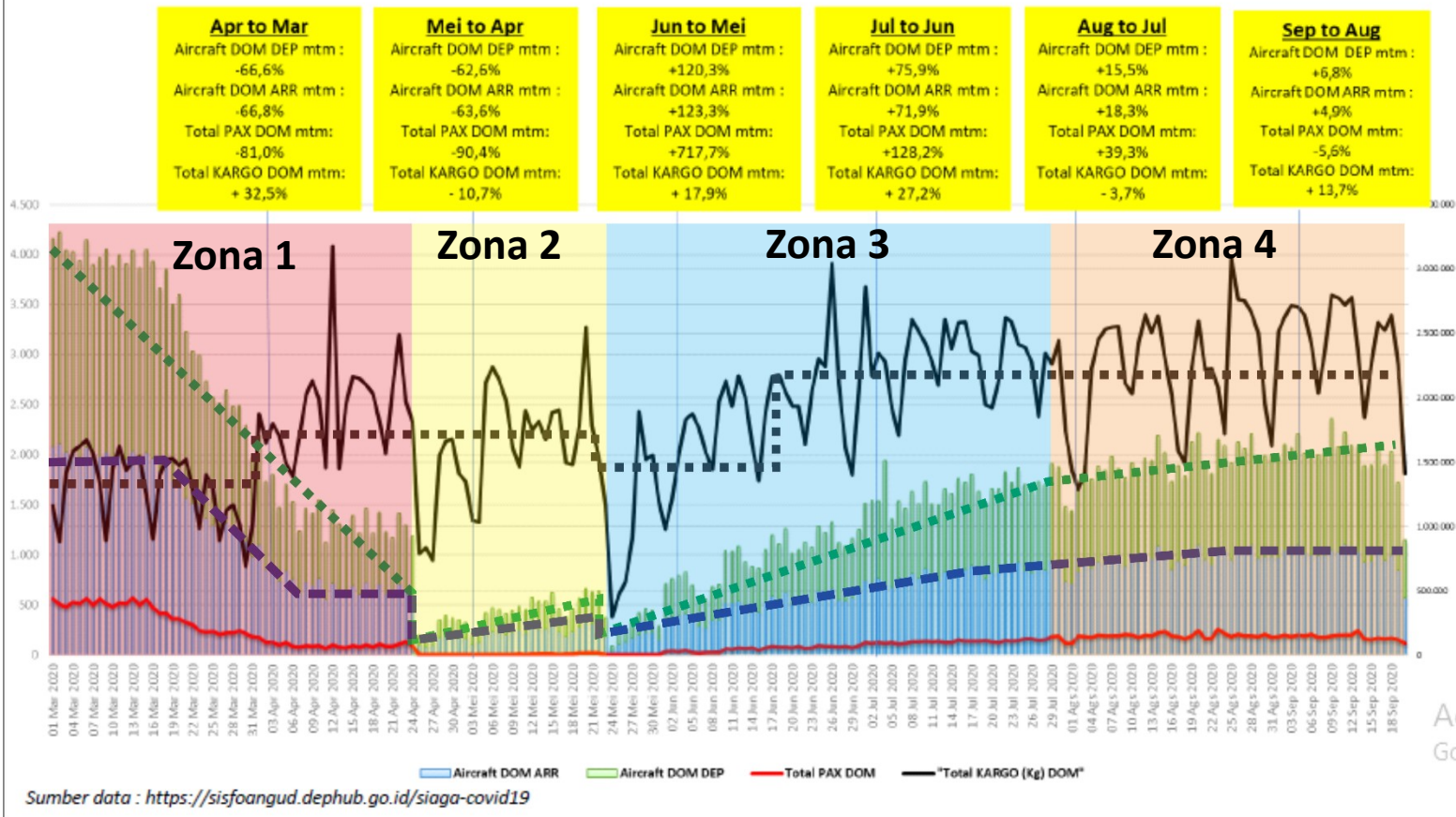
Domestik : Sebanyak 15 BUAU niaga berjadwal, sempat melakukan pengurangan frekuensi dan rute, kini telah kembali melayani rute - rute penerbangan domestik periode Summer 20, walaupun tidak melayani seluruh rute penerbangan yang dimilikinya (kecuali PT. Transnusa Aviation Mandiri, berhenti operasi sementara September 2020)

Internasional : BUAU mengurangi rute dan frekuensi penerbangan internasional. Garuda dari 30 rute hanya beroperasi 11 rute, Indonesia Airasia dari 23 rute hanya melayani 5 rute pada Juli 2020. Batik, Citilink, Lion, Sriwijaya belum melayani penerbangan secara regular/berjadwal, namun secara periodik melayani penerbangan charter

Sumber : Dit. Angkutan Udara

KINERJA PENERBANGAN NASIONAL (KARGO DAN PENUMPANG)

Perkembangan Traffic Angkutan Udara (Pswt/Penumpang/Kargo) Niaga Berjadwal Dalam Negeri
Posisi 01 Maret 2020 sd 21 September 2020
Pada 50 Bandara Pemantauan Siaga COVID-19



Untuk Penerbangan Kargo tidak terpengaruh signifikan bahkan cenderung mengalami peningkatan yang stabil sejak maret sampai dengan akhir 2020, hal ini karena tidak adanya kebijakan pembatasan penerbangan kargo dan merupakan peluang optimal bisnis penerbangan di masa Covid-19.

Zona I

Mulai Turunnya Kepercayaan Publik Terkait Trsnportasi Udara Khususnya Penumpang Datang dan Pergi sejak Kasus Pertama bulan Maret sampai tanggal 24 April 2020

Zona 2

Transportasi Udara mengalami Kontraksi sangat dalam karena adanya Pemberlakuan SE 25 Tahun 2020 Tentang Pembatasan Mudik dan pengendalian transportasi yang disusul dengan Surat edaran 04 Tahun 2020 tentang pembatasan orang dan barang yang berakhir di tanggal 21 Mei 2020


Zona 3

Mulai Menggeliatnya sector transportasi dengan adanya SE 32 Tahun 2020 tentang Petunjuk Operasional Transportasi Udara untuk Pelaksanaan Pembatasan Perjalanan Orang dalam Rangka Percepatan Penanganan Corona Virus Disease 2019 (Covid-19), dan adanya kebijakan Create Demand Pariwisata.


Zona 4

Kepercayaan Publik dalam penggunaan transportasi udara yang mulai stabil namun masih terbatas karena adanya pembatasan LF juga Kepercayaan Publik yang belum tumbuh mengingat belum adanya sosialisasi massif terkait amannya transportasi udara di masa Covid.


DAMPAK EKONOMI NASIONAL AKIBAT COVID-19



Pertumbuhan ekonomi global diperkirakan berkontraksi sebesar -3% sedangkan pertumbuhan ekonomi Indonesia diperkirakan sebesar hanya 0,5% di akhir tahun 2020 (IMF, 2020)



Ekonomi Indonesia pada triwulan I-2020 tumbuh 2,97% atau berkontraksi sebesar 5,07% dibandingkan dengan periode yang sama pada tahun 2019 (BPS, 2020).



Aktivitas pariwisata dan sector industry merupakan 2 (dua) aktivitas ekonomi yang paling merasakan dampak, termasuk bisnis penerbangan atau sektor/jasa angkutan udara.



