

Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Penerbangan di Indonesia

The Impact of the Covid-19 Pandemic on Aviation in Indonesia

Lita Yarlina¹⁾, Sitti Subekti²⁾, Evy Lindasari³⁾, Minda Mora⁴⁾, Novyanto Widadi⁵⁾, Tito Yusmar⁶⁾, Dedes Kusumawati⁷⁾, Zulaichah⁸⁾, Muhammad Rafiqi Sitompul^{9)*}

¹²³⁴⁵⁶⁷⁸⁹Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara, Jl. Merdeka Timur No.5 Jakarta

litayarlina2112@gmail.com, Sitti_82@yahoo.com, 434jupiter@gmail.com, Rafiqi.rifi@gmail.com

INFO ARTIKEL

Histori Artikel:

Diterima: 15 April 2021

Direvisi: 23 Juni 2021

Disetujui: 25 Juni 2021

Dipublikasi online: Juni 2021

Keywords:

Aviation, Covid-19, policy, transportation

Kata kunci:

Covid-19, kebijakan, penerbangan, transportasi

Permalink/DOI:

<https://dx.doi.org/10.25104/wa.v47i1.416.67-81>

©2021 Puslitbang Transportasi Udara, Badan litbang Perhubungan -Kementerian Perhubungan RI. This is an open access article under the CC BY-NC-SA license

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

ABSTRACT / ABSTRAK

Covid-19 has affected various aspects especially sector transportation and tourism. The operational of all modes of transportation turn into strict requirement and supervision of passengers and operators to implement health protocols in an effort to reduce the spread of Covid-19. Mitigation efforts need to be carried out to maintain the continuity of business operation of aviation which is capital intensive and play role in connecting regions in Indonesia, an archipelagic country. This study was conducted with qualitative descriptive analysis method by describing the object based on data and related information. In general, the description can explain the phenomena that occurred, related to the impact of Covid-19 on the aviation sector. This study aims to propose additional policy elements to the established policies and or new policies while continuing to prioritize preventing the spread of Covid-19 and controlling the air transportation sector simultaneously. The additional policy elements are carried out by implementing an appropriate capacity plan, optimizing aircraft, inter-regional logistics schemes, government incentives, sharpening regulations and additional procedures.

Pandemi Covid-19 telah mempengaruhi segala aspek dalam berbagai sektor khususnya transportasi dan pariwisata. Operasional moda transportasi semakin ketat persyaratan dan pengawasannya baik dari sisi penumpang maupun operator untuk menjalankan protokol kesehatan dalam upaya mengurangi penyebaran Covid-19. Upaya mitigasi perlu dilakukan untuk tetap menjaga kelangsungan bisnis dan operasi transportasi udara yang padat modal dan berperan menghubungkan wilayah di Indonesia yang merupakan negara kepulauan. Penelitian ini dilakukan dengan metode analisis deskriptif kualitatif dengan mendeskripsikan obyek penelitian berdasarkan pada data dan informasi terkait. Secara umum, deskripsi tersebut dapat menjelaskan fenomena yang terjadi, berkaitan dengan dampak pandemi Covid-19 pada sektor transportasi udara. Penelitian ini bertujuan untuk menghasilkan usulan penambahan elemen-elemen kebijakan baik yang telah ditetapkan sebelumnya maupun kebijakan baru dengan tetap memprioritaskan pencegahan penyebaran Covid-19 dan mengendalikan sektor transportasi udara secara bersamaan. Hal tersebut dapat dilakukan dengan menerapkan *capacity plan* yang tepat, optimalisasi pesawat udara, skema logistik antar daerah, insentif dari pemerintah, penajaman peraturan dan prosedur tambahan.

PENDAHULUAN

Covid-19 merupakan salah satu dari jenis virus corona yang diidentifikasi menyerang saluran pernapasan. Virus ini diketahui pertama kali muncul di pasar hewan dan makanan laut di Kota Wuhan, China, pada akhir tahun 2019. Gejala terinfeksi virus ini nyaris mirip dengan flu biasa, dengan demam lebih tinggi di atas 38 derajat, kemudian penderitanya mengalami sakit kepala, batuk-batuk kering, kadang juga sesak napas, paling berat bisa mengalami gagal napas. Para ahli mengatakan bahwa masa inkubasi virus corona tersebut dapat mencapai waktu 14 hari (Health.kompas.com, 2020, Januari 28).

Pada 1 Februari 2020, Pemerintah Indonesia menjemput 238 orang WNI dari Hubei dan tiba Minggu 2 Februari 2020 sekitar pukul 08.30 WIB menggunakan pesawat Batik Air dan keluar dari pesawat sekitar pukul 09.00 WIB di Bandara Internasional Hang Nadim Batam, Kepulauan Riau, kemudian menjalani karantina di hanggar Lanud Raden Sadjad, Natuna (BNPB, 2020, April 02). Virus corona atau Covid-19 yang mewabah ke puluhan negara mempengaruhi industri pariwisata termasuk di Indonesia. Di awal Maret 2020, pemerintah mengumumkan sudah ada dua orang WNI yang terkena virus corona. Sejumlah kebijakan pun harus diambil untuk menyelamatkan dunia pariwisata Indonesia.

Pemerintah meminta maskapai penerbangan memberikan insentif berupa diskon tiket penerbangan pesawat sebesar 50% untuk 25% kursi setiap penerbangan. Diskon tersebut berlaku selama tiga bulan, mulai 1 Maret hingga 31 Mei 2020. Diskon tersebut berlaku bagi penerbangan dari wilayah mana saja menuju 10 (sepuluh) destinasi wisata, antara lain Danau Toba, Yogyakarta, Malang, Manado, Bali, Mandalika, Labuan Bajo, Bangka Belitung, Batam, dan Bintan. Sebagai penggantinya, maskapai penerbangan akan mendapatkan insentif dari pemerintah, PT Angkasa Pura I, PT Angkasa Pura II, Airnav, dan PT Pertamina. Pemerintah memberikan insentif sebesar 30% dalam

bentuk dana sebesar Rp 500 miliar yang berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara. Kemudian, Angkasa Pura I, Angkasa Pura II, dan Airnav memberikan insentif sebesar 5% dalam bentuk pengurangan tarif Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara atau PJP2U sebesar Rp 256 miliar. Sedangkan, Pertamina memberikan insentif berupa potongan harga avtur sebesar 15% atau sebesar Rp 265,6 miliar (Bisnis.tempo.co, 2020, Maret 03).

Namun pada tanggal 4 Maret 2020. Kemenparekraf memutuskan untuk melakukan penundaan pemberian insentif dan promosi di negara yang terdampak wabah Covid-19 sampai situasi mereda dan suasana kembali kondusif. Keputusan tersebut merupakan bentuk peninjauan kembali, terhadap rencana promosi dan insentif sektor pariwisata untuk menunda promosi dan insentif mendatangkan wisatawan mancanegara di negara-negara yang saat ini terkena dampak virus corona seperti Cina, Korea Selatan, Jepang, Iran, Italia, dan lain-lain (Old.kemenparekraf.go.id, 2020, Maret 05).

Melas dan Melasova menjelaskan bahwa potensi yang paling terdampak pandemi Covid-19 dalam industri penerbangan terhadap adalah sektor logistik dan maskapai penerbangan. Tidak hanya penerbangan rute internasional namun juga rute domestik secara signifikan terdampak terutama di wilayah Asia Pasifik dan Eropa. Hal ini juga bergantung pada kebijakan pemerintah yang diambil dengan adanya pembatasan perjalanan antar negara (Melas & Melasova, 2020).

Arena dan Aprea dalam publikasinya menyatakan bahwa secara bertahap negara-negara berkembang mungkin lebih sedikit menderita dalam krisis industri akibat Covid-19, karena tidak pernah berpartisipasi aktif dalam keseimbangan ekonomi dunia. Namun demikian negara berkembang tersebut membutuhkan subsidi keuangan dan infrastruktur untuk perbaikan sektor kesehatan dan sosial (Arena & Aprea, 2021).

