



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
DIREKTORAT BANDAR UDARA**

KEBIJAKAN PENGEMBANGAN BANDAR UDARA KARGO



Bali, 11 Desember 2019

501

15 Airlines
153 Kota
Dalam Negeri

Jumlah Rute
Domestik
Sejak 2015-2019*

196

Jumlah Rute
Internasional
Sejak 2015 -2019*

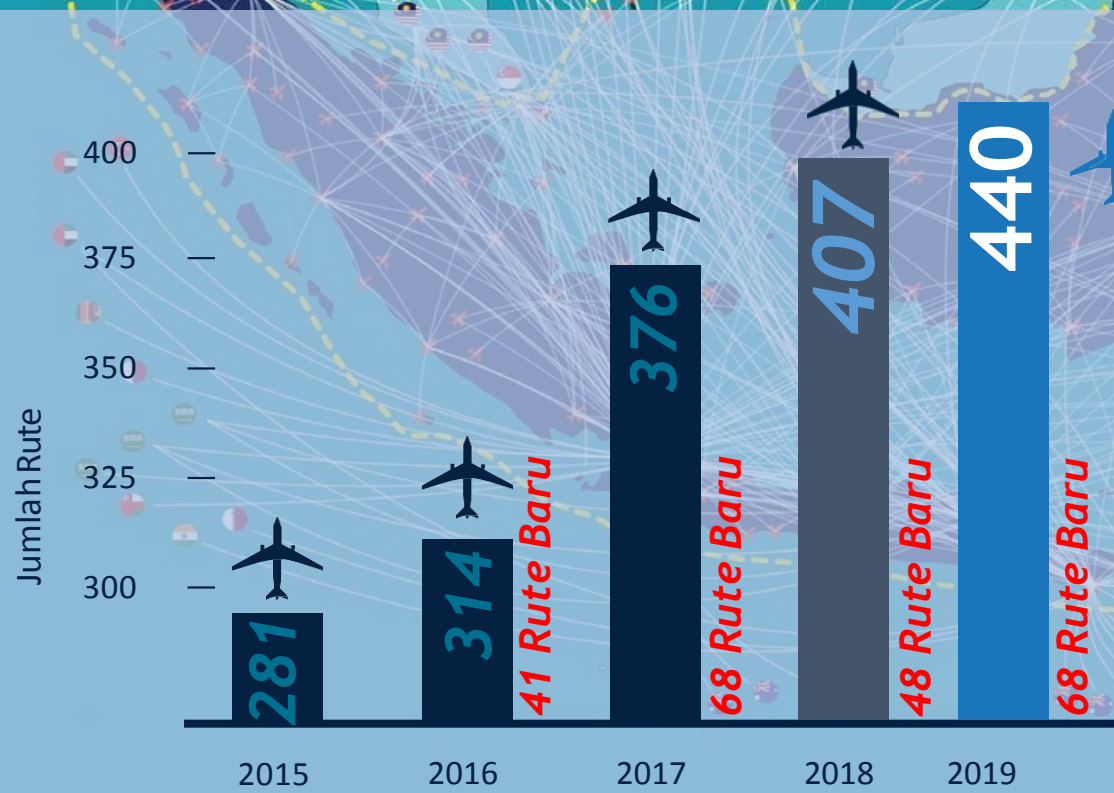
81 Airlines
81 Kota Luar
Negeri

5.178

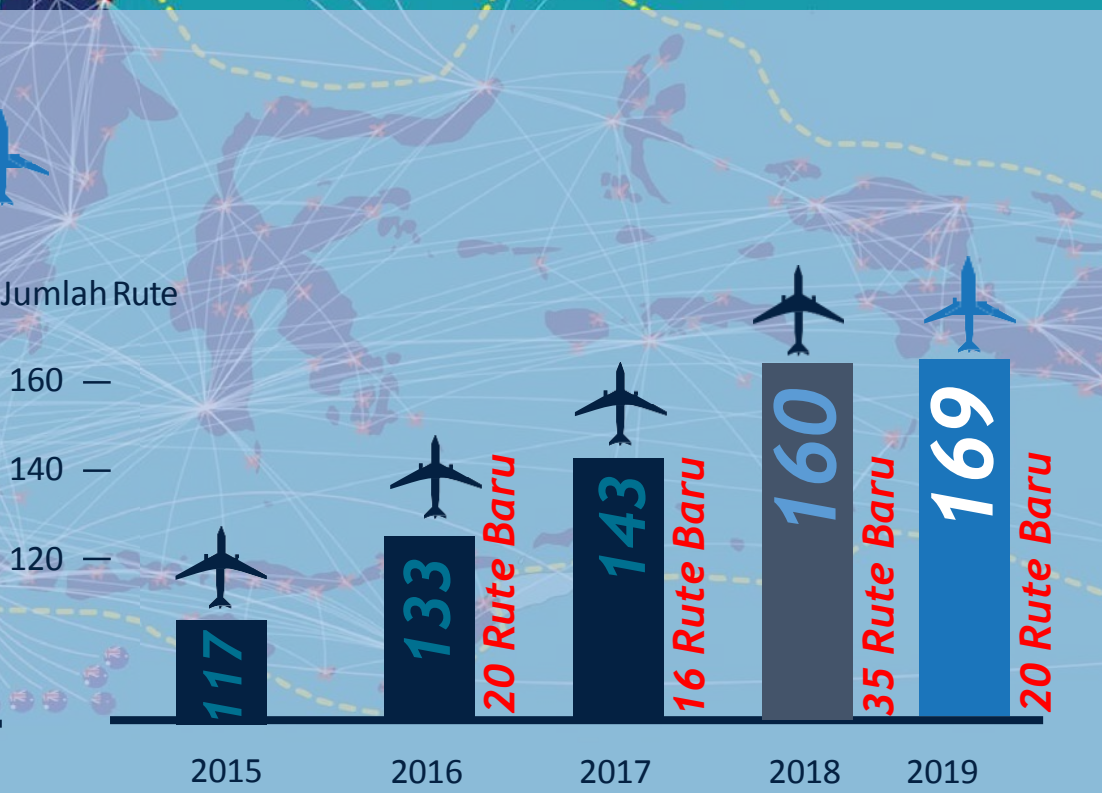