- Bergesernya Fokus Transportasi Udara bukan saja harus melakukan peningkatan jumlah penumpang (*Create Demand*) tapi juga harus mendukung terhadap sector strategis domestic (*Create Supply*) dan Fokus terhadap aspek Kesehatan Penumpang.
- Aspek Kesehatan penumpang menjadi Point utama saat pandemic Covid-19 namun juga harus tetap memperhatikan sisi Kenyamanan dan standar pelayanan yang baik (Pre Flight, In Flight Dan Post Flight)
- Menurunnya tingkat kepercayaan Masyarakat terhadap Transportasi Udara karena adanya wabah Covid -19, sementara transportasi udara sudah sejak tahun 2019 sudah mengalami penurunan akibat adanya penyesuaian harga oleh maskapai sekaligus adanya pembatasan LF disaat pandemic covid-19 di tahun 2020.
- Konektifitas antar wilayah yang menjadi tugas pemerintah harus tetap terlayani walaupun dalam kondisi menurunnya jumlah penumpang yang terus menurun tajam sejak April 2020.



PELUANG

- Disaat Dunia mengalami perlambatan ekonomi dan terhentinya Rantai Pasok Dunia Indonesia dapat mengambil start lebih dulu untuk mengambil alih **Rantai Pasok Dunia** dengan pengembangan Bandar Udara Super Hub dan Dukungan Transportasi terhadap **sektor Produk Strategis**.
- Indonesia Dengan Potensi Sumberdaya Alam yang Kaya baik sektor Pariwisata, Pertanian Perkebunan, Pertambangan maupun energy serta Hasil Alam Lainnya dan posisi menguntungkan secara Geostrategis dan Geoekonomi berpeluang untuk mengambil keuntungan Global melalui pembangunan sector transportasi yang berfokus pada Industri Domestik melalui **Dukungan Kawasan Transportasi Udara Untuk KEK**.
- Dengan Kondisi Geografis berbentuk kepulauan berpeluang untuk Sektor Transportasi Udara Domestik tetap bertahan bahkan semakin baik walaupun kondisi penerbangan Dunia Mengalami Kontraksi, dengan membangun kepercayaan public terhadap transportasi secara masif. (Tidak terpengaruh Dunia)

STRATEGI TRANSPORTASI UDARA DIMASA PANDEMIK

SEKTOR TRANSPORTASI UDARA

**RESTRUKSISASI TATANAN
TRANSPORTASI UDARA**

PENGUATAN DUKUNGAN SEKTOR PRODUKSI - DUKUNGAN LOGISTIK (KEK)

DUKUNGAN SEKTOR PARIWISATA

DUKUNGAN KONEKTIFITAS KARGO

PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR STRATEGIS - SUPER HUB BALI

PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR STRATEGIS - JEMBATAN UDARA

OPTIMILASASI BANDAR UDARA INTERNASIONAL

**EFISIENSI OPERASI TRANSPORTASI
UDARA**

SARANA – PESAWAT UDARA DAN RUTE PENERBANGAN

PRASARANA – BANDAR UDARA DAN RUANG UDARA

PEMANFAATAN IT

**PENINGKATAN KEPERCAYAAN
PENGGUNA JASA/ MASYARAKAT**

PENGUATAN DUKUNGAN SEKTOR PRODUKSI - DUKUNGAN LOGISTIK (KEK)

DUKUNGAN SEKTOR PARIWISATA

DUKUNGAN KONEKTIFITAS KARGO

**DUKUNGAN INSENTIF SEKTOR
PENERBANGAN**

DUKUNGAN INFRASTRUKTUR STRATEGIS SEKTOR PRODUKSI – DUKUNGAN LOGISTIK KEK

Rancangan Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2020 - 2024



Dalam rangka mempercepat pencapaian pembangunan ekonomi nasional, diperlukan peningkatan penanaman modal melalui penyediaan kawasan yang memiliki keunggulan ekonomi dan geostrategis. Kawasan tersebut dipersiapkan untuk memaksimalkan kegiatan industri, ekspor, impor dan kegiatan ekonomi lain yang memiliki nilai ekonomi tinggi. Pengembangan KEK bertujuan untuk mempercepat perkembangan daerah dan sebagai model terobosan pengembangan kawasan untuk pertumbuhan ekonomi, antara lain industri, pariwisata dan perdagangan sehingga dapat meningkatkan lapangan pekerjaan.