Adanya pemahaman masyarakat bahwa transportasi udara berperan dalam penyebaran Covid-19 pada awal pandemi, maskapai mulai menerapkan penangguhan penerbangan. Pada Mei 2020 dapat dianggap sebagai bulan dengan jumlah penerbangan paling sedikit dalam sejarah penerbangan modern (Sun, Xiaoqin et al. 2021).

Beberapa penelitian terkait dampak pandemik Covid-19 pada sektor penerbangan telah dilakukan antara lain penelitian Andaka (2020), Fatmaningdyah dan Fatchoelqorib (2020) dan Sugiarti (2021). Penelitian tersebut menganalisis dampak pandemi Covid-19 pada aspek bisnis penerbangan, termasuk saat pelarangan mudik lebaran. Secara garis besar disimpulkan bahwa penelitian terdahulu tersebut menemukan bahwa pandemi menyebabkan penurunan permintaan jasa angkutan udara baik dari aspek penumpang maupun barang. Ardaka (2020) menyoroti permasalahan dampak pandemi di bidang penerbangan khususnya pada bisnis maskapai penerbangan di saat Pemerintah menjalankan kebijakan pelarangan mudik lebaran tahun 2020. Penelitian Ardaka tersebut menggunakan metode analisis data kualitatif dengan sumber data sekunder dari BPS. Berdasarkan hasil analisis diketahui bahwa pada kuartal 1 tahun 2020 terdapat penurunan jumlah penumpang pesawat udara yang relatif signifikan. Sebagai imbas penurunan jumlah penumpang ini, PT Garuda Indonesia pada kuartal 1 tahun 2020 mengalami potensi penurunan pendapatan sekitar 11 triliun atau sekitar 33% dibanding kuartal 1 tahun 2019.

Kebijakan perjalanan saat pandemik Covid-19 pada penerbangan juga menjadi bahasan utama penelitian yang dilakukan oleh Fatmaningdyah dan Fatchoelqorib (2020). Penelitian tersebut dilakukan dengan menggunakan analisis kualitatif dengan data berasal dari studi literatur. Berdasarkan hasil penelitian tersebut diketahui bahwa terdapat perbedaan kebijakan terkait aturan perjalanan yang diterapkan di tiap-tiap daerah. Adanya beberapa kebijakan perjalanan pesawat udara yang berbeda

diterapkan pada daerah ini menimbulkan kerugian pada penumpang maupun maskapai penerbangan. Kebijakan mengenai aturan perjalanan dengan pesawat udara seharusnya disosialisasikan dengan lebih intensif kepada masyarakat pengguna jasa penerbangan sehingga tidak terjadi kebingungan saat penerapannya.

Penelitian dampak pandemi Covid-19 pada sektor penerbangan menjadi fokus analisis yang diteliti oleh Sugiarti (2021). Dalam penelitian tersebut, dilakukan analisis uji t dua sampel berpasangan untuk melihat perbedaan jumlah penumpang dan kargo pada saat sebelum dan selama pandemi Covid 19. Pengambilan sampel penelitian dilakukan pada 5 (lima) Bandar udara di Indonesia. Berdasarkan penelitian tersebut diketahui bahwa terjadi penurunan jumlah penumpang dan barang yang terjadi saat pandemi dibandingkan dengan masa sebelum pandemi Covid-19 baik penerbangan domestik maupun internasional.

Dengan adanya dampak pandemi Covid-19 yang masif pada penerbangan, perlu dilakukan langkah perumusan kebijakan yang tepat. Penelitian ini dimaksudkan untuk menghasilkan usulan-usulan pada elemen kebijakan khususnya transportasi udara untuk menjaga bisnis penerbangan tetap berjalan dengan tetap memprioritaskan pencegahan penyebaran pandemi Covid-19.

TINJAUAN PUSTAKA

Definisi *suspect* menurut WHO terbagi tiga yaitu *Suspect case A*, yaitu pasien yang mengalami gangguan pernapasan (demam dan terdapat minimal satu gejala gangguan pernapasan seperti batuk dan sesak napas) dan memiliki riwayat melakukan perjalanan ke atau tinggal di lokasi yang terkonfirmasi terpapar virus Covid-19 selama 14 hari terakhir. *Suspect case B*, pasien yang mengalami gangguan pernapasan dan memiliki riwayat melakukan kontak langsung dengan seseorang yang terkonfirmasi positif/*suspect* Covid-19 selama 14 hari terakhir. *Suspect case C*, pasien yang mengalami gangguan pernapasan parah

(demam dan terdapat minimal satu gejala gangguan pernapasan seperti batuk dan sesak napas dan membutuhkan perawatan di rumah sakit) dan tidak ada diagnosis alternatif penyakit lain yang dapat menjelaskan kondisi klinis pasien (WHO, 2020, April 28).

Prosedur Penanganan Penumpang Suspect Covid-19 di Bandara

Prosedur penanganan darurat kesehatan di bandara di bawah koordinasi otoritas kesehatan bandar udara (KKP), dengan mengacu pada WHO *guidance document*. Ada empat hal utama yang perlu dilakukan pengelola bandara, yaitu memonitor kondisi penumpang untuk mendeteksi penumpang yang dalam kondisi sakit, melakukan *interview* dengan penumpang yang terdeteksi sakit untuk memastikan apakah penumpang memiliki gejala terinfeksi virus Covid-19, melaporkan kasus penemuan penumpang yang memiliki gejala terinfeksi Covid-19, serta melakukan isolasi terhadap penumpang yang memiliki gejala terinfeksi Covid-19 (WHO, 2020, Maret 19).

Tindakan Penanganan Penumpang Suspect Covid-19 di Pesawat Udara

Setiap pesawat agar dilengkapi dengan alat pencegahan penyebaran virus/bakteri dan terdapat minimal 1 (satu) awak kabin yang bisa mengoperasikan peralatan tersebut. Alat pencegahan penyebaran virus/bakteri menurut ICAO *Standards and Recommended Practices* (SARPs) terdiri dari:

- serbuk kering yang bisa mengubah cairan menjadi bentuk gel granulasi yang steril;
- tissue atau cairan desinfektan untuk membersihkan permukaan benda;
- masker/pelindung mata/wajah (pelindung wajah atau peralatan terpisah masker medis dan pelindung mata);
- sarung tangan sekali pakai;
- apron pelindung;
- alat pelindung diri (jika tersedia);
- kantong sampah khusus limbah berbahaya dan sekali pakai (jika tersedia).

Ketika terdapat penumpang dengan gejala gangguan pernapasan ataupun gejala lain

yang mengarah pada suspect Covid-19, meminimalkan kontak langsung penumpang tersebut dengan kru pesawat udara dan penumpang lain. Hal-hal yang harus dilakukan operator adalah memisahkan/memberikan jarak minimum 1 meter dengan penumpang lain, memberi edukasi penumpang yang sakit untuk menggunakan masker dan tetap menjaga kebersihan ketika sedang batuk atau bersin, menggunakan sarung tangan ketika akan menyentuh penumpang sakit ataupun cairan tubuh ataupun benda-benda yang dimungkinkan terkontaminasi, melepaskan sarung tangan dengan hati-hati untuk mencegah penularan ke awak kabin dan buang sarung tangan ke dalam kantong sampah khusus limbah berbahaya, segera cuci tangan dengan sabun dan air atau cairan pembersih tangan berbasis alkohol, setelah awak kabin melayani penumpang sakit, awak kabin dilarang menyentuh segala jenis perlengkapan pelayanan atau peralatan makan (EASA, 2020, Mei 20).

Penurunan Penumpang Suspect Covid-19 dari pesawat udara

Penumpang dengan *suspect* Covid-19 harus diturunkan dari pesawat dan mengikuti prosedur yang telah ditetapkan oleh Otoritas Kesehatan Bandara (KKP). Hal ini bertujuan untuk mengurangi potensi penyebaran penyakit ke penumpang lain, kru pesawat udara dan petugas di bandara. Petugas bandara mengevaluasi kondisi kesehatan penumpang dan jika ditemukan indikasi *suspect* Covid-19, maka penumpang akan dirujuk menuju pusat pelayanan kesehatan sesuai prosedur yang diterapkan di bandar udara. Otoritas Kesehatan Bandara harus memberikan informasi perkembangan terkini kepada maskapai penerbangan mengenai hasil evaluasi dan tindak lanjut yang diberikan kepada penumpang. Personel yang turut serta dalam perpindahan penumpang *suspect* Covid-19 wajib mengikuti petunjuk WHO. Jika terdapat lebih dari satu penumpang *suspect* Covid-19, maka baik personel maupun petugas kesehatan wajib mengganti alat pelindung diri ketika akan

menangani penumpang *suspect* Covid-19 berikutnya. Hal ini untuk mencegah penularan antar penumpang *suspect* Covid-19. Alat pelindung diri bekas pakai agar dipisahkan ke dalam kotak sampah khusus kategori *infectious waste*.