Pergerakan /hari
* Periode Jan s.d Pesawat Sept 2019

Sumber Direktorat Angkutan Udara

*Menangkai Menyatukan
Indonesia*



GRAFIK PERTUMBUHAN RUTE (PENUMPANG DAN KARGO)
PENERBANGAN DOMESTIK PER TAHUN



GRAFIK PERTUMBUHAN RUTE (PENUMPANG DAN KARGO)
PENERBANGAN INTERNASIONAL PER TAHUN



Pertumbuhan Kargo

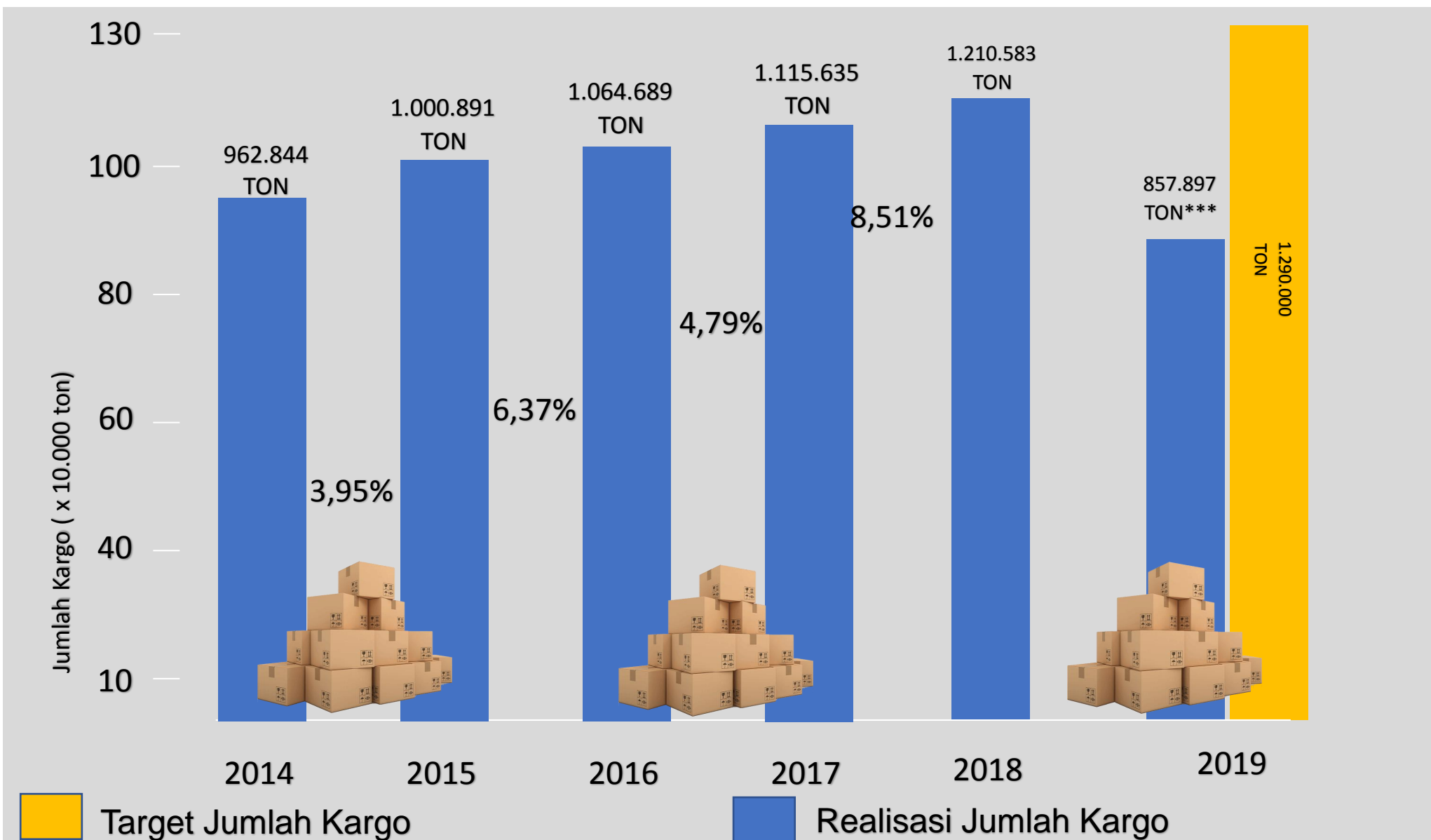
GRAFIK ANGKA PERTUMBUHAN KARGO
TAHUN 2014 - 2019