1. Bandar Udara Hanan Djoedin Tanjung Pandan



2. Bandar Udara Internasional – Lombok Praya



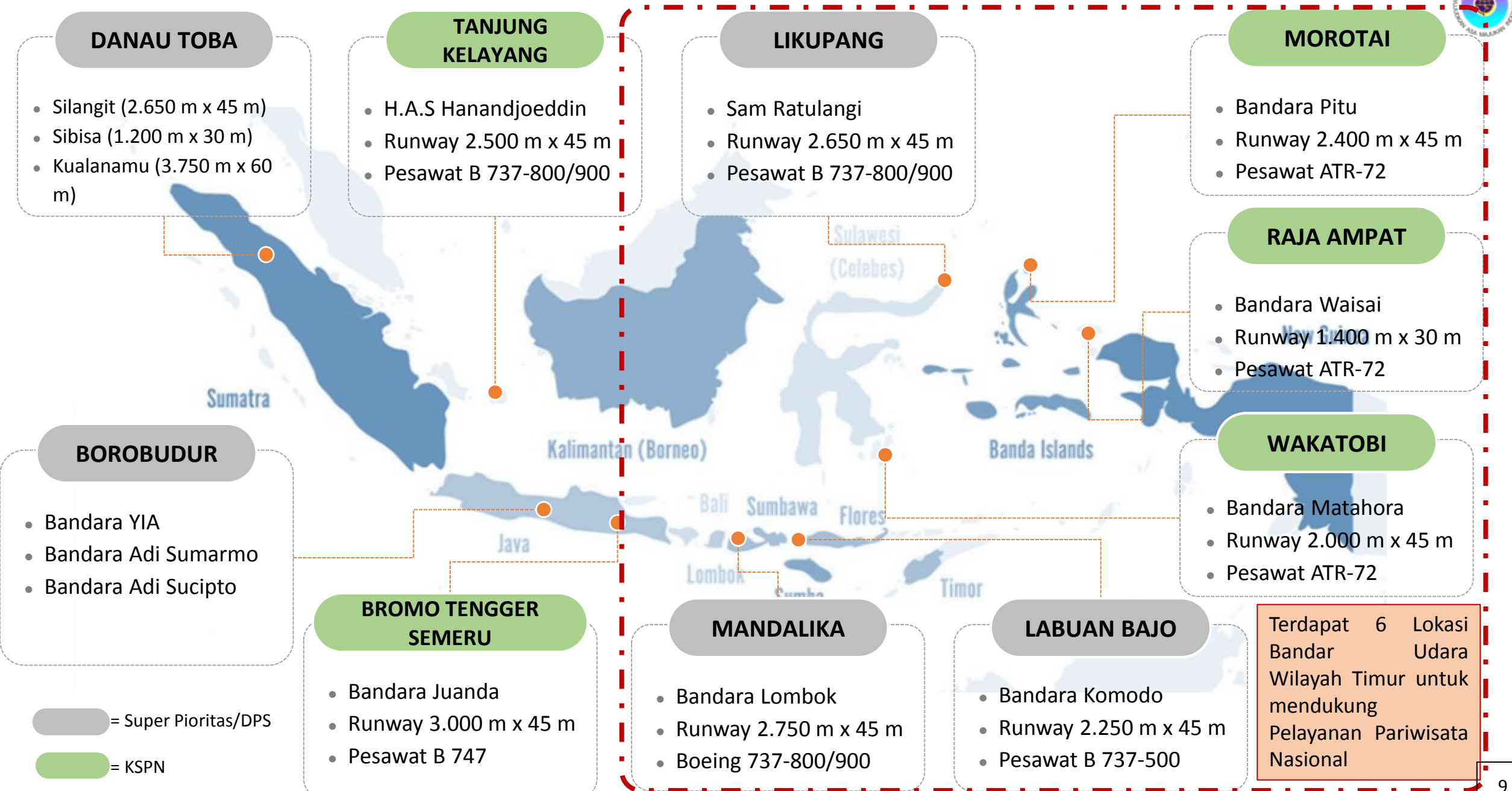
3. Bandar Udara Pitu Morotai



4. Bandar Udara Internasional Sam ratulangi Manado



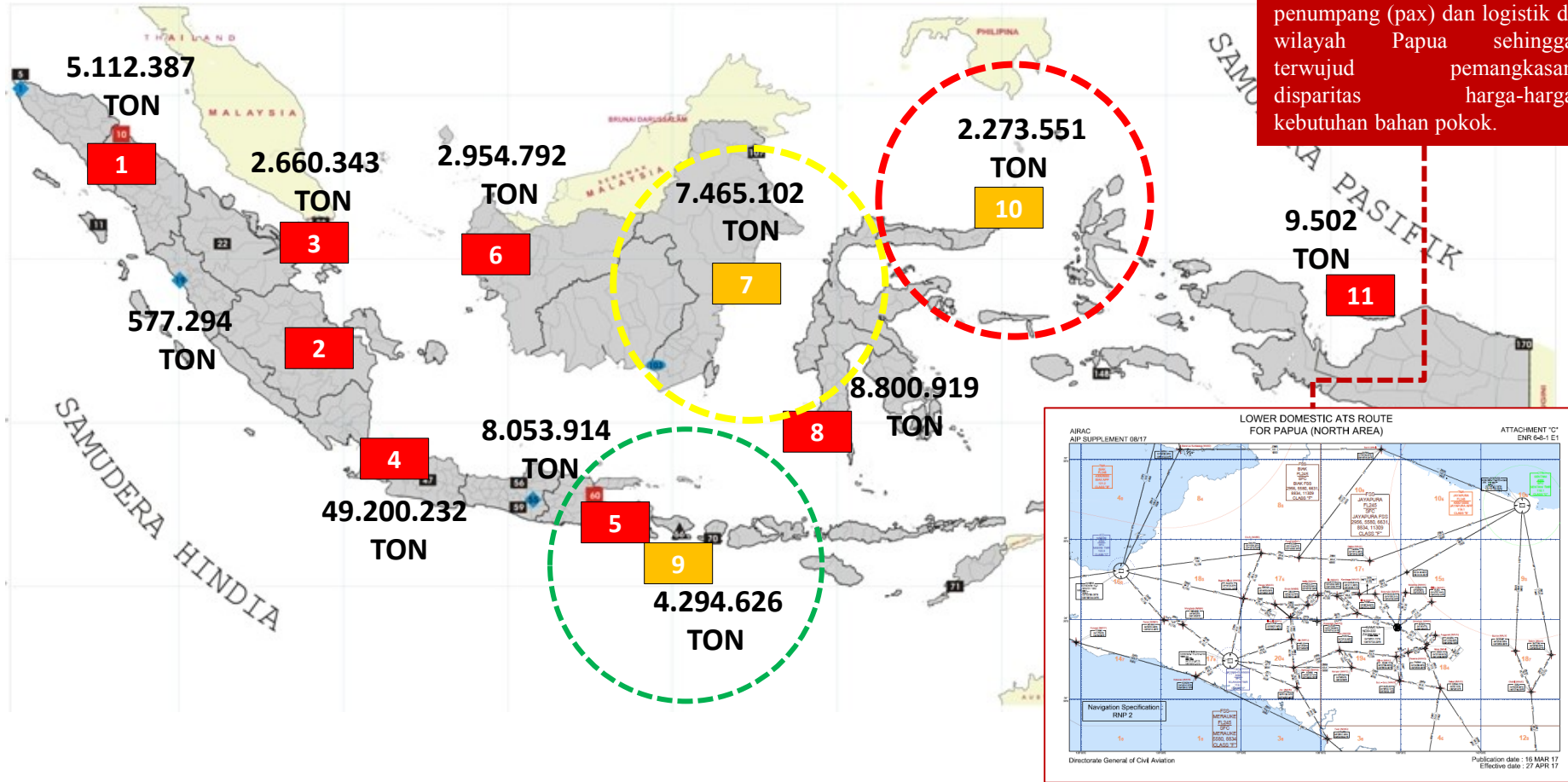
CREATE DEMAND SEKTOR PARIWISATA



Terdapat 6 Lokasi Bandar Udara Wilayah Timur untuk mendukung Pelayanan Pariwisata Nasional

OPTIMALISASI PENERBANGAN KARGO – KONEKTIFITAS KARGO

Produksi Kargo Per Bulan April – Juni 2020



1. Terdapat 11 Bandar Udara Kargo Yang Direncanakan dikembangkan sebagai Bandar Udara Kargo, yang 5 diantaranya juga sebagai Bandar Udara Yang dikerjakakan Multilateral melalui **Asian Open Sky Agreement** (2009 & 2010)
2. Bandar Udara kargo berfungsi sebagai pendukung logistic nasional untuk mengurangi disparitas harga
3. 4 (empat) Bandar Udara Hub Kargo yang melayani Wilayah Timur (Makassar, Ngurah Rai, Manado & Frans Kaisiepo) dengan Super Hub Kargo Nasional Di bali (Kargo Transhipment) dan Sukarno Hatta (Kargo Village).
4. **Asian Open Sky** merupakan Bentuk Kerjasama Multilateral antar Negara ASEAN di bidang Transportasi Udara untuk meningkatkan Konektifitas Internasional.
5. **ASEAN Open Skies** hanya mengakomodasi hingga *5th Freedom of the Air* dan tidak mengizinkan skenario maskapai asing untuk menerbangi dua destinasi dalam suatu negara (cabotage) dengan Tujuannya memproteksi pasar domestik bagi maskapai nasional.