Peraturan-Peraturan Penanganan Covid-19

Pemerintah mengeluarkan peraturan-peraturan sebagai bentuk mitigasi dan penanganan wabah Covid-19 seperti ditunjukkan pada Tabel 1 berikut.

Tabel 1 Peraturan Penanganan *Corona Virus Disease* 2019 (Covid-19)

No.	Peraturan	Perihal/Tentang	Tanggal Berlaku
1	PP NOMOR 21 TAHUN 2020	Pembatasan Sosial Berskala Besar Dalam Rangka Percepatan Penanganan Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 91, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6478).	31 Maret 2020
2	PERPU NOMOR 1 TAHUN 2020	Kebijakan Keuangan Negara dan Stabilitas Sistem Keuangan untuk Penanganan Pandemi Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) dan/atau dalam Rangka Menghadapi Ancaman yang Membahayakan Perekonomian Nasional dan/atau Stabilitas Sistem Keuangan	31 Maret 2020
3	KEPPRES NOMOR 7 TAHUN 2020	Keputusan Presiden (KEPPRES) tentang Gugus Tugas Percepatan Penanganan Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)	13 Maret 2020
4	KEPPRES NOMOR 11 TAHUN 2020	Keputusan Presiden (KEPPRES) tentang Penetapan Kedaruratan Kesehatan Masyarakat Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)	31 Maret 2020
5	PM NOMOR 18 TAHUN 2020	Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengendalian Transportasi dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)	09 April 2020
6	PM NOMOR 25 TAHUN 2020	Pengendalian Transportasi Selama Masa Mudik Idul Fitri Tahun 1441 Hijriah dalam rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)	23 April 2020
7	SURAT DJPU NOMOR AU.201/2/10/DJPU-DKP-2020	Perketat Pengawasan Cegah Wabah Pneumonia Berat Masuk Ke Indonesia Melalui Bandar Udara Indonesia	22 Januari 2020
8	SURAT DJPU NOMOR AU.201/3/11/DJPU-DKP-2020	Peningkatan Pemeriksaan Virus Corona (Covid-19) di Bandara	2 Maret 2020
9	SURAT DJPU NOMOR AU.207/12/18/DJPU-DKP-2020	Pengawasan Kekarantinaan Kesehatan Terhadap Penerbangan Dari Negara / Wilayah Terjangkit	5 Februari 2020
10	SURAT DJPU NOMOR AU.210/3/7/DRJU-DKP-2020	Pemberitahuan terkait Penghentian Sementara Penerbangan Ke Saudi Arabia	27 Februari 2020
11	SURAT DJPU NOMOR AU.201/6/2/DJPU-DKP-2020	Prosedur Pemeriksaan Keamanan Selama Pandemi Covid-19	18 Maret 2020
12	SURAT DJPU NOMOR AU.201/4/2/DJPU-DKP-2020	Pelarangan Sementara Orang Asing Masuk Wilayah Negara Republik Indonesia	30 Maret 2020
13	SE. 1 TAHUN 2020	Penanganan Pesawat Udara Khusus Kargo Dari Republik Rakyat Tiongkok (China Daratan)	5 Februari 2020
14	SE. 8 TAHUN 2020	Penyemprotan Disinfektan di Bandar Udara	19 Maret 2020
15	SE. 10 TAHUN 2020	Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) dalam Penerbangan	23 Maret 2020
16	SE. 16 TAHUN 2020	Penerapan Pengaturan Tempat Duduk Penumpang dengan Sistem Jaga Jarak Aman (Social Distancing)	04 April 2020
17	SE. 17 TAHUN 2020	Pesawat Konfigurasi Penumpang yang digunakan untuk Kargo di dalam Kabin Penumpang (Passenger Compartment)	05 April 2020

METODOLOGI

Metodologi yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif kualitatif. Metode deskriptif kualitatif dilakukan dengan mendeskripsikan obyek penelitian berdasarkan pada data dan informasi terkait. Secara umum, deskripsi tersebut dapat menjelaskan fenomena yang terjadi, berkaitan dengan dampak pandemi Covid-19 pada sektor transportasi udara.

Data dikumpulkan tidak secara langsung oleh peneliti, data sekunder tersebut sudah didokumentasikan oleh pihak lain yang terkait dengan penelitian. Data sekunder dapat dibedakan menjadi internal data dan eksternal data. Data internal merupakan data yang berasal dari instansi atau lingkup internal organisasi, sedangkan data sekunder eksternal diperoleh dari sumber di luar instansi/organisasi (Bungin, 2005). Data-data sekunder yang diperoleh seperti data harian keberangkatan pesawat dan penumpang, pergerakan pesawat, kargo domestik dan internasional.

Sumber data internal misalnya data pergerakan penumpang, data pergerakan pesawat, data pergerakan kargo, data fasilitas bandara dan lain-lain yang didokumentasikan oleh instansi yang memiliki kewenangan dan tugas di bidangnya. Data sekunder eksternal dalam penelitian ini meliputi data penyebaran virus Covid-19, jumlah orang yang terpapar, jumlah orang yang meninggal dan jumlah orang yang sembuh dan lain-lain. Data ini merupakan data dan informasi yang berasal dari eksternal penelitian yaitu dari publikasi Kementerian Kesehatan dan Satgas Covid-19.

Pengumpulan data penelitian ini menggunakan metode survei instansional untuk mendapatkan data-data sekunder baik internal maupun eksternal. Survei instansional merupakan bentuk pengumpulan data penelitian yang dilakukan dengan mengirimkan permintaan data sekunder yang sesuai dengan kebutuhan pada instansi yang memiliki data dan informasi tersebut seperti data pergerakan pesawat, penumpang dan kargo di sejumlah bandar udara. Selain itu, penelitian ini juga

menggunakan metode penelusuran data secara daring untuk mendapatkan data dan informasi terkait penyebaran virus corona dan jumlah yang terdampak.

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini dengan metode meta-analisis. Metode ini menekankan pada perbandingan data dan informasi yang terkumpul dan dianalisis secara komprehensif berdasarkan tinjauan pustaka dari penelitian terdahulu yang sejenis. Dalam metode ini, data-data sekunder diolah dengan komprehensif dan membandingkan peraturan penanganan pandemi dengan implementasi aktual di bidang penerbangan. Data yang diolah seperti pergerakan lalu lintas udara dan kondisi penerbangan dari sudut pandang pelaku usaha.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penerbangan di Indonesia yang terdampak oleh pandemi Covid-19 secara umum dapat diobservasi pengaruhnya dengan melihat jumlah dan volume penerbangan dan pergerakan penumpang baik dalam penerbangan domestik maupun internasional. Dengan adanya penurunan pengguna jasa angkutan udara maka dengan sendirinya akan berdampak buruk terhadap bisnis penerbangan secara keseluruhan.

Pergerakan Lalu Lintas Udara

Angkutan Udara Penerbangan Domestik yang dikelola PT Angkasa Pura I.

Angkasa Pura I telah mengelola 15 Bandara yaitu Ngurah Rai - Denpasar, Juanda - Surabaya, Sultan Hasanuddin - Makassar, Sepinggan - Balikpapan, Adi Sucipto - Yogya, New Yogyakarta, Ahmad Yani - Semarang, Adi Sumarmo - Solo, Internasional Lombok, Syamsuddin Noor - Banjarmasin, Sam Ratulangi - Manado, Sam Ratulangi - Manado, El Tari - Kupang, Pattimura - Ambon, Frans Kaisiepo - Biak, Sentani - Jayapura.