Sumber Direktorat Angkutan Udara

(Domestik Dan
Internasional)

5.9%

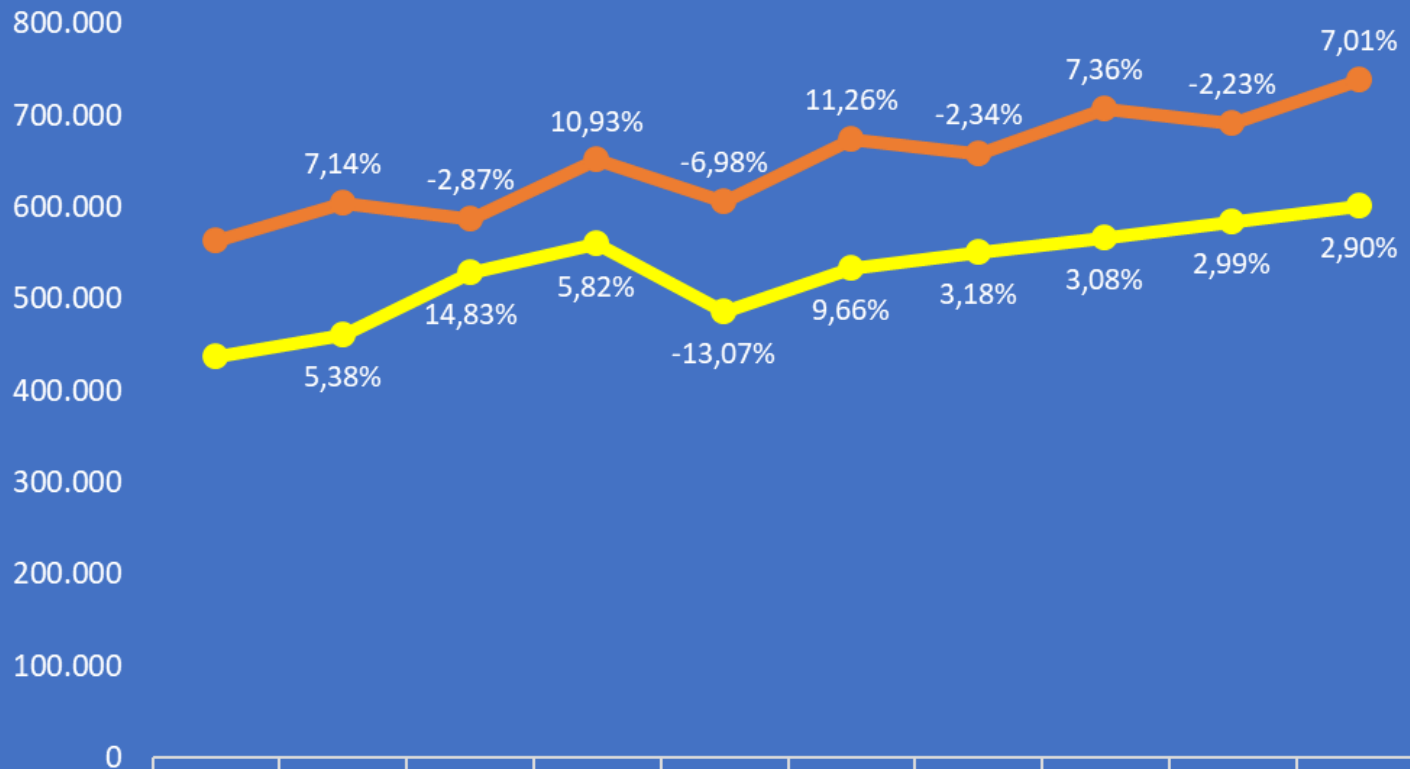
Rata – rata pertumbuhan
Kargo (2014 – 2018)