Bandar Udara Internasional untuk pelayanan kargo meliputi :

1) Kualanamu	7) Sultan Aji Muhammad Sulaiman
2) SM. Badaruddin II	8) Sultan Hasanuddin
3) Hang Nadim	9) I Gusti Ngurah Rai
4) Soekarno Hatta	10) Sam Ratulangi
5) Juanda	11) Frans Kaisiepo
6) Supadio	

Ditetapkan 5 (lima) bandara yang akan diliberalisasi untuk mendukung kebijakan ASEAN Open Sky antara lain :

1. Kualanamu - Medan	Manfaat
2. Soekarno-Hatta	1. Peningkatan Jumlah Penumpang Dan Kargo Internasional
3. Juanda - Surabaya	2. Peningkatan Konektifitas Internasional
4. I Gusti Ngurah Rai - Bali	3. Peningkatan Nilai Ekonomis Ruang Udara Nasional (Peningkatan Pendapatan Negara)
5. Sultan Hasanuddin - Makassar	4. Peningkatan Kunjungan Wisata Internasional

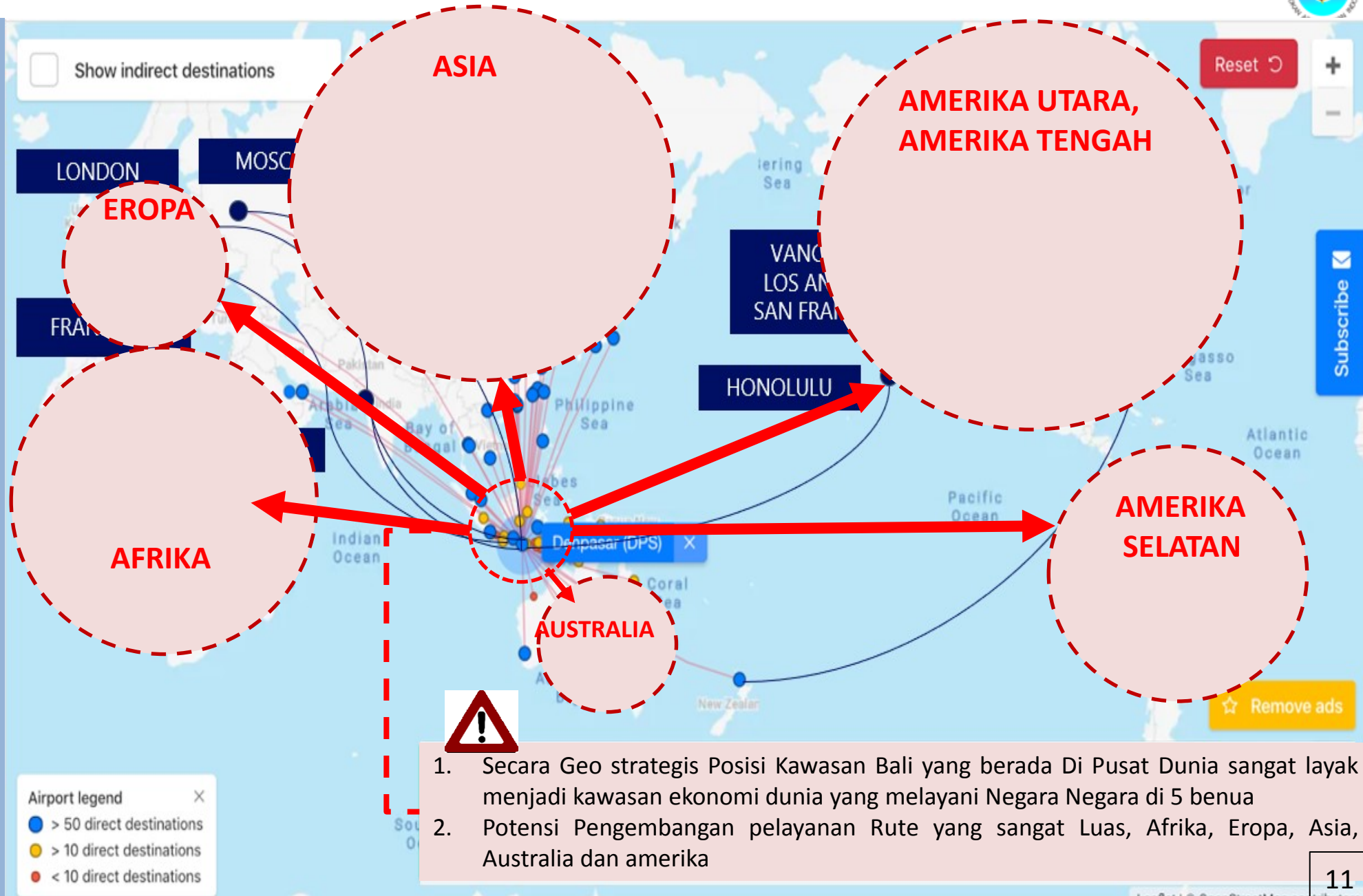
!

- **Superhub** berpotensi akan munculnya *agreement* baru hanya 3 *Freedom Of The Air* yang secara Geopolitik lebih menguntungkan
- **Terkoneksi ke seluruh Bandar udara kargo nasional (Pusat Transhipment di kawasan Bali, Balikpapan dan Likupang/Manado) sebagai kawasan Super Hub**

PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR STRATEGIS – SUPER HUB BALI



1. Dapat melayani Penerbangan dengan Kapasitas Besar, Kapasitas Bandara: 37 Juta Penumpang/tahun
2. Jumlah Penumpang tahunan: 24.169 Juta
3. Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Sebagai Pusat Cargo Transshipment Internasional, didukung oleh 10 Bandar Udara Kargo lainnya sesuai dengan PM 166 tahun 2019 tentang Tata letak dan Tata naskah kebandarudaraan Nasional.
4. Dengan Awareness yang sangat tinggi di **dunia internasional**, bahkan lebih tinggi dari **Indonesia**, Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai termasuk Bandar Udara Yang paling Siap sebagai Bandar Udara Super Hub.
5. Sudah melayani Negara Negara di 5 Benua
6. Diproyeksikan Sebagai Bandara Transshipment Kargo dan penumpang Internasional bersama Bandar Udara Sukarno Hatta (Kargo Village)
7. Kedepannya akan dibangun Bali Baru (bali Utara) sebagai bandara yang melayani kawasan Tourism/Kawasan Wisata Bali dan sekitarnya.

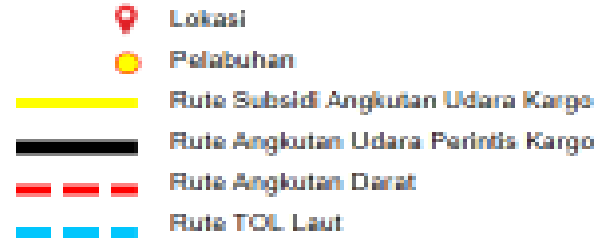


PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR STRATEGIS – JEMBATAN UDARA

- Mendukung Jalur Logistik Nasional bersama Pelabuhan Kariangau petikemas dan non Petikemas,
- Mendukung Konektifitas Wilayah Kalimantan timur bersama Pelabuhan Semayang
- Mendukung KEK Maloy bersama Pelabuhan Maloy
- Sebagai Bandar Udara Utama Pendukung ibukota Negara Baru Di Paser Penajam Utara
- Didukung oleh Bandar Udara APT Pranoto dan Rencana Pembangunan Bandar Udara VIP sebagai pendukung IKN Paser Penajam Utara.