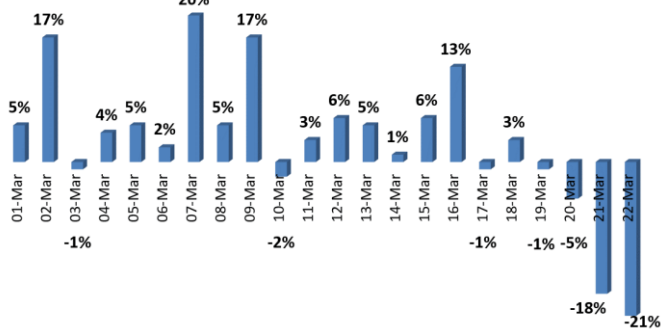
Berikut adalah data harian keberangkatan pesawat dan penumpang domestik di bandar udara dalam naungan PT Angkasa Pura I, disajikan pada Tabel 2.

Tabel 2 Data Harian Keberangkatan Pesawat dan Penumpang Domestik di Bandar Udara PT. Angkasa Pura I

Tanggal	Jumlah Pergerakan Pesawat Domestik Tahun 2019	Jumlah Pergerakan Pesawat Domestik Tahun 2020	Jumlah Penumpang Domestik Tahun 2019	Jumlah Penumpang Domestik Tahun 2020
01-Mar	844	890	83.758	96.205
02-Mar	784	916	76.598	84.289
03-Mar	870	863	90.255	75.312
04-Mar	848	880	79.214	83.741
05-Mar	812	856	74.589	82.052
06-Mar	876	890	86.985	89.495
07-Mar	700	843	64.934	78.948
08-Mar	812	856	64.853	96.032
09-Mar	761	893	72.428	85.290
10-Mar	859	842	100.465	76.419
11-Mar	830	856	90.437	80.552
12-Mar	793	837	78.403	79.417
13-Mar	835	877	80.973	89.922
14-Mar	822	831	80.183	78.926
15-Mar	845	893	88.022	94.135
16-Mar	754	855	77.228	79.388
17-Mar	816	808	91.340	67.418
18-Mar	801	825	81.182	67.422
19-Mar	784	780	72.875	59.226
20-Mar	816	774	80.917	61.806
21-Mar	834	681	79.460	55.103
22-Mar	855	675	86.959	51.928

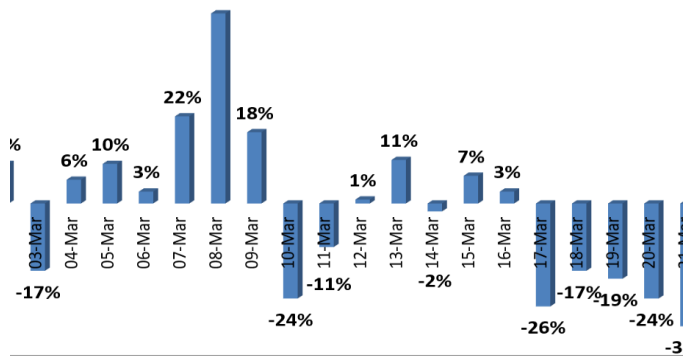
Sumber Data: Data LLAU Bandar Udara yang dikelola PT. Angkasa Pura I

Dari data pada Tabel 2, dapat dibandingkan pergerakan harian pesawat dan penumpang antara tahun 2019 dengan 2020 seperti ditunjukkan pada Gambar 1, Gambar 2, Gambar 3 dan Gambar 4.

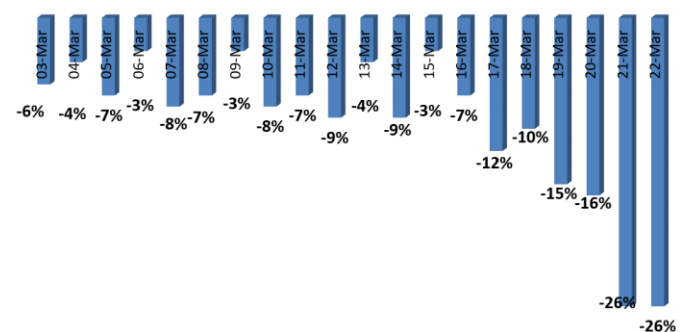


Gambar 1. Persentase Selisih Pergerakan Harian Pesawat Maret 2020 terhadap Maret 2019 AP I

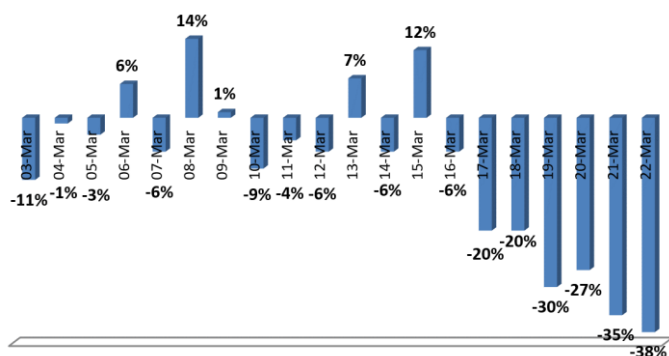
Pada tanggal 02 Maret 2020, pemerintah secara resmi pertama kalinya mengkonfirmasi dua WNI positif Covid-19. Jika dilihat pada data pergerakan pesawat dan penumpang setelah adanya konfirmasi tersebut, terjadi tren penurunan pergerakan pesawat dan penumpang seperti ditunjukkan pada Gambar 3 dan 4.



Gambar 2. Persentase Selisih Pergerakan Harian Penumpang Maret 2020 terhadap Maret 2019 AP I

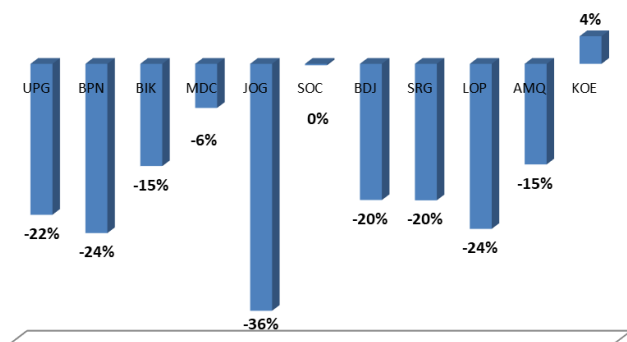


Gambar 3. Persentase Selisih Pergerakan Pesawat Harian 2020 terhadap Baseline 02 Maret 2020 AP I

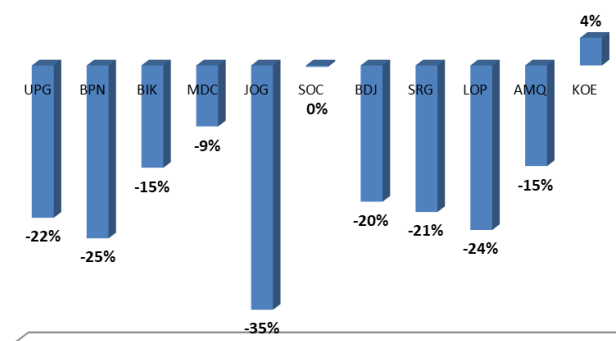


Gambar 4. Persentase Selisih Pergerakan Penumpang Harian 2020 terhadap Baseline 02 Maret 2020 AP I

Adapun pergerakan kargo selama bulan Maret 2020 dibandingkan pada pergerakan kargo pada Maret 2019 di beberapa bandara naungan PT Angkasa Pura I, menunjukkan penurunan yang cukup tinggi baik *cargo domestic* maupun kargo internasional.



Gambar 5. Perbandingan Kargo Domestik Bulan Maret Tahun 2019 – 2020 AP I (Sumber data: PT Angkasa Pura I)



Gambar 6. Perbandingan Kargo Internasional Bulan Maret Tahun 2019 – 2020 AP I (Sumber data: PT Angkasa Pura I)

Angkutan Udara Penerbangan Domestik yang dikelola PT Angkasa Pura II.