Data Target Kargo 2019 menggunakan trend eksponensial dengan tahun dasar 2014 - 2018

Note : ***Realisasi Tahun 2019 Posisi s/d September

Prediksi Kargo 2020 s.d 2024 (Domestik dan Internasional)



	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Jumlah Kargo Diangkut (Kg) Penerbangan Domestik	564.048	604.343	587.017	651.184	605.755	673.993	658.255	706.698	690.960	739.403
Jumlah Kargo Diangkut (Kg) Penerbangan Internasional	436.844	460.346	528.618	559.399	486.277	533.229	550.189	567.148	584.108	601.067

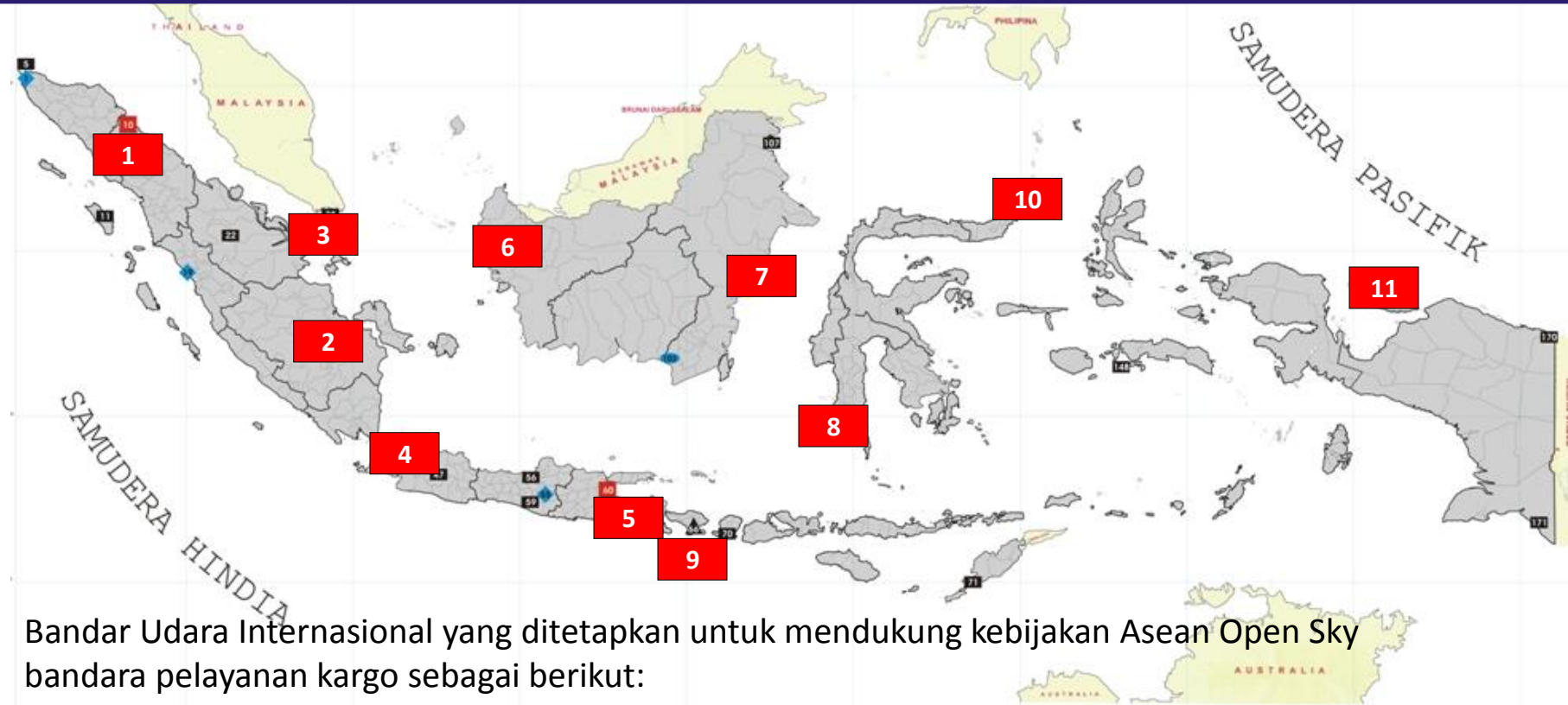
Berdasarkan proyeksi pertumbuhan angkutan kargo **domestik** pada tahun 2019 diharapkan mencapai ±605 ribu ton kargo dengan target tahun 2024 berkisar 739 ribu ton angkutan kargo udara (dengan asumsi pertumbuhan berkisar 4.21 % per tahun).