- Mendukung Kawasan Pariwisata Super Prioritas Likupang
- Mendukung jalur logistic Pelabuhan Bitung petikemas dan non petikemas
- Sebagai Super Hub Logistik Nasional dan Internasional di Wilayah Timur
- Mendukung kawasan KEK Bitung dan Likupang

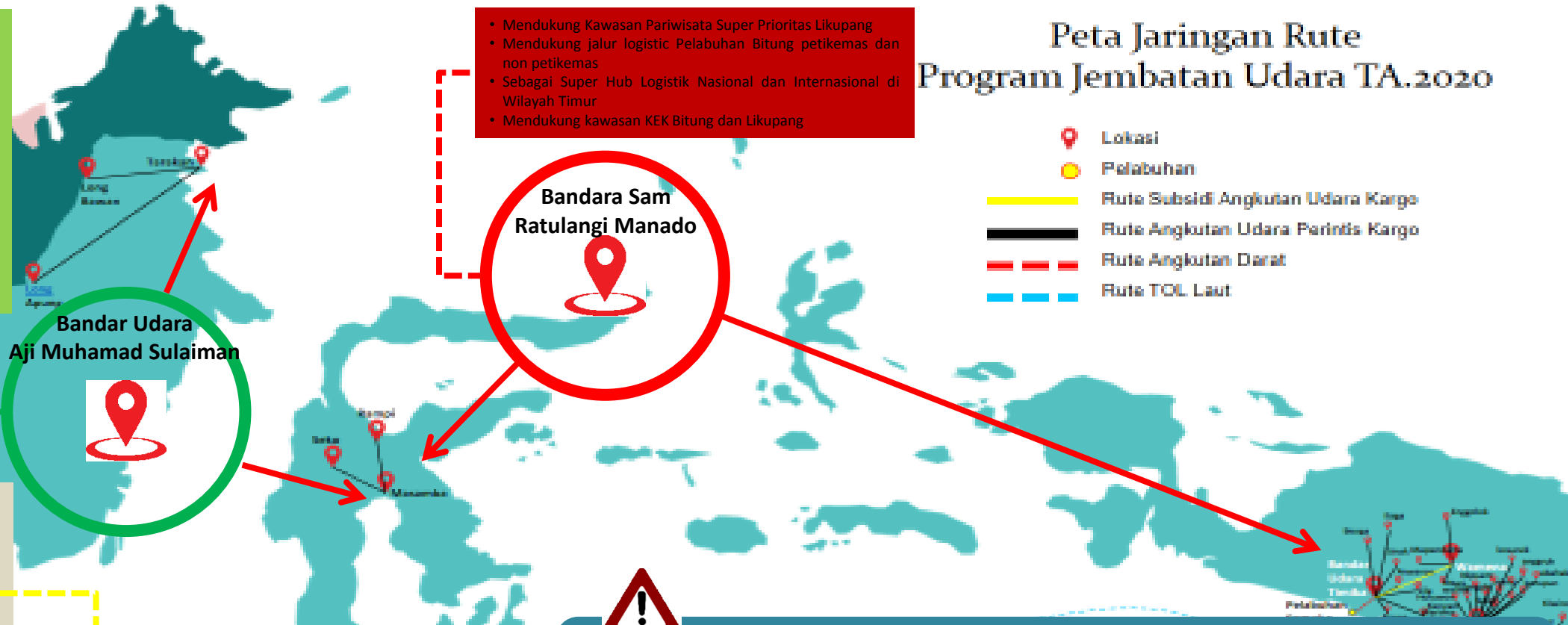
Peta Jaringan Rute Program Jembatan Udara TA.2020



Angkutan Udara Perintis Kargo

Sesuai dengan KP 272 Tahun 2019 tentang penetapan rute angkutan udara perintis kargo dan subsidi angkutan udara kargo tahun anggaran 2019 terdapat 27 (dua puluh tujuh) rute dan terbagi di 5 Koordinator wilayah antara lain :

1. Timika : 7 rute
2. Dekai : 10 rute
3. Masamba : 2 rute
4. Tarakan : 3 rute
5. Tanah Merah : 5 rute



Bandar Udara Aji Muhammad Sulaiman

Bandara Sam Ratulangi Manado

Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai

- Mendukung Jalur Logistik Nasional bersama Pelabuhan Benoa petikemas non petikemas
- Mendukung Pariwisata Bali bersama Pelabuhan Sanur
- Dukungan Logistik Nasional dan Internasional (diproyeksikan sebagai Bandara Kargo Transshipment)
- Direncanakan Akan Dibangun Bandar Udara Bali Utara , yang direncanakan sebagai :
 1. Untuk penerbangan Domestik dan Internasional bersama I Gusti Ngurah Rai
 2. Fokus melayani Pesawat LCC (Low Cost Carrier)
 3. Proyeksi Penumpang tahunan: 24 juta

-
1. Super Hub Mendukung jalur logistic Nasional
 2. Jembatan Udara Berfungsi mengurangi disparitas harga khususnya di wilayah timur Indonesia
 3. Saling terkoneksi kepada 11 Bandar Udara Kargo Nasional (Open Sky maupun Non Open Sky) dengan Pusat Hub di I Gusti Ngurah Rai (termasuk rencana Bali Utara), BPN dan Sam Ratulangi Manado.
 4. Khusus Untuk Bali Dan Bali Utara saat ini sudah diproyeksikan lebih dulu sebagai Hub Transshipment dan Hub Penumpang Dunia (Awareness yang sangat tinggi di **dunia internasional**, bahkan lebih tinggi dari **Indonesia**), lebih lanjut 2 bandara Super Hub lainnya (BPN dan MDC)
 5. Terdapat 3 Bandar Udara yang direncanakan sebagai Bandar Udara Super HUB “suatu cluster kegiatan ekonomi disuatu daerah atau wilayah yg didukung oleh semua potensi ekonomi yg ada termasuk semua moda transportasi” yang sebagian besar telah memenuhi 4 Kriteria :
 - Melayani Kawasan Strategis Nasional Dan Internasional
 - Melayani jaringan Pelayanan Dan Konektifitas Yang Luas
 - Memenuhi Kriteria Pelayanan Fasilitas dan Dimungkinkan Untuk dikembangkan sebagai Bandar Udara Super Hub
 - Melayani Angkutan Logistik Dan Penumpang Nasional Dan Internasional

OPTIMALISASI BANDARA UDARA - INTERNASIONAL

Untuk Pengendalian Arus Manusia dan Barang Dimasa Covid-19



EVALUASI
Terdapat 9 (sembilan) bandar udara internasional yang tidak melayani penerbangan niaga berjadwal luar negeri

EKSISTING : 34 BANDAR UDARA INTERNASIONAL

- = Status Bandara Internasional dalam pertimbangan
- = Status Bandara Internasional dipertahankan
- = Rencana Bandara Internasional Baru

Bandar Udara Internasional yang tidak menguntungkan secara business dan geostrategic Nasional perlu dilakukan evaluasi antara lain :

- Bandar Udara Int. yang tidak diterbangi penerbangan Int.
- Bandar Udara Internasional Hanya Memperkuat Hub Singapura dan Kuala Lumpur (terdapat 600 lebih penerbangan menuju KL dan 500 penerbangan lebih menuju Singapura)
- Pintu Gerbang masuknya Dunia menuju Indonesia Perlu dibatasi mengingat merebaknya Pandemic Covid 19 sehingga perlu pengaturan arus barang dan manusia menuju dan dari Indonesia



Kalibrasi Fasilitas Keselamatan Penerbangan

Pelaksanaan kalibrasi fasilitas navigasi penerbangan dan pendaratan untuk fasilitas keselamatan penerbangan di LPPNPI, PT.AP1 dan PT.AP2

Pembebasan biaya PJP2U untuk calon penumpang Pesawat Udara *

Rencana pemberian stimulus bagi pengguna transportasi udara pada beberapa lokasi **Bandar Udara** pendukung destinasi pariwisata (wilayah Toba, Borobudur, Mandalika, Labuan Bajo, Likupang, Bali, Banyuwangi, dan Kep.Riau).