Angkasa Pura II telah mengelola 19 Bandara yaitu Soekarno – Hatta Cengkareng, Kualanamu - Medan, Supadio (Pontianak), MIA - Padang, SM.Badaruddin II - Palembang, Sultan Syarif Kasim II – Pekanbaru, Husein - Bandung, Sultan Iskandar Muda - Aceh, Raja Haji Fisabilillah - TJ Pinang, Sultan Thaha - Jambi, Depati Amir (Pangkal Pinang), TjilikRiwut - Palangkaraya, Silangit (Tapanuli Utara), Kertajati - Majalengka, Banyuwangi , Radin Inten (Lampung), Fatmawati Soekarno (Bengkulu), Bandara H.A.S Hanandjoeddin (Bangka Belitung).

Berikut adalah data harian keberangkatan pesawat dan penumpang domestik pada Maret 2019-2020 di bandar udara dalam naungan PT Angkasa Pura I, disajikan pada Tabel 3.

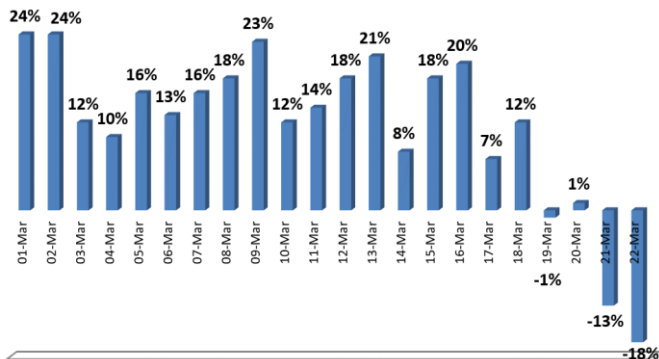
Tabel 3 Data Harian Datang dan Berangkat Pesawat dan Penumpang Domestik di Bandar Udara PT. Angkasa Pura II

Tanggal	Jumlah Pergerakan Pesawat Domestik Tahun 2019	Jumlah Pergerakan Pesawat Domestik Tahun 2020	Jumlah Penumpang Domestik Tahun 2019	Jumlah Penumpang Domestik Tahun 2020
01-Mar	1.610	1.990	197.028	206.145
02-Mar	1.586	1.960	175.465	185.969
03-Mar	1.640	1.840	188.155	179.055
04-Mar	1.644	1.813	177.780	195.685
05-Mar	1.559	1.801	164.189	187.675
06-Mar	1.704	1.924	196.066	213.616
07-Mar	1.535	1.781	184.151	184.371
08-Mar	1.576	1.862	144.614	205.277
09-Mar	1.511	1.861	149.080	188.267
10-Mar	1.607	1.793	202.592	180.139
11-Mar	1.605	1.837	195.318	196.614
12-Mar	1.525	1.800	172.033	188.861
13-Mar	1.588	1.927	188.346	215.312
14-Mar	1.632	1.761	176.337	184.869
15-Mar	1.643	1.934	199.684	205.070

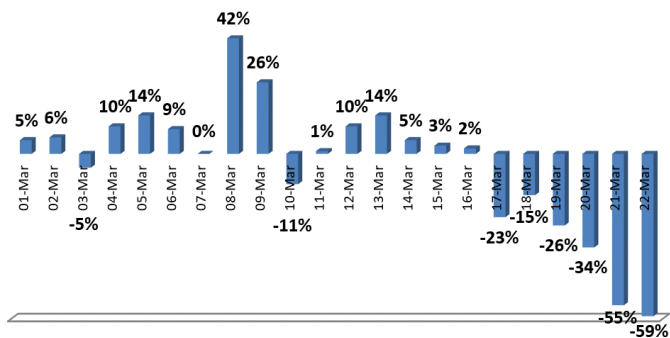
Tanggal	Jumlah Pergerakan Pesawat Domestik Tahun 2019	Jumlah Pergerakan Pesawat Domestik Tahun 2020	Jumlah Penumpang Domestik Tahun 2019	Jumlah Penumpang Domestik Tahun 2020
16-Mar	1.506	1.807	168.124	172.322
17-Mar	1.554	1.662	187.678	144.290
18-Mar	1.593	1.779	170.950	145.331
19-Mar	1.578	1.565	167.022	122.869
20-Mar	1.615	1.631	187.984	124.741
21-Mar	1.568	1.371	181.448	81.320
22-Mar	1.631	1.331	184.136	74.579

Sumber Data : Data LLAU Bandar Udara yang dikelola PT. Angkasa Pura II.

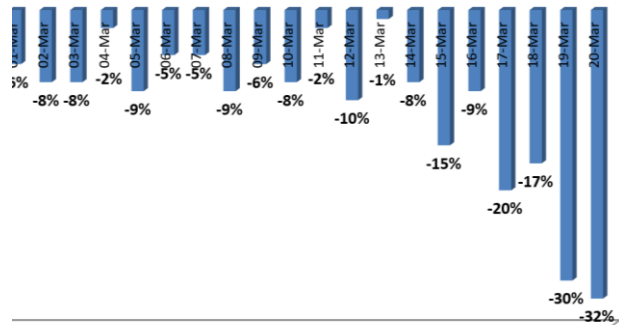
Dari data pada Tabel 2, dapat dibandingkan pergerakan harian pesawat dan penumpang antara tahun 2019 dengan 2020 seperti ditunjukkan pada Gambar 5, Gambar 6, Gambar 7 dan Gambar 8.



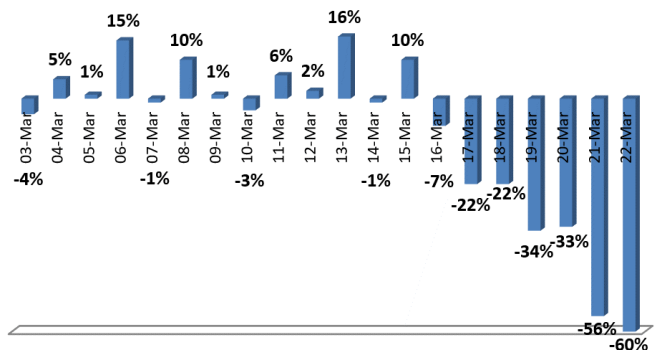
Gambar 7. Persentase Selisih Pergerakan Harian Pesawat Maret 2020 terhadap Maret 2019 AP II



Gambar 8. Persentase Selisih Pergerakan Harian Penumpang Maret 2020 terhadap Maret 2019 AP II

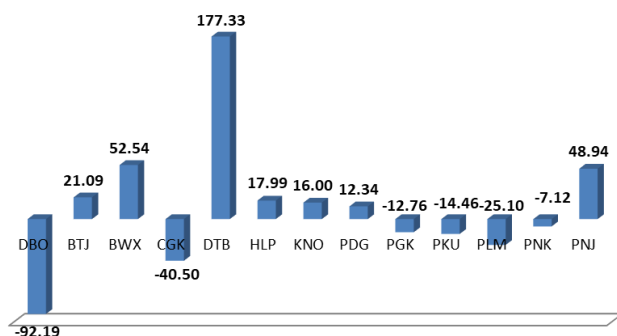


Gambar 9. Persentase Selisih Pergerakan Harian 2020 terhadap Baseline 02 Maret 2020 AP II

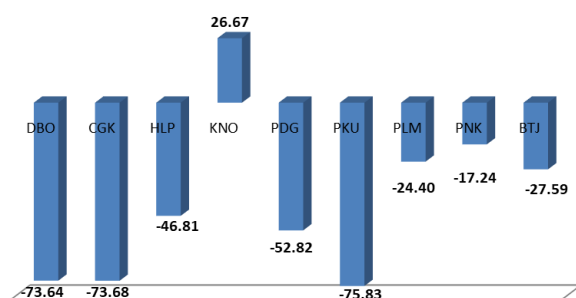


Gambar 10. Persentase Selisih Pergerakan Harian 2020 terhadap Baseline 02 Maret 2020 AP I

Jika dilihat pada data pergerakan pesawat dan penumpang setelah adanya konfirmasi pertama WNI positif Covid-19 tanggal 02 Maret 2020, juga terjadi tren penurunan pergerakan pesawat dan penumpang seperti ditunjukkan pada Gambar 9 dan 10.



Gambar 11. Perbandingan Kargo Domestik Bulan Maret Tahun 2019 – 2020 AP II (Sumber data: PT Angkasa Pura II)



Gambar 12. Perbandingan Kargo Internasional Bulan Maret Tahun 2019 – 2020 AP II (Sumber data: PT Angkasa Pura II)

Pergerakan kargo selama bulan Maret 2020 dibandingkan pada pergerakan kargo pada Maret 2019 di beberapa bandara di bawah naungan PT Angkasa Pura II. Pada Gambar 11, secara umum menunjukkan bahwa kargo domestik relatif mengalami fluktuasi naik dan turun. Sedangkan kargo internasional mengalami penurunan seperti yang ditunjukkan pada Gambar 12.

Industri Penerbangan

Dengan adanya penurunan pemakaian jasa penerbangan sementara *operational cost* relatif tetap, maka untuk menyelamatkan dari kerugian yang lebih besar lagi, INACA (*Indonesia National Air Carriers Association*) mengharapkan keringanan dan insentif dari pemerintah diantaranya:

1. penundaan pembayaran PPh,
2. penangguhan bea masuk impor suku cadang,
3. penangguhan biaya bandara dikelola BUMN
4. penangguhan biaya navigasi yang dikelola BUMN,
5. pemberlakuan diskon biaya bandara yang dikelola Kementerian Perhubungan,
6. perpanjangan jangka waktu berlakunya pelatihan simulator

7. pemeriksaan kesehatan bagi awak pesawat.

Adapun langkah yang diambil pihak Airline mengurangi kerugian lebih besar diantaranya adalah:

- maskapai penerbangan mengurangi jumlah penerbangan baik rute dan frekuensinya.
- tutup operasi dan merumahkan atau melakukan pemutusan hubungan kerja karyawannya baik bagi pilot, awak kabin, teknisi dan karyawan pendukung lainnya.
- PHK karyawan sebagai upaya penyelamatan.

Jasa industri penerbangan sangat saling bergantung dan berkaitan sebagai suatu sistem dengan industri pendukung lainnya, sehingga industri pendukungnya baik hilir maupun hulu seperti perusahaan MRO pesawat, ground handling, dan agen perjalanan yang terlibat juga sangat terdampak secara bisnis.

Bersumber dari situs [flightradar24.com](https://www.flightradar24.com) dapat dilihat pada Gambar 13, langit Nusantara terlihat lebih lengang di tahun 2020 dibanding 2019 pada periode Februari. Dampaknya pendapatan AirNav jelas berkurang, mengingat revenue berbanding lurus dengan jumlah pesawat yang dilayani. Sementara pendapatan bandara bergantung pada jumlah airline dan penumpang.



Gambar 13. Pantauan Lalu Lintas Udara Indonesia 25 Februari 2019 dan 2020 (Sumber: *FlightRadar24.com*)

Tabel 4. Perbandingan Jumlah Pergerakan Pesawat pada 1 Maret s/d 15 Maret

Pergerakan Pesawat	Tahun		Pertumbuhan (%)
	2019	2020	
Domestik	72.200	77.007	7%
Internasional	9.180	7.968	-13%
Overflying	5.816	3.932	-32%

Sumber: Airtav Indonesia

Pada Tabel 4 dapat disimpulkan bahwa total pergerakan pesawat pada 1 Maret s/d 15 Maret antara tahun 2019 dan 2020, cenderung mengalami peningkatan namun untuk penerbangan internasional mengalami penurunan yang cukup besar.

Data Airtav juga menunjukkan ada tren perubahan jenis pesawat yang dipakai dari pesawat *wide body* menjadi pesawat *narrow body*. Hal ini merupakan salah satu strategi maskapai dalam menghadapi penurunan jumlah penumpang.

Dampak negatif dari pandemi virus Covid-19 terus meluas. Salah satu maskapai yakni AirAsia Indonesia mengambil keputusan untuk menghentikan sementara seluruh layanan penerbangan mulai 1 April 2020. Hal ini tidak lepas dari akibat terpukulnya sektor pariwisata dan terhambatnya perpindahan orang. Penerbangan rute domestik dihentikan sementara hingga 21 April 2020, rute internasional dihentikan hingga 17 Mei 2020.

ANALISIS

Kebijakan transportasi udara meliputi kebijakan yang ada di Indonesia dan internasional, terbagi atas kebijakan di bandar udara, angkutan udara, kargo, dan masyarakat pengguna angkutan udara. Berikut dijabarkan beberapa kebijakan internasional terkait dari berbagai sumber seperti WHO, ICAO, ACI, IATA, CAAC, dan yang berlaku di negara lain. Pemerintah Pusat dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan berkoordinasi dengan Kementerian Kesehatan untuk menyusun sosialisasi maupun himbauan tambahan kepada Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Cargo Handler, dan masyarakat.

Emergency Plan Kebijakan Transportasi Udara Terkait Antisipasi Dampak Pandemi Covid-19

Berdasarkan standar ICAO, Badan Usaha Bandar Udara harus menyediakan informasi yang relevan terkait antisipasi Covid-19 dan *Advisory Travel* di bandar udara, website bandar udara maupun media lainnya dengan informasi yang tidak bertentangan dengan WHO.

Pemberitahuan persyaratan yang konsisten termasuk persyaratan kesehatan untuk dapat masuk atau ditolak negara sesuai dengan rekomendasi WHO, di bandar udara, *website* bandar udara maupun media lainnya Pengembangan sistem komunikasi yang efektif untuk koordinasi harus dibangun secara internal dan eksternal.

Metode screening meliputi pemeriksaan visual, kuesioner dan pengukuran suhu bagi penumpang maupun petugas staff bandar udara. Sistem yang disarankan ketika ada wisatawan diperiksa positif atau memiliki gejala Covid-19 yaitu telah mempertimbangkan penyediaan:

- Petugas medis yang ditunjuk dan terdapat area pemeriksaan untuk kasus yang dicurigai;
- Area karantina dan isolasi (untuk pesawat dan penumpang);
- Alat Pelindung Diri (APD) untuk semua tenaga kesehatan yang berpotensi risiko;
- Transportasi ke fasilitas medis yang sesuai.

Pembatasan kontak tangan langsung ketika pemeriksaan kabin bagasi dan barang bawaan, dan jika tidak memungkinkan, maka menggunakan sarung tangan. Penggunaan Alat Pelindung Diri yang sesuai bagi petugas.

Badan Usaha Angkutan Udara dalam melakukan *emergency plan* pada umumnya sama dengan yang dilakukan manajemen bandar udara dengan standar merujuk ICAO. Namun terdapat beberapa hal khusus seperti penanganan penumpang *suspect* di Pesawat Udara. Sistem yang memungkinkan *cabin crew* untuk mengidentifikasi penumpang yang dicurigai memiliki penyakit menular. Sistem pengaturan penumpang yang dicurigai memiliki penyakit menular, termasuk: saran dari medis di lapangan (jika memungkinkan), relokasi penumpang sakit agar jauh dari penumpang lainnya, penyediaan peralatan P3K dan cabin crew yang terlatih dalam

menggunakannya, pembersihan area yang ditempati oleh penumpang yang terinfeksi, penggunaan Alat Pelindung Diri yang sesuai untuk penumpang dan *crew* seperti masker dan sarung tangan, pembuangan peralatan yang terkontaminasi serta kebersihan pribadi untuk mengurangi risiko.

Prosedur pemberitahuan lalu lintas penerbangan udara jika terdapat kasus penularan penyakit dalam pesawat, sehingga otoritas kesehatan di lokasi tujuan dapat bersiap. Negara dapat meminta informasi airlines terkait tujuan penumpang dan *itinerary*, serta membantu pelacakan melalui *passenger locator card* (PLC).

Pemeliharaan pesawat, meliputi: pembuangan filter sirkulasi udara, kebijakan terkait pengelolaan limbah, kebijakan pembersihan kotoran burung terkait *bird strike*, penanganan Penumpang Suspect di Pesawat Udara.

Prosedur notifikasi jika dicurigai adanya penularan penyakit dalam pesawat, pilot menginformasikan kepada ATS informasi sebagai berikut: identifikasi pesawat, bandara keberangkatan, bandara kedatangan, perkiraan waktu kedatangan, jumlah penumpang di pesawat, jumlah kasus yang dicurigai di pesawat, gejala risiko kesehatan, jika diketahui. Unit ATS akan meneruskan pesan secepatnya ke Otoritas Kesehatan Umum atau otoritas lain yang ditunjuk negara, seperti perwakilan operator pesawat udara dan otoritas bandar udara.

Berdasarkan standar IATA dan ICAO, *Cargo Handler* harus menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) ketika penanganan kargo dari dan ke negara terinfeksi Covid-19 meliputi rekomendasi berikut: mengenakan masker jenis apapun, tetapi tidak disarankan saat menangani kargo dari negara terdampak. Sarung tangan tidak dibutuhkan kecuali perlindungan untuk bahaya mekanik, penggunaan sarung tangan tidak menggantikan kebutuhan untuk kebersihan tangan yang perlu sering dilakukan. Saat melakukan desinfeksi, tidak diperlukan APD tambahan di luar apa yang secara rutin direkomendasikan. Melakukan *screening* Covid-19 dan pemulangan petugas yang terinfeksi Covid-19.

Kontribusi Dan Peran Transportasi

Sebagai media pergerakan orang dan barang, penghubung antar wilayah, penggunaan sarana dan simpul transportasi publik turut mempengaruhi tingginya penyebaran pandemi, terlebih penggunaan transportasi publik dengan rasio penumpang terhadap kapasitas yang tinggi seperti kereta api perkotaan dan bus kota. Sementara itu, transportasi udara juga membawa potensinya tersendiri karena sektor ini terbuka untuk jalur pergerakan internasional dimana penggunaannya mungkin dapat berasal dari negara dengan jumlah kasus tertinggi dan konfigurasi tempat duduk kelas ekonomi dirancang sangat berdekatan. Namun demikian, transportasi juga menjadi kunci penting dalam memutuskan mata rantai penyebaran dengan cara pembatasan dan pengendalian operasi.

Kementerian Perhubungan kemudian mulai mengatur pembatasan dan pengendalian moda transportasi penumpang dan barang. Permenhub 18/2020 diterbitkan pada tanggal 9 April 2020 kemudian disempurnakan oleh Permenhub 25/2020 yang diterbitkan pada tanggal 23 April 2020. Kedua peraturan tersebut mengatur tiga hal yaitu pengendalian transportasi: seluruh wilayah Indonesia, pada wilayah yang menetapkan PSBB, dan untuk kegiatan mudik tahun 2020. Dengan terbit dan berlakunya 2 Permenhub tersebut, terdapat beberapa hal yang kemudian muncul dan menjadi pertimbangan untuk dicarikan solusinya. Beberapa hal tersebut adalah dampak pada bisnis transportasi udara, ketersediaan layanan, dan pencegahan penyebaran lanjutan.

Penajaman peraturan perlu dilakukan untuk mengakomodasi perjalanan non-mudik dari dan ke wilayah bukan PSBB dan zona merah maka perlu ada peraturan yang menjelaskan Pasal 20 ayat (1) huruf f dalam Permenhub 25/2020 termasuk bagaimana cara mendapat izin Direktur Jenderal Perhubungan Udara untuk operasional lainnya. Hal ini perlu koordinasi bersama Gugus Tugas Covid-19.

Bisnis Transportasi Udara

Sebelum Permenhub 25/2020 diterbitkan, sektor transportasi udara masih dapat beroperasi dengan pengurangan frekuensi dan pembatasan jumlah penumpang. Namun dalam

peraturan tersebut, seluruh perjalanan penumpang dilarang selambat-lambatnya hingga tanggal 31 Mei 2020. Hal ini tentunya akan sangat membebani kesehatan finansial para operator mengingat pendapatan dalam sektor ini bersumber dari pergerakan pesawat, penumpang, dan barang.

Secara statistik, pergerakan pesawat dan penumpang domestik telah mengalami penurunan yang sangat signifikan yaitu hingga 86,7% (pesawat) dan 99,7% (penumpang). Loncatan penurunan yang paling besar terlihat pada tanggal 25 April 2020 yaitu ketika larangan perjalanan mulai diberlakukan. Berdasarkan data penurunan pergerakan pesawat penumpang, maka optimalisasi penggunaan pesawat udara menjadi penting. Pesawat udara bermesin jet dapat dipergunakan menjadi angkutan kargo logistik dengan penyesuaian konfigurasi cabin pesawat. Khusus pesawat udara bermesin turboprop dapat dioptimalkan penggunaannya menjadi angkutan kargo jarak dekat dan dapat dipertimbangkan untuk membuka bandar udara hub primer dengan kapasitas tampung warehouse yang besar (seperti CGK) bagi operasi operasi pesawat turboprop.

Bisnis penerbangan tentunya sangat bergantung pada aspek operasional. Pendekatan dalam aspek operasional dapat ditempuh dengan cara penetapan capacity plan bulanan oleh setiap operator pesawat udara bersama dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang mengacu kepada potensi pergerakan dan kapasitas tampung warehouse setiap bandar udara, sehingga pengoperasian bandar udara dan penyediaan layanan navigasi penerbangan dapat menjadi lebih efisien yang mengurangi *fixed cost*.

Untuk mencegah semakin meruginya sektor transportasi udara, perlu dilakukan pendekatan dalam aspek finansial seperti pemberian subsidi dari pos APBN untuk digunakan dalam mendukung angkutan udara kargo, pengurangan landing and parking fee pesawat yang mengangkut kargo, dan bentuk stimulus/insentif lainnya untuk operator penerbangan seperti bandar udara dan navigasi penerbangan selama adanya larangan perjalanan penumpang seperti penundaan penarikan Penerimaan Negara Bukan

Pajak (PNBP). Beberapa negara di dunia telah mulai menerapkan kebijakan terkait pemberian insentif tersebut dan dapat dijadikan acuan.

Ketersediaan Layanan

Dengan adanya larangan perjalanan penumpang dan berkurangnya jam operasi bandar udara sementara di satu sisi angkutan kargo masih berjalan cenderung normal, hal ini tentunya akan berimbas kepada tersendatnya penanganan dan pengangkutan kargo tersebut. Di samping itu, hampir seluruh pesawat yang beroperasi di Indonesia adalah pesawat penumpang yang jumlah pergerakannya telah jauh menurun, sementara pesawat kargo (*freighter*) berjumlah sangat terbatas. Dengan demikian, saat ini dapat ditemui adanya penumpukan kargo di bandar udara hub/transit seperti di CGK, SUB, dan UPG (Bisnis.tempo.co, 2020, April 28). Melihat permasalahan tersebut, diperlukan skema logistik antar daerah agar distribusi kargo berjalan lancar. Perlu adanya identifikasi kebutuhan dan kemampuan setiap daerah terkait supply and demand yang dapat dikoordinasikan bersama Kemendagri dan Kemendes, sehingga apabila ada daerah yang membutuhkan bahan pokok dan kesehatan namun memiliki anggaran terbatas maka dapat diberikan subsidi angkutan kargo agar bisnis angkutan udara dapat bertahan di tengah dampak pandemi.

Transportasi udara juga tidak hanya digunakan oleh mereka yang ingin mudik. Terdapat beberapa segmen pengguna yang menggunakan moda ini untuk tujuan lainnya, seperti perjalanan bisnis. Dengan adanya larangan penerbangan domestik dan jika belum adanya peraturan turunan yang mengizinkan perjalanan dengan tujuan lain dari dan ke wilayah zona merah maupun bukan zona merah maka akan menghilangkan sektor ini dari pilihan layanan transportasi (CNNIndonesia.com, 2020, April 27). Dengan adanya pembatasan dan pengendalian tersebut maka pesawat udara tidak diperbolehkan *remain over night* (RON). Untuk pengecualian terhadap operasi tertentu yang mengizinkan pesawat udara RON di bandar udara tujuan maka perlu adanya penambahan *duty hour* kru dengan tetap mengikuti protokol kesehatan.

Kendala layanan lainnya adalah skema pengembalian biaya tiket calon penumpang yang tidak sama dengan moda transportasi lainnya dimana tidak adanya opsi pengembalian penuh secara tunai. Hal ini juga tidak selaras dengan Permenhub 185/2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri yang dalam Pasal 10 menjelaskan tentang pengembalian biaya tiket secara tunai dalam keadaan *force majeure* walaupun terdapat pemotongan biaya administrasi sesuai dengan kelompok pelayanan. Skema pengembalian biaya tiket perlu mempertimbangkan adanya opsi tunai seperti moda transportasi lainnya dan merujuk kepada Permenhub 185/2015 terkecuali jika diperlukan adanya revisi dalam peraturan tersebut.

KESIMPULAN

Pandemi Covid-19 sangat berdampak pada lalu lintas penerbangan dengan adanya penurunan baik dari jumlah pergerakan pesawat maupun pergerakan penumpang domestik dan internasional. Sedangkan untuk pergerakan kargo domestik relatif lebih stabil jika dibandingkan dengan kargo internasional yang mengalami penurunan jumlah jika dibanding dengan tahun sebelum pandemi Covid-19.

Dengan tetap memprioritaskan pencegahan penyebaran Covid-19 dan mengendalikan sektor transportasi udara secara bersamaan maka dari pembahasan sebelumnya, maka diusulkan rekomendasi penambahan elemen-elemen kebijakan dari aspek penajaman peraturan, bisnis transportasi, dan ketersediaan layanan angkutan udara. Penajaman peraturan perlu dilakukan seperti bagaimana cara mendapatkan izin operasional untuk mengakomodasi perjalanan non-mudik dari dan ke wilayah bukan PSBB dan zona merah terkait Pasal 20 ayat (1) huruf f dalam Permenhub 25/2020. Skema pengembalian biaya tiket perlu mempertimbangkan adanya opsi tunai seperti moda transportasi lainnya dan merujuk kepada Permenhub 185/2015 terkecuali jika diperlukan adanya revisi dalam peraturan tersebut.

Dari aspek bisnis transportasi udara berupa strategi untuk menjaga agar operasional bisnis tetap dapat berjalan seperti membuat *capacity*

plan yang tepat, optimalisasi penggunaan pesawat udara dan perlu adanya insentif dari pemerintah. *Capacity plan* bulanan oleh setiap operator pesawat udara perlu dibahas bersama dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara terkait potensi pergerakan dan kapasitas daya tampung *warehouse* setiap bandar udara, sehingga pengoperasian bandar udara dan penyediaan layanan navigasi penerbangan menjadi lebih efisien dan mengurangi *fixed cost*. Optimalisasi pesawat udara dapat dilakukan dengan penyesuaian konfigurasi kabin pesawat bermesin jet agar dapat digunakan untuk mengangkut kargo logistik. Sedangkan pesawat *turboprop* dapat dioptimalkan penggunaannya menjadi angkutan kargo jarak dekat. Bandar udara hub-primer dengan kapasitas *warehouse* yang besar seperti CGK dan dapat dipertimbangkan untuk operasional pesawat *turboprop* angkutan kargo logistik jarak dekat. Insentif dari pemerintah seperti pemberian subsidi dari pos APBN untuk mendukung angkutan udara kargo, pengurangan *landing and parking fee* pesawat yang mengangkut kargo, dan bentuk stimulus atau insentif lainnya dan penundaan penarikan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) untuk membantu industri penerbangan tetap bertahan.

Terkait dengan aspek ketersediaan layanan, skema logistik antar daerah perlu diidentifikasi kebutuhan dan kemampuan setiap daerah untuk menghubungkan *supply* dan *demand* yang dapat dikoordinasikan bersama Kemendagri dan Kemendes. Subsidi angkutan kargo diperlukan apabila terdapat daerah yang membutuhkan bahan pokok dan kesehatan namun memiliki anggaran terbatas, sehingga layanan angkutan udara logistik dapat bertahan dan berjalan di tengah dampak pandemi. Untuk mendukung ketersediaan layanan, perlu adanya penambahan *duty hour* kru dan petugas dengan tetap mengikuti protokol kesehatan terkait pengecualian operasi penerbangan tertentu di tengah pembatasan penerbangan dengan mengizinkan pesawat udara *remain over night* (RON) di bandar udara tujuan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada PT Angkasa Pura I dan Angkasa Pura II yang telah membantu dalam penelitian ini. Terima kasih kepada Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara yang telah memberikan dukungan dan arahan sehingga penelitian ini terlaksana dengan baik. Terima kasih pula kepada semua pihak yang telah membantu jalannya proses penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Ardaka, Dian (2020). Dampak Pelarangan Mudik Akibat Pandemi Covid19 Terhadap Bisnis Angkutan Udara. *Journal of Civil Engineering and Planning*, Vol 1 No. 2, hal 116 – 129.
- Arena, Maurizio and Aprea, Caludia (2021) Impact of Covid-19 Pandemic on Air Transport: Overview and Implications. *Adv Environ Eng Res*, 2021, volume 2, issue 1.
- Bisnis.tempo.co (2020, Maret 03) <https://bisnis.tempo.co/read/1314962/tiket-pesawat-terbang-tetap-diskon-meski-ada-virus-corona/full&view=ok> diakses pada 29 Maret 2021 Pukul 20:20 WIB.
- Bungin, Burhan. (2005). Metode Penelitian Kuantitatif: Komunikasi Ekonomi dan Kebijakan Publik Serta Ilmu-Ilmu Sosial Lainnya. Jakarta: Gramedia Pustaka.
- BNPB (2020, April 02) Dashboard situasi COVID-19 di Indonesia. <https://www.bnpb.go.id/berita/sebanyak-238-wni-tiba-di-natuna>
- Bisnis.tempo.co (2020, April 28) <https://bisnis.tempo.co/read/1336357/asos-iasi-logistik-klaim-ratusan-ton-kargo-menumbuk-di-bandara/full&view=ok> di akses pada 30 Maret 2021 pukul 15.30 WIB.
- CNNIndonesia.com (2020, April 27) <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20200427170749-92-497760/menhub-sebut-pebisnis-bisa-gunakan-penerbangan-komersial> diakses pada 30 Maret 2021 pukul 15.40 WIB.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (2020) Statistik Angkutan Udara di Indonesia, 29 April 2020.
- EASA. (2020, Mei 20). COVID-19 Aviation Health Safety Protocol. Issue no: 01.
- Fatmaningdyah, Yusti dan Mochamad Fatchoelqorib (2020, Februari). Kebijakan Perjalanan Udara di Masa Pandemi Corona Virus (Covid-19). *Aviasi: Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan*, Vol 17, No 1, hal. 21 – 34.
- FlightRadar24.com diakses pada 25 Februari 2019 dan 25 Februari 2020.
- Health.kompas.com (2020, Januari 28) <https://health.kompas.com/read/2020/01/28/133000868/berapa-tinggi-demam-yang-jadi-gejala-virus-corona-ini-kata-dokter?page=all> diakses pada 29 Maret 2021 Pukul 20:00 WIB.
- Melas, David and Melasova, Katarina (2020) The Early Impact of Covid-19 Pandemic on The Aviation Industry. *Acta Avionica Volume XXII*, 42 – No.1.
- Old.kemenparekraf.go.id (2020, Maret 05) <https://old.kemenparekraf.go.id/post/siaran-pers-kemenparekraf-tunda-rencana-insentif-dan-promosi-di-negara-terdampak-virus-corona> diakses pada 29 Maret 2021 Pukul 21:00 WIB.
- Sugiarti (2021). Analisis Dampak Covid-19 Terhadap Penerbangan di Indonesia. *Jurnal Mitra Manajemen*, Universitas Suryadarma, vol 12, no 1, hal. 113 – 122.
- Sun, Xiaoqian et al (2021) COVID-19 pandemic and air transportation: Successfully navigating the paper hurricane. *Journal of Air Transport Management*. 94 (2021) 102062.
- WHO (2020, April 28) Coronavirus disease 2019 (COVID-19) Situation Report – 99.
- WHO (2020, Maret 19) Management of ill travellers at points of entry – International airports, seaports and ground crossing- in the context of COVID-19.