Berdasarkan proyeksi pertumbuhan angkutan kargo **internasional** pada tahun 2019 diharapkan mencapai ±486 ribu ton kargo dengan target tahun 2024 berkisar 601 ribu ton angkutan kargo udara (dengan asumsi pertumbuhan berkisar 4,36% per tahun).



BANDARA PELAYANAN KARGO

REF. KM 166 TAHUN 2019



Bandar Udara Internasional yang ditetapkan untuk mendukung kebijakan Asean Open Sky bandara pelayanan kargo sebagai berikut:

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

PENGEMBANGAN BANDAR UDARA PROYEK STRATEGIS NASIONAL



Keterangan :

-  Proyek Revitalisasi Bandar Udara
-  Proyek Pembangunan Bandar Udara Baru
-  Proyek Bandar Udara Strategis Lainnya

Dalam proses Usulan PSN :

Bandar Udara Komodo – Labuhan Bajo

Bandar Udara Bali Utara

Pengembangan Kargo Transshipment – Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Bali

Sumber : Perpres No.56 Tahun 2018 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016
Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional

Regulasi

- ❖ Undang-Undang Nomor: 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
- ❖ KM 29 tahun 2005 tentang Pemberlakuan SNI mengenai Terminal Kargo Bandara Sebagai Standar Wajib
- ❖ KM 97 Tahun 2015 tentang Petunjuk Pelaksanaan dan Penguasaan Pesawat Udara

Angkutan udara niaga khusus mengangkut kargo memiliki paling sedikit 1 (satu) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 2 (dua) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute atau daerah operasi yang dilayani.

- ❖ PM 155 tahun 2016 tentang Batas Usia Pesawat Udara Yang Digunakan Untuk Kegiatan angkutan Udara Niaga

Pesawat Terbang untuk angkutan udara khusus kargo (*freighter*) yang didaftarkan dan dioperasikan untuk pertama kali di wilayah Republik Indonesia, paling tinggi berusia 30 (tiga puluh) tahun.

- ❖ PM 80 tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional

Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing bertanggung jawab terhadap keamanan kargo dan pos yang akan diangkut dengan Pesawat Udara.

- ❖ KM 166 tahun 2019 tentang Tata Nacbandarudaraan Nasional

Bandar Udara Internasional yang ditetapkan untuk mendukung kebijakan Asean Open Sky sebagai bandara pelayanan kargo



DUKUNGAN PEMERINTAH LAINNYA DALAM RANGKA PENINGKATAN PELAYANAN KARGO DI BANDAR UDARA

Review Permenhub No 36 Tahun 2014 terkait simplifikasi tarif serta implementasi atas prinsip-prinsip user pay, cost effectiveness, transparency, serta user consultation

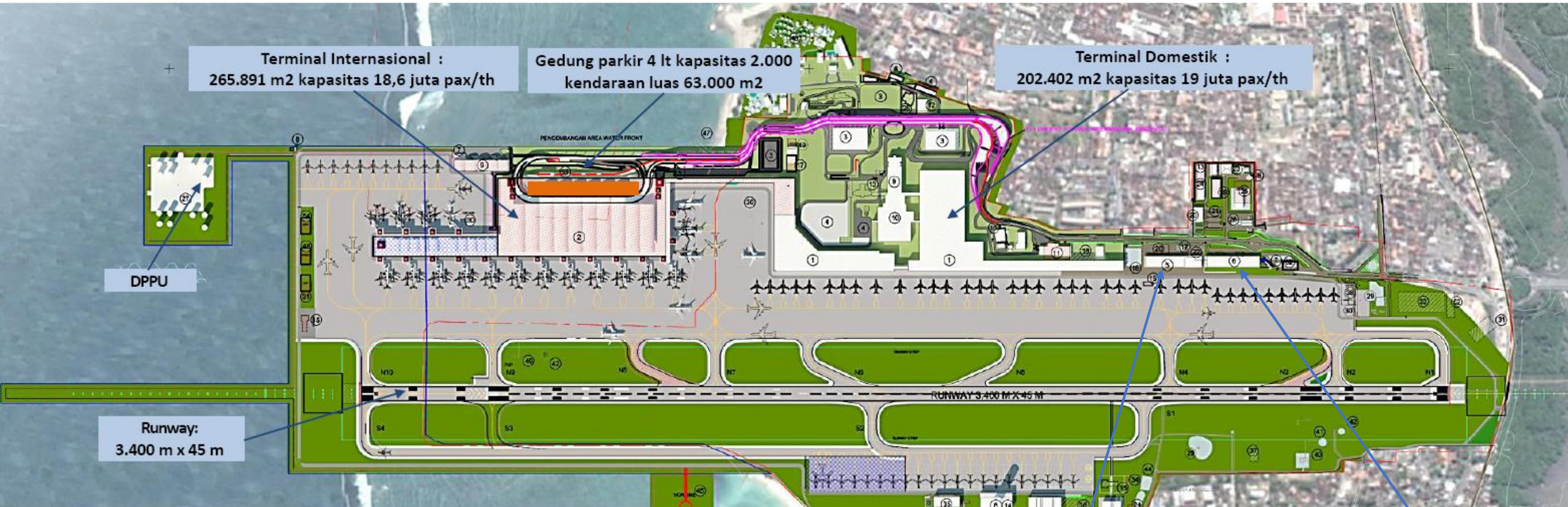
Penyusunan standar pelayanan kargo yang akan dicantumkan dalam revisi Permenhub No 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara

Memberikan peluang kepada pihak swasta untuk dapat berpartisipasi dalam pengembangan dan pengelolaan terminal kargo melalui skema KSP, BOT/BTO, KSO/KSM.

Berkoordinasi dengan stakeholder terkait seperti bea cukai, karantina dsb guna mendukung peningkatan efisiensi pelayanan kargo

Usulan Rencana Pengembangan Ultimate Bandara I Gusti Ngurah Rai-Bali

Kapasitas 37,6 juta pax/tahun (s/d 2026)

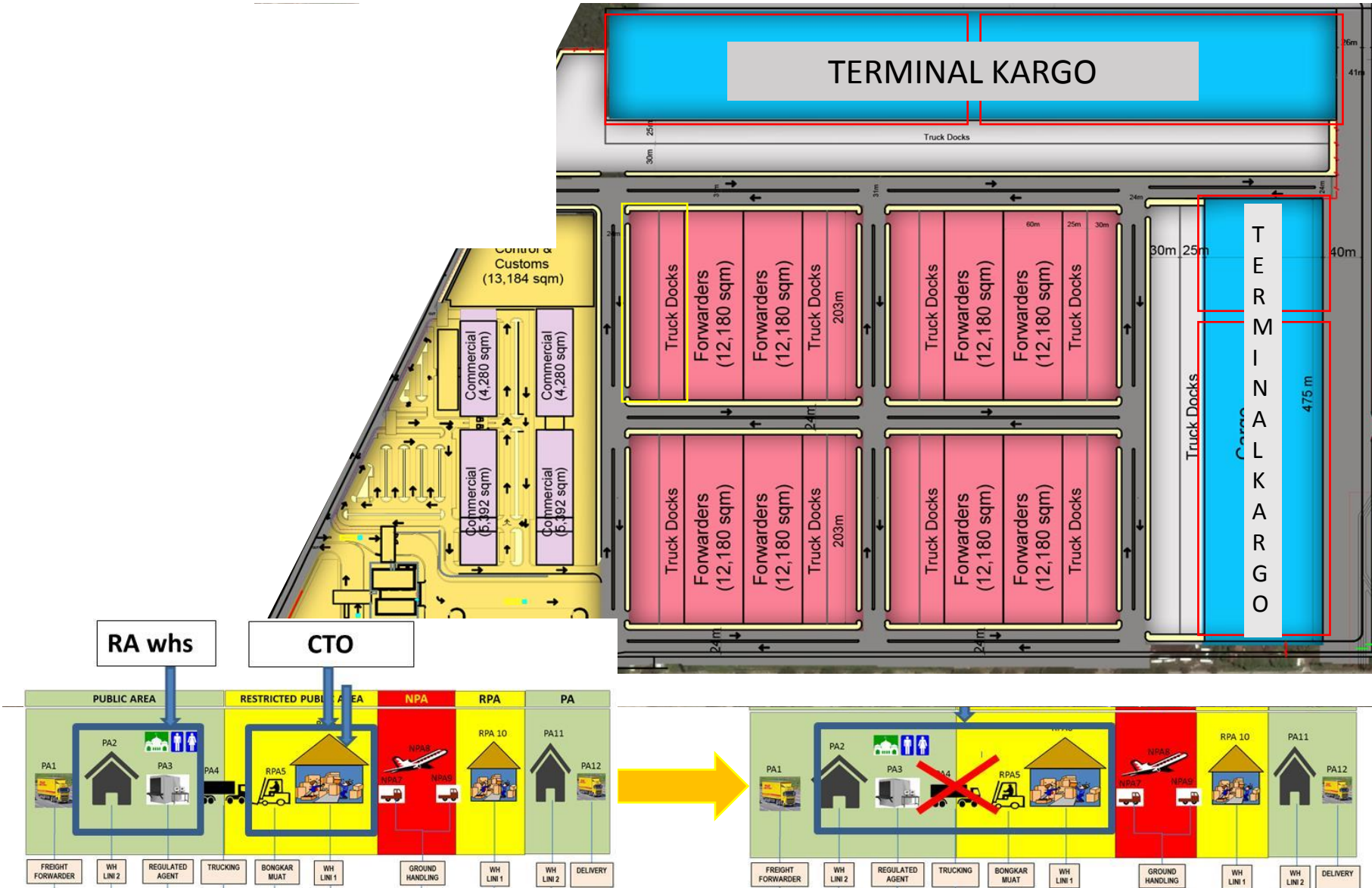


KETERANGAN:

- | | | |
|-------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| 1. TERMINAL PENUMPANG DOMESTIK | 19. GEDUNG KATERING | 37. SUB STATION POWER HOUSE |
| 2. TERMINAL PENUMPANG INTERNASIONAL | 20. GEDUNG APL | 38. BASE OPS TNI AU |
| 3. GEDUNG PARKIR | 21. PARKIR APL | 39. KANTOR OTBAN |
| 4. AREA PARKIR | 22. GEDUNG JASA ANCKASA PURA | 40. GLIDE PATH |
| 5. KARGO DOMESTIK | 23. KANTOR PEMERINTAH | 41. TAMAN METEO |
| 6. KARGO INTERNASIONAL | 24. WORKSHOP A2B | 42. ILS |
| 7. REGULATED AGENT | 25. GEDUNG SERBA GUNA | 43. PLN GIS |
| 8. MENARA ATC | 26. SPBU | 44. RADAR TNI AU |
| 9. PROMENADE | 27. DPPU | 45. DVOR/TME |
| 10. HOTEL BANDARA | 28. MASJID | 46. HOTEL PATRA JASA |
| 11. BANGUNAN ADMINISTRASI | 29. PURA | 47. AREA UPACARA MELASTI |
| 12. KANTOR SBU | 30. AREA GSE | 48. SWRO |
| 13. KANTOR POLISI | 31. PENGOLAHAN LIMBAH (STP) | 49. KANTOR KEAMANAN BANDARA |
| 14. KANTOR AIRNAV | 32. GEDUNG VVIP/VIP | 50. INCINERATOR |
| 15. GEDUNG PKPPK | 33. GUDANG | 51. ISOLATION BAY |
| 16. KANTOR OPERASI | 34. GEDUNG PUSAT KRISIS | |
| 17. MAIN POWER HOUSE | 35. TERMINAL GENERAL AVIATION | |
| 18. KANTOR TNI AU | 36. HANGGAR | |

PARKING STAND TERMINAL DOMESTIK: 43 PS TYPE C DAN 3 PS TYPE E
 PARKING STAND TERMINAL INTERNASIONAL: 4 PS TYPE C DAN 20 PS TYPE E
 PARKING STAND TERMINAL GAT SELATAN: 21 PS TYPE C
 TOTAL: 91 PS (68 PS TYPE C DAN 23 PS TYPE E)