Relaksasi pengenaan tarif PNBP Penerbangan

Penundaan Pembayaran Biaya pendaratan, konsesi serta pengenaan tarif sampai dengan 0 rupiah untuk pelayanan tertentu

Relaksasi ketentuan lisensi dan sertifikasi penerbangan

Perpanjangan masa berlaku sertifikasi dan lisensi bidang penerbangan untuk beberapa jenis lisensi dan sertifikasi termasuk peralatan navigasi komunikasi penerbangan dengan tetap mempertahankan level of safety (ALLOS) melalui dangerous mitigasi resiko

PENINGKATAN KEPERCAYAAN PUBLIK



01  **Kabin Pesawat meminimalisir interaksi Penumpang** minim interaksi tatap muka, dibatasi oleh baris kursi dan peluang bersentuhan sangat sedikit jika tetap duduk pada kursi penumpang.

02  **Penumpang beretika Kesehatan** Menghindari bepergian saat sakit, menghindari kontak fisik, serta melakukan etika batuk dan bersin.

03  **Aliran udara sehat di dalam kabin pesawat** Kabin pesawat menggunakan filter udara HEPA yang serupa dengan filter udara di rumah sakit dan mampu menyaring lebih dari 99.9% partikel mikroskopis termasuk partikel virus covid-19.

04  **Pesawat buatan terbaru dilengkapi HEPA Filters** Lebih dari 85% Pesawat penumpang di Indonesia buatan terbaru (diproduksi diatas tahun 2000)

05  **ICAO, EASA, and IATA menyebutkan bahwa HEPA Filter pada pesawat terbang mengurangi resiko transmisi COVID-19 di pesawat**

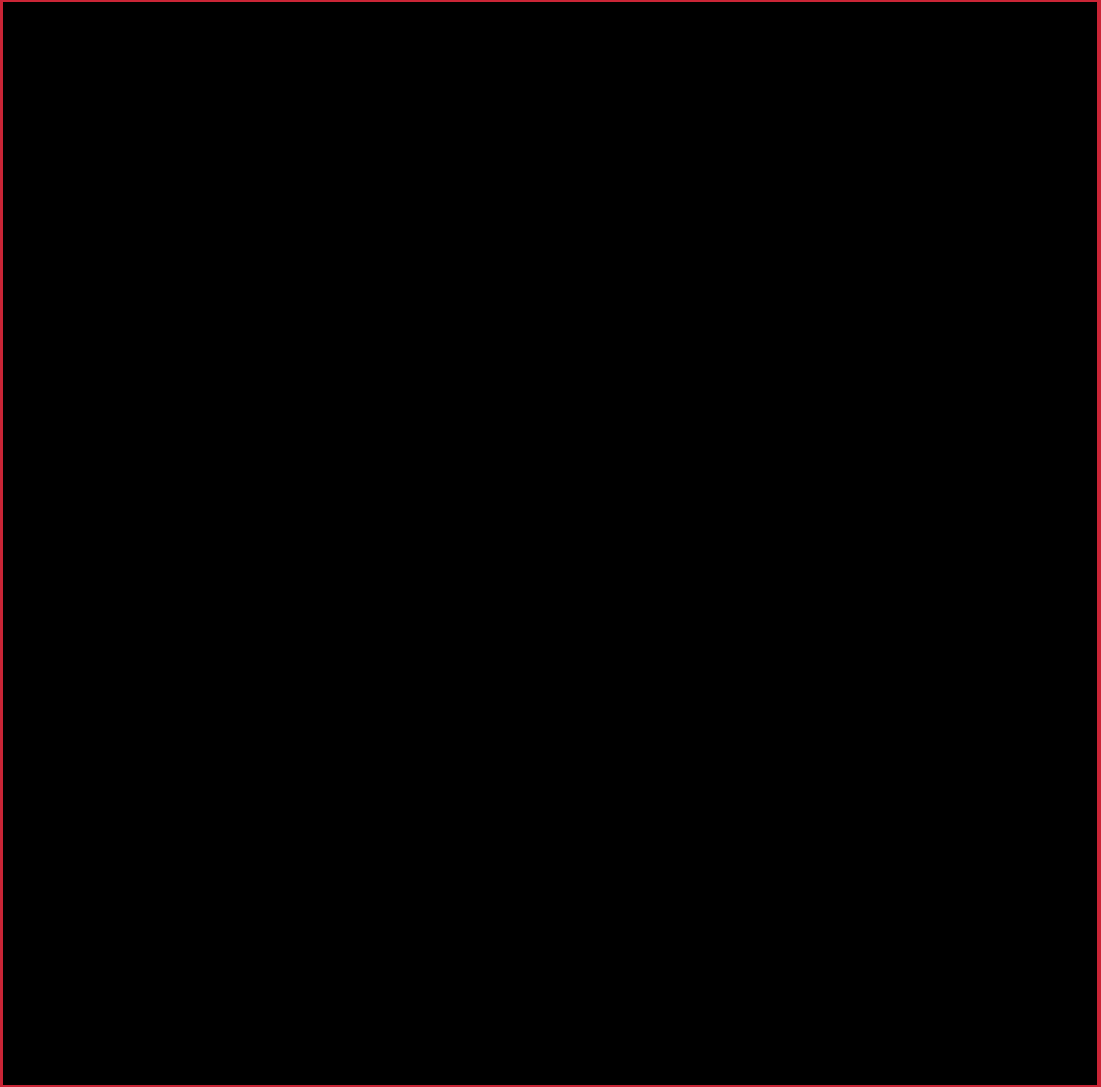
5 Alasan Pesawat Udara Minim Resiko Virus



PESAWAT ATR  
ATR menjamin kualitas udara tetap terjaga dengan menggunakan dua buah **Environment Control System (ECS) packs operative**
Udara dalam kabin diperbaharui setiap 5-7 min

PESAWAT AIRBUS  
Proses sirkulasi udara di dalam kabin pada pesawat Airbus yaitu dengan menggunakan **HEPA Filtration**
Udara dalam kabin diperbaharui setiap 2-3 min

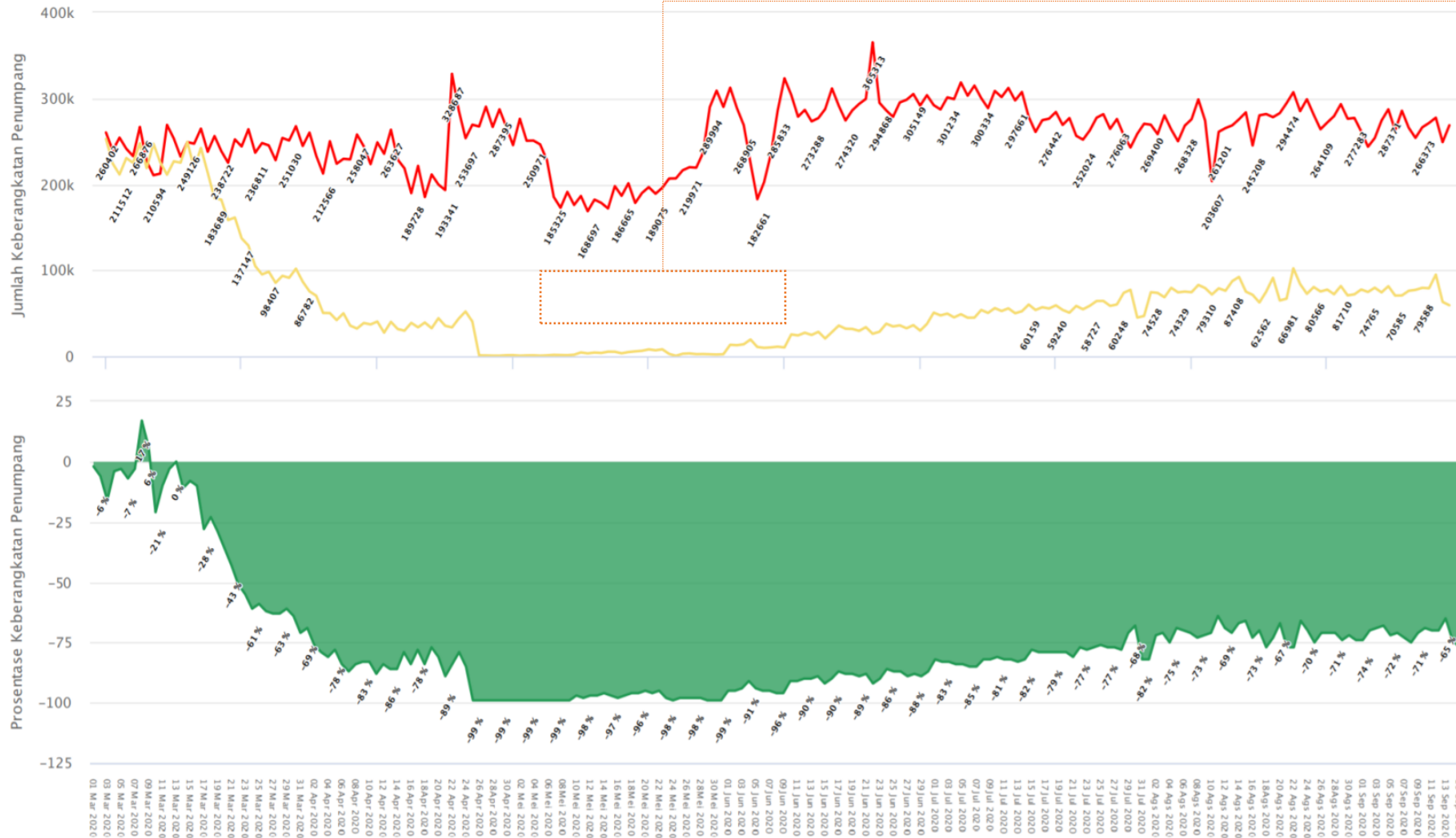
PESAWAT BOEING  
Boeing menggunakan **Recirculating Filter**, salah satu contohnya yaitu HEPA Filter
Udara dalam kabin diperbaharui setiap 2-3 min



KONDISI TRANSPORTASI UDARA NASIONAL DI MASA PANDEMI

Keberangkatan Penumpang Domestik & Internasional Tahun 2020 terhadap 2019

Periode 01 Maret 2020 s/d 15 September 2020
Di 50 Bandara Terpantau Seluruh Indonesia



Titik Terendah Pergerakan Penumpang Domestik dan Internasional terjadi dibulan Mei 2020

DENGAN BERLAKUNYA PM 41/2020 DAN SE 13/2020 PADA JUNI 2020

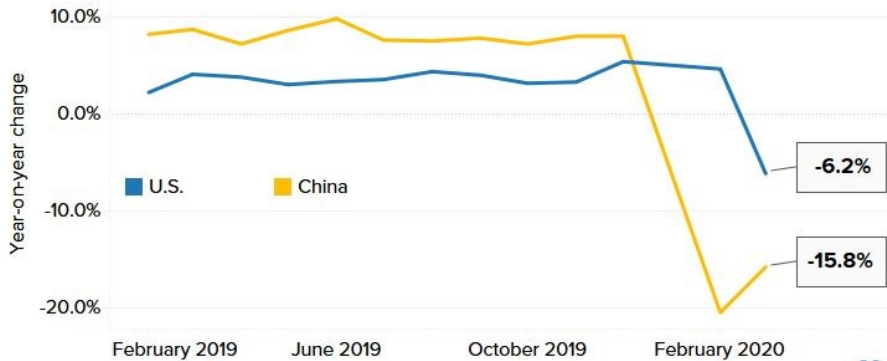


- Jumlah penumpang domestik mulai mengalami kenaikan di Juni (tidak ada larangan mudik)
- Masa AKB (Juli), jumlah penumpang domestik terus mengalami peningkatan
- Libur panjang Agustus, penumpang domestik naik lagi ke kisaran 40 sd 45% dari kondisi normal

KONDISI EKONOMI GLOBAL DAN NASIONAL AKIBAT PANDEMI COVID-19

Plunge in retail sales as Covid-19 spreads

Lines show the year-on-year percentage change in sales of all consumer goods



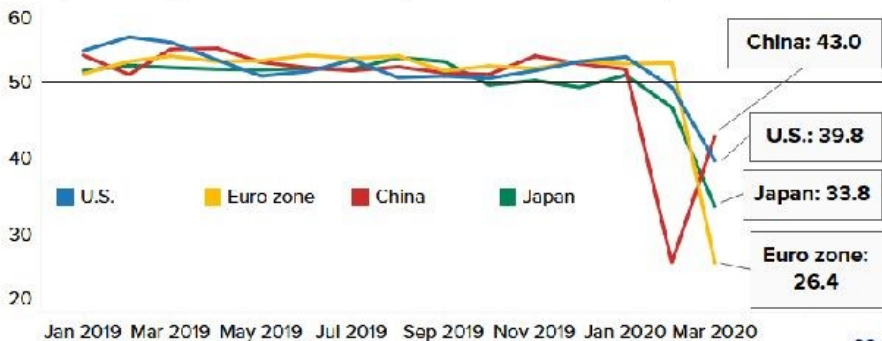
SOURCE: U.S. Census Bureau, National Bureau of Statistics of China, Refinitiv



penurunan tajam dalam penjualan ritel di 2 Negara Produsen Dunia karena tindakan lockdown selama pandemi memaksa banyak toko untuk tutup dan membuat konsumen tetap di rumah.

Services activity in major economies

Lines show the Purchasing Managers' Index (PMI), which is an indicator of economic activity. A reading above 50 indicates expansion while below 50 represents contraction



SOURCE: IHS Markit, Caixin, au Jibun Bank, Refinitiv



bisnis di sektor transportasi, real estat, dan perjalanan serta pariwisata mengalami penurunan aktivitas terbesar selama pandemic Covid-19 di China, U.S, Japan dan Euro.

DAMPAK EKONOMI NASIONAL AKIBAT COVID-19



Pertumbuhan ekonomi global diperkirakan terkontraksi sebesar -3% sedangkan pertumbuhan ekonomi Indonesia diperkirakan sebesar hanya 0,5% di akhir tahun 2020 (IMF, 2020)



Ekonomi Indonesia pada triwulan I-2020 tumbuh 2,97% atau terkontraksi sebesar 5,07% dibandingkan dengan periode yang sama pada tahun 2019 (BPS, 2020).



Aktivitas pariwisata dan sector industry merupakan 2 (dua) aktivitas ekonomi yang paling merasakan dampak, termasuk bisnis penerbangan atau sektor/jasa angkutan udara.

KINERJA SEKTOR PENERBANGAN

Q1-2018

Q1-2019

Q1-2020

9.1

-9.4

-13.3

STRATEGI TRANSPORTASI UDARA DIMASA PANDEMIK

SEKTOR TRANSPORTASI UDARA

KONSEP TRANSPORTASI UDARA DIMASA PANDEMIK

MASA NORMAL

KONEKTIVITAS NASIONAL



CREATE DEMAND



PENINGKATAN PELAYANAN



KONDISI NORMAL

Pergeseran Masa Normal Ke New Normal

MASA NEW NORMAL

CREATE DEMAND



NEW NORMAL

KONEKTIVITAS NASIONAL



PENINGKATAN PELAYANAN

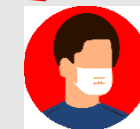


Kemandirian Ekonomi dan Kesehatan

SEKTOR PRODUKSI STRATEGIS



KESEHATAN



Terjadinya Pergeseran Aspek Strategis Dalam pembangunan Bandar Udara, di masa New Normal Pembangunan Dan pengembangan Bandar Udara harus difokuskan pada **Peningkatan Kepercayaan Publik** (memperhatikan Aspek Kesehatan) dan **Dukungan Sektor Produksi Strategis Nasional** karena terhentinya rantai Pasok Dunia, Sehingga Perlu dilakukan **Optimalisasi Bandar Udara Internasional** Untuk mengontrol arus manusia dan barang di masa covid 19 dan lebih penting lagi dalam hal pengembangan Bandar Udara Super Hub untuk membuat tatanan baru **Global Supply Chain Dunia. (Bali/Bali Utara, Balikpapan dan Manado)**

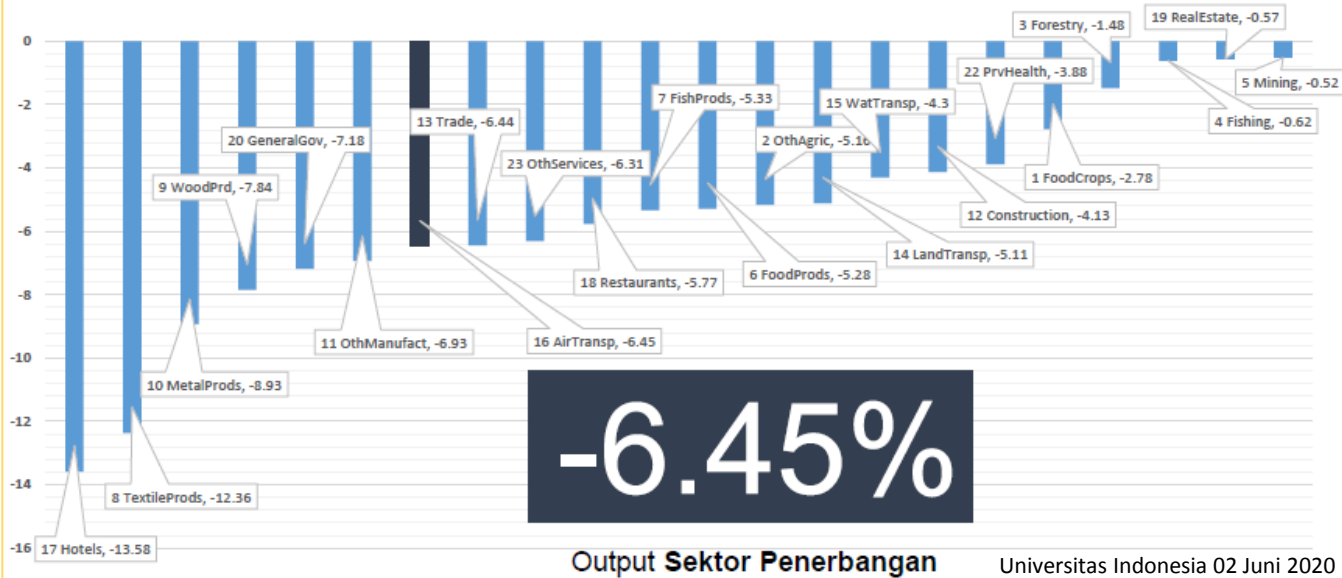
PENGARUH COVID-19

TERHADAP DUNIA PENERBANGAN

KONDISI TRANSPORTASI UDARA NASIONAL

Dampak Sektorat Transportasi Udara Akibat Covid-19 (dalam %)

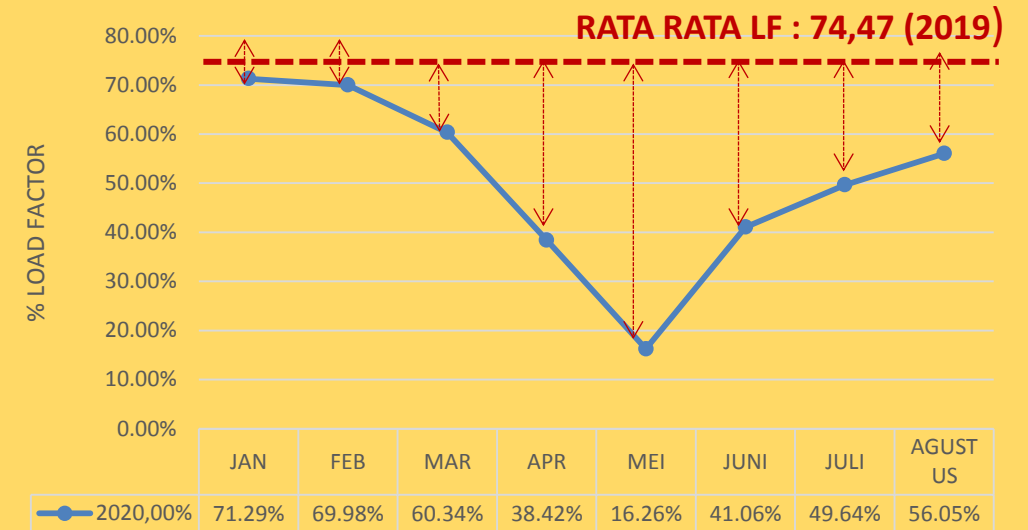
*Output sektor kesehatan publik meningkat 75.8%



- Pertumbuhan sector penerbangan pada triwulan I-2020 mengalami kontraksi hingga sebesar 13%
- Wisatawan asing pada triwulan I-2020 berkurang sebesar 31% dibandingkan dengan periode yang sama pada tahun lalu, begitu juga dengan wisatawan domestic
- Output Sektor penerbangan mengalami penurunan hingga -6,45%

Penurunan Jumlah Penumpang

LOAD FAKTOR 12 MASKAPAI NASIONAL



rata rata penurunan Load Factor selama pandemic di tahun 2020 sebesar **22,9% dibandingkan tahun 2019**