Cargo Village Layout Bandara Soekarno-Hatta





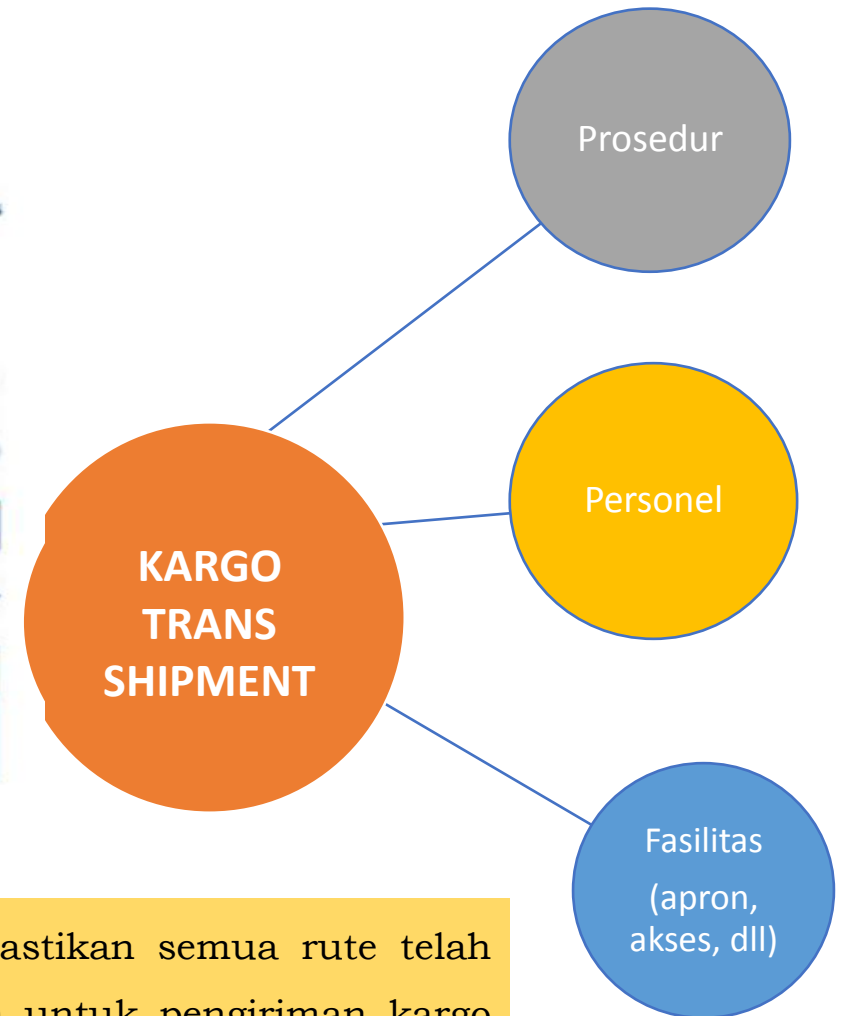
KARGO TRANSSHIPMENT

(Ref: Rancangan PM Penanganan Kargo dan Pos Yang Diangkut Pesawat Udara)



Source: IATA

"Activities in Warehouse Air Cargo Terminal"



Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Asing harus memastikan semua rute telah mempunyai pembukuan (reservation) penerbangan lanjutan (connecting flight) untuk pengiriman kargo transshipment.



KARGO TRANSSHIPMENT

PROSEDUR PENANGANAN KARGO TRANSSHIPMENT:

a. pengendalian keamanan kargo transshipment;

b. penyiapan dokumen kargo transshipment; seperti:

- Dokumen Air Cargo Transfer Manifest (ACTM)
- Daftar kargo (*cargo manifest*) dari bandara keberangkatan;
- Surat persetujuan bea cukai terhadap kargo internasional;
- Surat kelengkapan untuk kargo khusus (*special cargo*) dari bandara keberangkatan;
- surat muatan udara (*airway bill*) dari bandara keberangkatan; dan
- deklarasi keamanan kiriman (*consignment security declaration*) dari bandara keberangkatan.

c. pemindahan kargo transfer dan/atau kargo transit dilaksanakan di dalam Kawasan Pabeanan dan harus dimuat dalam pedoman penanganan kargo udara (*Cargo Handling Manual*)

(Ref: Rancangan PM Penanganan Kargo dan Pos Yang Diangkut Pesawat Udara)



ISU KONEKTIVITAS UDARA



Standar dan kapasitas bandara (terminal kargo) untuk melayani kargo relative sedikit. Terminal kargo terbesar terdapat di Bandara Soekarno-Hatta, Bandara Juanda, Bandara Kulon Progo dan Bandara Achmad Yani. Perlu pengembangan terminal kargo di banyak bandara di Wilayah Indonesia.

Masih sedikit Badan Usaha Angkutan Udara Yang Memiliki Pesawat Kargo.



Belum ditetapkan peraturan pengoperasian dan pemanfaatan khusus drone mengangkut Kargo di Indonesia.

Peraturan DRONE Saat Ini

1. CASR 107 hanya untuk wilayah udara tak terkendali (uncontrolled airspace) kurang dari 55lbs (25kg).
2. CASR 21.193 dan CASR 91.319 for R&D, pelatihan kru, survei pasar, dan pengujian penerbangan (production flight).
3. CASR 107.51 membatasi kecepatan UAS kecil hanya 87 knot
4. CASR 107.29 tentang operasi visual
5. PM 180 Tahun 2015 hanya untuk UAS di bawah 500 kaki*

* Sebuah sistem pesawat udara tanpa awak tidak boleh dioperasikan pada ruang udara yang tidak terkendali (uncontrolled airspace) pada ketinggian lebih dari 500 kaki (150 m) above ground level.

Pengoperasian Pesawat Tanpa Awak

Indonesia telah menerbitkan :

PM 163 Tahun 2015 PKPS/CASR PART 107 “Sistem Pesawat Kecil Tanpa Awak”

telah diatur PENDAFTARAN, SERTIFIKASI OPERATOR DAN PENGAWASAN PENGOPERASIAN

1. Berlaku untuk UAS tidak lebih dari 15 pon (7 kg).
2. Kecepatan tidak boleh melebihi 87 knot.
3. Visibilitas penerbangan minimum tidak kurang dari 3 mil statute (4,8 km).

PM 180 Tahun 2015 tentang Pengendalian Pengoperasian Drone di Ruang Udara Yang Dilayani Indonesia
Menteri Perhubungan bertanggungjawab terhadap keselamatan penerbangan nasional, peningkatannya terhadap kemungkinan bahaya (hazard) yang ditimbulkan, pengendalian pengoperasian drone.

Saat ini penggunaan pesawat tanpa awak telah merambah pada bisnis kargo, dimana nantinya pesawat tanpa awak tersebut akan mengangkut kargo hingga kapasitas 1000 kg. Regulasi untuk pesawat tanpa awak dengan bobot yang besar harus segera disiapkan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai regulator.

TERIMA KASIH



DIREKTORAT BANDAR UDARA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA